



Statens vegvesen

Yrkestrafikkforbundet
Postboks 9175 Grønland
0134 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Ylva Christiansen Sundt - 22073756

Vår referanse:
2011/107192-002

Deres referanse:
20111099

Vår dato:
17.08.2011

Setebelte i buss - sjåførens ansvar for barn under 15 år

Vi viser til henvendelse fra Yrkestrafikkforbundet datert 24.juni.2011, registrert hos Vegdirektoratet 30.juni.2011.

Yrkestrafikkforbundet ber om å få en tilbakemelding på hvordan Vegdirektoratet stiller seg til buss-sjåførs ansvar for passasjerer under 15 år som ikke benytter setebeltet.

Yrkestrafikkforbundet stiller også spørsmål rundt lovligheten av ståplasser i buss.

Rettslig grunnlag

I vegtrafikkloven § 23 a står det at

“Kongen kan bestemme at personlig verneutstyr og annet utstyr til sikring av personer skal brukes under kjøring med motorvogn. Kongen kan gi nærmere regler om omfanget av bruken og unntak fra påbudet. Det kan bestemmes at føreren skal være ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker utstyr som nevnt i første punktum.”

Det følger av forskrift 21. september 1979 nr.7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 1 fjerde ledd, bokstav a, at passasjerer i buss som ikke er i gruppe M3 klasse I “bybuss”, skal benytte seg av bilbelte der dette er montert. Fra 1. oktober 1999 skal bilbelter være montert i alle busser i klasse II og klasse III, jf direktiv 96/36/EF.

Av forskrift om bruk av personlig verneutstyr § 1 fjerde ledd, bokstav d, følger det at passasjerer:

“skal informeres om plikten til å bruke bilbelter. Informasjonen skal gis når bussen er i bevegelse og på en eller flere av følgende måter:

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

1. *av fører eller billettør,*
2. *ved hjelp av audiovisuelle midler,*
3. *ved hjelp av skilt med tekst eller piktogram som vist i anneks til direktiv 2003/20/EF, godt synlig plassert ved hvert sete”.*

Dette innebærer at passasjerer over 15 år skal være informert om deres plikt til å benytte seg av bilbelte, men at det er opp til denne passasjerer selv å bruke bilbeltet. Det ligger dermed på passasjerens eget ansvar å betale et eventuelt gebyr.

For passasjerer under 15 år går førers ansvar lenger. Det følger av forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 3 at fører er *“ansvarlig for at passasjerer under 15 år bruker påbudt verneutstyr”*. Motorvogn er etter definisjonen i kjøretøysforskriften § 2-1 alle *“kjøretøy som blir drevet fram med motor.”* Bestemmelsen skiller altså ikke mellom bil og buss. Forskriftens § 3 andre ledd henviser til forskrift av 29. juni 1990 nr.492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr.13, som hjemler illeggelse av forelegg på 2000 kroner i slike saker. Denne forskriften ble endret i forskrift 20.mai 2011 nr. 509. Dette innebærer at Statens vegvesen ikke lenger har myndighet til selv å ilegge sanksjon ved trafikkgebyr. Det følger av forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 5 at denne myndigheten kun ligger til politiet. Statens vegvesen vil imidlertid følge opp forskriften gjennom kontroll og vurdere å anmelde saker der passasjerer under 15 år ikke er forsvarlig sikret i bussen i tråd med tidligere gitte retningslinjer.

Utgangspunktet er altså at bussjåførene kan ilegges forenklet forelegg når passasjerer under 15 år ikke bruker bilbelte.

Det ville imidlertid være urimelig dersom et slikt ansvar skal ilegges uten modifikasjoner. Ot.prp. nr.53 (2003-2004) s.18 gir en nærmere beskrivelse av praktiseringen av belteforbudet i buss, der det kommer frem at det skal *“legges stor vekt på at sjåførens primæransvar er å føre kjøretøyet, noe som krever at oppmerksomheten i all hovedsak må være rettet mot trafikkbildet”*. Dette innebærer at det må foretas en konkret vurdering av bussførerens aktsomhet, der terskelen for uaktsomhet fremstår som høy. Forholdet skal altså ikke anmeldes der føreren har opptrådt aktsomt i forhold til hva det med rimelighet kan kreves av han/hun i den konkrete situasjonen. Type kjøretøy, antall passasjerer, trafikk- og værforhold, vil være momenter blant flere som inngår i en slik aktsomhetsvurdering. I aktsomhetsvurderingen må det også legges vekt på om sjåføren praktisk sett har hatt observasjonsmulighet innvendig i bussen, noe som vil kunne variere sterkt med hensyn til antall sitteplasser, hvor langt bak i bussen den aktuelle passasjerer satt, antall stående passasjerer osv. Dette medfører at det kan være grunn til å stille noe ulike krav til sjåfør av eksempelvis minibuss og store busser.

I utgangspunktet skal det altså foretas en individuell vurdering av sjåførens aktsomhet, for å vurdere om denne har oppfylt sin sikringsplikt. Ansvar et må bygge på en konkret individuell vurdering.

