



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 4. oktober 2017
J. nr. 2017-4131

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 5. juli 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. Del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Roger Matthisen (ALT).

Spørgsmål nr. 638:

”Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 17. marts fra David Hay vedrørende seler i busser, jf. TRU alm. Del – bilag 404.”

Svar:

Henvendelsen vedrører bustransport af skolebørn, der ikke er fastspændt i seler i bussen under kørsel.

Det er vigtigt, at transport af skolebørn i busser sker på færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig vis, og der er derfor en vis regulering af området. Reguleringen omfatter navnlig to aspekter – kravene til *indretning* af busserne med seler og kravene til *brugen* af selerne.

Reglerne om bussernes indretning, herunder i hvilket omfang de skal være forsynet med sikkerhedsseler, er i høj grad harmoniseret på EU-niveau.

For så vidt angår indretningen af busser har EU-medlemslandene siden den 1. oktober 1999 kunnet stille krav om sikkerhedsseler i nye busser. Dette gælder dog ikke for busser, der anvendes til almindelig rutekørsel, herunder bybusser.

Danmark har siden 1. oktober 1999 stillet krav om sikkerhedsseler i nye busser. Da der ikke kan stilles krav om sikkerhedsseler i busser til almindelig rutekørsel, herunder bybusser, afhænger reglerne om sikkerhedsseler af, hvad der falder under denne definition.

Fra EU's side er udgangspunktet, at der er tale om en bybus, når bussens arealer, herunder gangen, er indrettet til at have plads til mindst 2 stående passagerer.

For at bussen anses for at være indrettet til stående passagerer, skal ståpladsarealerne have en vis størrelse, ligesom gangen skal have en vis bredde



og højde. Er gangen for smal, må den ikke bruges af stående. Således anses en traditionel turistbus ikke for at være indrettet til stående passagerer.

I Danmark defineres bybusser som en bus med ståpladser, indrettet til hyppig af- og påstigning og med plads til mere end 22 passagerer, eller som en bus indrettet med siddepladser og et areal til mindst 20 pct. stående af det samlede passagertal. Bybusser – og dermed fritagelsen for indretning med seler - defineres således mere snævert i Danmark end i EU.

Da Danmark i henhold til EU-retten er forpligtet til at acceptere registrering af køretøjer, der er EU-typegodkendt, vil det imidlertid som udgangspunkt være i strid med EU-reglerne, at stille krav om sikkerhedsseler i busser, der af EU anerkendes som bybusser.

Men det er ikke sjældent, at der foretages indvendige, konstruktive ændringer på et EU-typegodkendt køretøj, efter det er importeret til Danmark. Der kan eksempelvis foretages ny indretning af sæder og seler i en bus af hensyn til dens særlige formål. Tilsvarende kan varebiler efterfølgende få installeret en bund med sæder og seler m.v. til brug for handicapkørsel. Sker dette skal køretøjet godkendes ved syn, inden det kan tages i brug på danske veje. I disse tilfælde finder de danske forskrifter anvendelse.

EU-reglerne er endvidere ikke til hinder for, at der nationalt stilles krav om, at busser, der anvendes til speciel rutekørsel, skal forsynes med sikkerhedsseler. EU-reglerne giver dermed mulighed for at gøre seler lovpligtige i skolebusser, eller lade det være et krav fra de enkelte trafik købere. De enkelte trafik købere kan således stille krav om, at busser der kun anvendes til transport af børn (skole, udflugter, børnehaver, sportsklubber m.fl.), skal være forsynet med sikkerhedsseler.

For så vidt angår krav til selebrug gælder som udgangspunkt, at børn skal anvende sikkerhedsseler, hvis bussen er forsynet med sikkerhedsseler. Dette gælder dog ikke i bybusser.

I forlængelse heraf skal det nævnes, at den almindelige pligt for føreren af en bil til at påse, at passagerer under 15 år eller børn med en legemshøjde på under 135 cm anvender sikkerhedssele, ikke gælder for buschauffører. Hvis bussen er forsynet med sikkerhedsseler, skal chaufføren i stedet sørge for, at passagerer under 15 år oplyses om reglerne for anvendelse af selerne. Dette sker som regel ved brug af piktogrammer.

I bybusser er endvidere fraveget den almindelige regel om, at antallet af passagerer, der befordres, ikke må overstige antallet af passagerpladser, som er forsynet med sikkerhedsseler. Der må altså godt være tre børn på et dobbeltsæde, selv om der kun er to sikkerhedsseler til dobbeltsædet. I en



situation hvor alle siddepladserne er optaget, må resten af passagererne (også hvis de er børn) stå op på de dertil egnede ståpladsarealer.

Side 3/3

Den konkrete transport omtalt i henvendelsen er efter det oplyste sket i en rutebus, hvor der er plads til 70 passagerer, herunder 17 stående (over 20% af passagertallet). Bussen er forsynet med seler, selv om det ikke er et krav i henhold til ovenstående.

Et eventuelt forbud mod at transportere børn som stående passagerer vil medføre et behov for et markant større antal busser indsat på ruterne, der kører skolebørn om morgenen og om eftermiddagen, og er trafikalt u hensigtsmæssigt. Dette skal ses i sammenhæng med, at busser, som det bl.a. fremgår af DTU's rapport, *Risiko i trafikken 2007-2010*, generelt er det sikreste transportmiddel for børn.

Herudover er det som nævnt vigtigt at være opmærksom på, at lovgivningen ikke er til hinder for, at de enkelte trafik købere kan stille krav om sikkerhedsseler i busser, som anvendes til speciel rutekørsel. Eksempelvis kan en trafik køber stille krav om, at busser der kun anvendes til transport af børn (skole, udflugter, børnehaver, sportsklubber m.fl.) skal være forsynet med seler på alle pladser.

Jeg mener derfor ikke, at der er grundlag for yderligere generel regulering fra statslig side.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen