



Statens vegvesen

## Vedlegg 1 – Høringsnotat og forslag til forskriftsendring

### Forslag til endringer i regelverket om bruk av setebelte i buss

*Høring om forslag til endring i:*

- *forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn 21. september 1979 nr. 7*

Statens vegvesen

12. januar 2021

## Innhold

1. Innledning.....	3
2. Bakgrunn.....	3
3. Trafikksikkerhet.....	3
4. Gjeldende regelverk for bruk av setebelte i buss.....	4
5. Reaksjon ved unnlatt bruk av setebelte i buss.....	4
6. Praksis i andre land.....	5
6.1. Sverige.....	5
6.2. Danmark.....	5
7. Statens vegvesens forslag.....	5
8. Statens vegvesens forslag til ordlydsendring.....	6
9. Andre endringer.....	7
10. Økonomiske og administrative konsekvenser.....	7
11. Forslag til forskriftsendringer.....	8

## 1. Innledning

Samferdselsdepartementet har i oppdrag 28. november 2018 bedt Statens vegvesen vurdere dagens regel i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn 21. september 1979 nr. 7 (heretter forskrift om bruk av bilbelte) § 1 fjerde ledd om bruk av belte i buss gruppe M3 klasse I («bybuss») og eventuelt foreslå ny regel. Samferdselsdepartementet ønsker en regel som er klar og enkel å oppfatte slik at regelen praktiseres ensartet, for både passasjerer, sjåfør og kontrollpersonell. Samtidig kan et påbud om bruk av setebelte føre til at flere benytter setebelte der dette er tilgjengelig. En økt bruk av setebelte vil bedre trafikksikkerheten for passasjerer og fører på bussene.

## 2. Bakgrunn

Samferdselsdepartementet er fra flere hold gjort kjent med at det ønskes en klargjøring av hvorvidt sjåfør og passasjerer kan ilegges gebyr for manglende bruk av belte i buss klasse I. Buss klasse I er de typiske bybussene med lavt gulv, mye ståplasser og som er ment å kjøre i bytrafikk med lav hastighet og hyppig av- og påstigning. Hensikten med denne type busser er å imøtekomme behovet for avvikling av kollektivtrafikk i og rundt bykjerner.

Sikring av personer i buss er spørsmål som stadig dukker opp fra ulike hold også for Statens vegvesen.

## 3. Trafikksikkerhet

Selv om antallet ulykker med buss er få, er passasjerer som står under turen svært utsatt ved en ulykke og skadepotensialet er stort.

Buss klasse I er ment for bruk i bynære områder med lav hastighet. Det ligger imidlertid ingen begrensninger i regelverket for å bruke denne type buss utenfor tettbygde strøk på veger med høy fartsgrense. I 2014 innførte Samferdselsdepartementet på bakgrunn av høring gjennomført av Vegdirektoratet, en endring av reglene i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 13 nr. 4 slik at buss i klasse I ikke kan kjøres fortere enn 70 km/t selv om fartsgrensen er høyere. Formålet med endringen var å bedre trafikksikkerheten ved bruk av buss klasse I siden det her ikke er krav til installering av belte.

Endringen kom på bakgrunn av en del bekymringer til bruken av slike busser i enkelte typer trafikk. Selv om regelverket kun angår godkjenning av busser, gjenspeiler kravene for godkjenningen en forestilling om at bussene kjører med lav hastighet på ruter med kort avstand mellom stoppestedene. Buss i klasse I må ikke oppfylle de samme krav til sikkerhet og komfort som en langdistansebuss fordi de er ment brukt i bynære områder med lav hastighet.

Problemet knyttet seg i noen grad til det særegne bymønsteret vi har i Norge, hvor det kan være større avstander innenfor bygrensene, som ofte forbindes med veger hvor fartsgrensen kan være 80 km/t eller høyere. Det er også lengre avstander mellom tettsteder. Det forekommer derfor at busser i klasse I må bevege seg ut på slike veger på deler av rutene. Formålet med endringen var å bedre trafikksikkerheten ved bruk av buss klasse I.

## 4. Gjeldende regelverk for bruk av setebelte i buss

Hovedregelen er at det er påbudt å bruke setebelte i alle kjøretøy der det er montert, se forskrift om bruk av bilbelte § 1 første ledd. Det er naturligvis ikke krav om bruk av setebelte i buss der dette ikke er montert.

Reglene som gjelder for montering av sikringsutstyr i dag er utelukkende basert på de krav EU/EØS stiller til medlemslandene. Disse reglene åpner ikke for at man kan stille nasjonale tilleggskrav av teknisk art. Busser i klasse II og III blir ikke godkjent uten at det er montert belte. Dette er typiske ekspressbusser, turbusser, flybusser og liknende. Det er kun buss klasse I som i dag blir godkjent selv om de ikke har monterte belter.

Det er selvfølgelig tillatt å installere setebelte på eget initiativ. Det vil også være tilfeller der fylkeskommunen i sine kontrakter setter krav til innstallering, for eksempel for skolebusser.

Forskrift om bruk av bilbelte § 1 fjerde ledd første punktum sier likevel at kravet om bruk av slikt sikringsutstyr ikke gjelder for buss gruppe M3 klasse I («bybuss»). Dette vil si at selv der det er installert setebelte, enten frivillig eller ved kontrakt, er det likevel ikke krav om at dette brukes i buss klasse I. Med den kunnskapen vi i dag har om effekten ved bruk av setebelte, både for brukeren selv og andre passasjerer, er regelverket slik vi ser det utdatert. I tråd med dagens holdninger til bruk av setebelte, samt en økende grad av innstallering av setebelte i slike busser, vil det være naturlig at det også er krav til bruk av setebelte i slike busser.