Kontroll av verneutstyr er for øvrig omhandlet i utekontrollveiledningen pkt. 8, som fastslår at kontrolløren må ha gjennomgått grunnleggende opplæring i kjøretøy- og kontrollstudiet. Denne er tilgjengelig på www.vegvesen.no, og benyttes ved all utekontroll fra Statens vegvesen. Av veiledningens pkt. 8.3 fremgår det at dersom det er tvil om førers ansvar, bør det etter en avklarende samtale og uten antydning til ettergivelse fra fører, tas en avgjørelse som går i førers favør. Forelegg skal ikke utferdiges dersom det foreligger særlig skjerpende eller formildende omstendigheter, jfr. forskrift av 29. juni 1990 § 4 nr. 3 og Politidirektoratets instruks for trafikkjentesten (GP-4027). Er tjenestemannen usikker på om vilkårene for utferdigelse av forenklet forelegg er til stede, skal forholdet ikke anmeldes. Det er altså ingen automatikk i at en slik anmeldelse foretas. Dette skjer etter en vurdering av de nevnte forhold. Protester skal også avklares og loggføres.

Generelt er muligheten for å kontrollere dette påbudet i en buss begrenset. Det betyr at vi må arbeide for å få etablert gode rutiner for å fremme bruk av belte, særlig blant unge. Bransjen og dens aktører er her en viktig målgruppe. Vi forventer at Yrkestrafikkforbundet er villig til å ta sin del av dette ansvaret.

Ståplasser på busser

Yrkestrafikkforbundet ønsker også å stille spørsmålstegn ved lovligheten av ståplasser.

Det følger av forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 1 fjerde ledd, at buss gruppe M3 klasse I ("bybuss") er unntatt for påbudet om setebelte. Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-2 og § 8-1 viser til definisjonen av en slik bybuss. Buss klasse I er "*kjøretøy som er innrettet med ståplasser for å gi mulighet for hyppig av- og påstigning*" jf. kjøretøyforskriften § 8-1 nr. 2. Dette innebærer at ståplasser er lovlig i slike busser. Ståplasser er også lovlig i busser av klasse II, som "*hovedsakelig er innrettet med sitteplasser og konstruert for å ta med stående passasjerer i midtgangen og/eller i et område som ikke er større enn det som er avsatt til to dobbeltseter*", jf. § 8-1 nr.2. Det er altså kun bussklasse III som "*utelukkende er innrettet med sitteplasser*". For eldre busser gjelder definisjonene i kjøretøyforskriften § 8-4 nr.2 tilsvarende.

Klassifiseringen av busser med totalvekt over 5 tonn som registreres etter 2004 bygger på direktiv 2001/85/EU.

Busser i klasse I er ikke unntatt fra deler av vegnettet, og kan også kjøre på motorveg der øvre fartsgrense for buss er 80 km/t jf. trafikkreglenes § 13 punkt 4. Disse bussene blir imidlertid hovedsakelig benyttet i bymessige strøk, ikke på motorveg. Hensikten med denne type busser er å imøtekomme behovet for avvikling av kollektivtrafikk i og rundt bykjermer. Herunder

også å ivareta behovet for en utforming som tillater hyppige passasjerforflytninger. Klasse II busser blir brukt både i bymessige strøk og på langdistanseruter, mens klasse III busser hovedsakelig benyttes til turkjøring. Valg av busstype på de ulike ruter vil derfor være avgjørende for hva som er tillatt med hensyn til stående og sittende passasjerer i den enkelte buss.

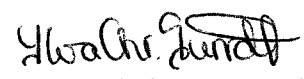
Vi skjønner at enkelte stiller seg spørsmål om konsekvens når det gjelder forholdet til ståplasser og sikkerhet i buss, men rent statistisk er det tross alt uansett busstype mer sikkert å bli transportert i buss enn i et mindre kjøretøy. Trafikksikkerhet får imidlertid stadig større betydning, og det foretas en løpende vurdering av ståplasser i buss, særlig hva gjelder busser i klasse I og II. Norge må imidlertid følge EU-direktivets definisjoner. Det innebærer at vi kan sette hastighetsgrenser for bussene, men ikke uten godkjenning forby ståplasser. Vegdirektoratet vil se nærmere på muligheten for å innføre slike hastighetsbegrensninger for busser i klasse I, fordi disse bussene i Norge benyttes også utenfor den bytrafikk de opprinnelig er beregnet for.

Et totalt forbud mot ståplasser vil innebære en begrensning av muligheten til å registrere klasse I og II busser i Norge. Dette vil kunne bli å betrakte som en teknisk handelshindring i forhold til EØS-avtalen, ettersom det da vil kunne bli større etterspørsel etter buss klasse III, som igjen vil være konkurransevidende i forhold til fabrikker som bare bygger klasse I og II busser.

Videre vil konsekvensen med forbud mot ståplasser medføre at det i perioder må settes langt flere busser i trafikk, med tilhørende fremkommelighetsproblematikk og miljømessige negative konsekvenser. Dette vil også gi dubleringsproblematikk og det er tvilsomt om det finnes tilstrekkelig antall busser og sjåfører til å løse et slikt problem. Forbud mot stående passasjerer i klasse I buss anses av hensyn til bruksområdet, behovet for transportkapasitet samt allerede eksisterende fremkommelighetsproblematikk for kollektivtrafikken i byene, som ikke aktuelt pr. nå.

Trafikantadferd
Med hilsen


Jon Mohnes
avdelingsdirektør


Ylva Christiansen Sundt