

Statens vegvesen  
firmapost@vegvesen.no

Vår dato: 30.03.2021  
Deres dato: 12.01.2021  
Deres referanse: 20/41084

## **Endringer i regelverket om bruk av setebelte i buss klasse I**

Statens vegvesen foreslår på oppdrag fra Samferdselsdepartementet å innføre krav om bruk av belte i buss klasse I, bybuss, der dette er montert. NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for busselskaper i hele Norge. Foreningen takker for muligheten til å kommentere høringsgrunnlaget fra Statens vegvesen.

### Sikkerhet i buss

NHO Transport støtter i utgangspunktet alle tiltak som kan bygge opp under nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken. Foreningen vil innledningsvis gjenta viktigheten av at det utformes og innføres én, felles internasjonal standard for kollisjonssikkerhet for førere av buss. Senest 11. mars i år omkom en bussjåfør da to Volvo 8900-busser, 2012-modeller, kolliderte ved Stange i Innlandet fylke. Som Norges representant i World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations har Statens vegvesen en sentral rolle i å kunne påvirke regelverket. NHO Transport ber dermed Statens vegvesen følge opp sikkerhetstilråding VEI nr. 2019/09T fra Statens havarikommisjon.

### Belter i bybusser

Buss er kjøretøytypen med de dårligst etablerte beltevanene, ifølge vegvesenet. NHO Transport støtter generelt økt beltebruk blant passasjerer og sjåførere, deriblant informasjonskampanjer som er forankret i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei.

Belter er i dag installert som et frivillig sikkerhetstiltak i en del klasse I busser. Spørsmålet er om det bør bli påbudt å bruke belte når det er montert i bybusser.

Flere forhold taler for at det fortsatt bør være et frivillig tiltak. Bybussene er konstruert for effektiv passasjerforflytning i lav hastighet og med hyppig på- og avstigningsmønster. Påbud om belter vil kunne påvirke effektiviteten til kollektivtransporten i byene og gi økt oppholdstid ved holdeplassene og flere forsinkelser. Dessuten er skadepotensialet normalt begrenset ved lave hastigheter. Enkelte passasjerer vil kunne vegre seg for å bruke belte, eksempelvis på grunn av smitterisiko, og da heller velge å stå usikret i bussen.

På den andre siden er det utfordrende å kommunisere at belter i en type buss er frivillig og i alle andre kjøretøy påbudt. Når fylkeskommunene bestiller disse bussene med belter, er det ut fra et ønske om å øke trafikksikkerheten og ergo er faktisk beltebruk et poeng. Det viktigste er likevel at noen bybusser på enkelte deler av ruten eller ved midlertidige ruteendringer kan trafikkerer motorveier. Ved kjøring i høyere hastigheter vil beltebruk for både passasjerer og sjåfør ha stor betydning for utfallet av en eventuell ulykke. Noen steder transporteres også skoleelever i bybusser.

NHO Transport har forståelse for og støtter at regelverket endres på dette området. Det vil gi mer enhetlig kommunikasjon og tydeliggjøre passasjerenes ansvar. Vi mener likevel at regelverket må håndheves med fornuft. Som det påpekes i høringen, vil kontroller og bevisførsel ha flere praktiske utfordringer. Foreningen anbefaler dermed at kontroller av beltebruk i disse bussene avgrenses til når beltebruk har størst nytte. Kontroller bør primært gjennomføres på strekninger hvor bussen kjører over 60 kilometer i timen, altså i trafikk utenom bybussenes primærfunksjon.

#### Førers ansvar ved unnlatt bruk av setebelte i buss

For passasjerer under 15 år er fører av motorvognen ansvarlig for at denne bruker påbudt verneutstyr, ifølge § 3 i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring. NHO Transport foreslår at det tilføyes en ny setning i 2. ledd. "*Dette gjelder ikke for kjøretøy over ni seter*", noe som vil bety at busser av en viss størrelse unntas fra denne regelen. Alle passasjerer skal uansett informeres om plikten til å bruke belter.

Føreren kan straffeforfølges når passasjerer under 15 år er usikret, og overtredelser kan bøtelegges og førerkortet prikkbelastes. Vegvesenet opplyser at en konkret vurdering av sjåførens aktsomhet i det enkelte tilfelle vil avgjøre om vedkommende skal straffeforfølges, mens gjeldene forskrift ikke indikerer en slik individuell vurdering. Foreslåtte presisering i forskriften vil dessuten være mer i tråd med hvordan denne paragrafen normalt praktiseres ved kontroller i busser.

Bussjåfører er pliktoppfyllende. Muligheten for gebyr og prikkbelastning kan være en nødvendig stressfaktor for dem. Et slik ansvar på bybusser vil dessuten være ekstra krevende å håndtere. Ofte er det mange stående passasjerer for eksempel om bord i en leddbuss. Sjåføren vil da ikke kunne ha oversikt over hvem som faktisk bruker belter fra førersetet. Av hensyn til trafikksikkerhet og rutetider er det ikke ønskelig at en sjåfør skal forlate plassen sin for å sikre at barn faktisk bruker belte, spesielt ikke i kompleks bytrafikk.

#### Økonomiske og administrative konsekvenser

I høringsgrunnlaget omtales økt administrasjon og kostnader for Statens vegvesen og politiet. NHO Transport vil tilføye noen flere konsekvenser.

Bilbelter i klasse I busser vil medføre økte kostnader. Den enkelte fylkeskommune står fritt til å vurdere og prioritere et eventuelt anbuds krav om belter. Regelverksendringen kan også medføre at enkelte fylkeskommuner ønsker å ettermontere belter i eksisterende busser. Dette er kostbart fordi det blant annet påvirker innfestingen av seter. Bilbelter i bussene medfører også vedlikehold- og reparasjonskostnader for busselskapene. Erfaringsmessig utsettes belter for en del hærverk, og det kan ikke utelukkes at dette omfanget økes i bytrafikk.

Konsekvensene for etatene kan begrenses med foreningens forslag til praktisering av regelverket, det vil si målrettede kontroller/gebyrlegging på strekninger hvor bussene kjører på motorvei eller har høyere hastighet enn normal bytrafikk.

Skulle det være spørsmål eller behov for mer informasjon, er NHO Transport tilgjengelig.

Vennlig hilsen  
NHO Transport



Jøfri Lunde

næringspolitisk sjef