Unntaket for kravet om bruk av setebelte i buss klasse I gjelder generelt. Det vil si at unntaket også gjelder for sjåføren. Foretakene har imidlertid anledning til å sette som krav i sitt HMS-regelverk at sjåføren alltid skal bruke setebelte. Næringen har også tatt initiativ for å øke setebeltebruken blant busssjåførene. Sjåføren har selvfølgelig også mulighet til å benytte setebelte på eget initiativ.

## 5. Reaksjon ved unnlatt bruk av setebelte i buss

Det er to ulike reaksjoner ved unnlatt bruk av setebelte avhengig av om du har fylt 15 år eller ikke. Hvem reaksjonen er rettet mot vil også avhenge av om vedkommende har fylt 15 år eller ikke. I dag gjelder dette buss klasse II og III, hvor det er krav til bruk av setebelte. Ved en eventuell innføring av krav til bruk av belte i buss klasse I, vil reaksjon og kontroll være den samme som for buss klasse II og III. Endring av reglene om reaksjoner er imidlertid ikke til høring.

Den som har fylt 15 år og som unnlater å bruke setebelte der slik bruk er påbudt etter § 1, kan ilegges gebyr, jf. forskrift om bruk av bilbelte § 3 første ledd. Gebyrets størrelse er på 1500,-, og kan ilegges av enten Statens vegvesen eller politiet, se forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 1 bokstav i) og § 2 sjette ledd.

For passasjerer under 15 år er fører av motorvognen ansvarlig for at denne bruker påbudt verneutstyr, jf. forskrift om bruk av bilbelte § 3 andre ledd. Fører av motorvogn kan straffeforfølges når slike passasjerer er usikret. Overtredelsen kan bøtelegges ved forenklet forelegg på 2300,-, jf. forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 13. I tillegg fører overtredelsen til registrering av to prikker på førerkortet, jf. forskrift 19. mars 2003 nr. 1164 om prikkbelastning § 2 nr. 9 og § 3 annet ledd tredje punktum.

Den som har fylt 15 år er selv ansvarlig for bruk av setebelte. For passasjerer under 15 år er fører av bussen ansvarlig. Hvorvidt sjåføren skal ilegges gebyr ved overtredelse av bestemmelsene om bruk av bilbelte, vil bero på en konkret vurdering av sjåførens aktsomhet i det enkelte tilfelle.

Vurderingstemaet er hva det med rimelighet kan kreves av føreren i den konkrete situasjonen for at pliktene i sjåføransvaret anses oppfylt ved sikring av passasjerer under 15 år. Type kjøretøy, antall passasjerer, trafikk- og værforhold, vil være momenter blant flere som inngår i en slik aktsomhetsvurdering, og hvor det kan være grunn til å stille noe ulike krav til sjåfør av eksempelvis minibuss og store busser. Om sikringsplikten er overholdt vil derfor måtte vurderes i det enkelte tilfelle.

## 6. Praksis i andre land

### 6.1. Sverige

I Sverige er regelen at når du kjører bil, buss eller lastebil skal du ha bilbelte på deg. Om det finns belte i bussen, skal alle passasjerer som er eldre enn 3 år bruke belte. Se Trafikförordning (1998:1276)<sup>1</sup> 4 kap. 10 a § som sier:

*”Alla som är äldre än tre år och som färdas i en buss som är utrustad med bilbälten skall använda en plats som är försedd med bilbälte, om en sådan plats är tillgänglig, och använda bältet. Vid lokala transporter i tätbebyggda områden får dock passagerare använda en annan plats än en plats som är försedd med bilbälte.*

*Passagerare i en buss skall informeras om skyldigheten att använda bilbälte på det sätt som Transportstyrelsen föreskriver.”*

### 6.2. Danmark

Det er ikke et krav om bruk av setebelte i buss klasse I i Danmark. I Færdselsloven (LBK nr. 1324 af 21/11/2018) kapittel 12 §80 a, stk. 4 står det:

*”Ved befordring i bus skal børn på 3 år og derover med en legemshøjde på under 135 cm anvende sikkerhedssele eller andet godkendt sikkerhedsudstyr, i det omfang siddepladsen er forsynet hermed, jf. dog stk. 5.”*

Videre gjelder en *”bekendtgørelse om brug af sikkerhedsseler m.v.”* (BEK nr. 324 af 07/04/2006) som i denne § 1, nr. 6, stk. 2 bestemmer at:

*”Pligten efter færdselslovens § 80, stk. 1, til at anvende sikkerhedssele gælder ikke for personer, som befordres i bybusser og busser, der er indrettet med mindst 20 pct. ståpladser og anvendes til rutekørsel.”*

I Danmark er det derfor et krav om å benytte setebelter, der det er setebelter tilgjengelig, bortsett fra de typiske bybussene. Dette er veldig likt dagens regler i Norge.

## 7. Statens vegvesens forslag

Statens vegvesen jobber kontinuerlig for å bedre trafikksikkerheten for alle trafikanter. I 2015 startet vi en [kampanje for å øke bruken av setebelte i buss](#). Setebelte er det enkleste og mest effektive hjelpemiddelet for å redusere tallet på drepte og hardt skadde i trafikken. Generelt kan vi si at mangel på bruk av belte er den faktoren som oftest er registrert som avgjørende årsak til omfanget av en bilulykke.

---

<sup>1</sup> <http://www.notisum.se/rnp/document/?id=19981276>

Det er slik Statens vegvesen ser det, gode grunner til å innføre et krav om bruk av belte der det er montert. En endring i denne forskriften vil ikke sette krav til verken montering eller ettermontering av belte i buss klasse I. Bruk av bilbelte i personbil, også i baksete, er blitt en naturlig del av hverdagen for de fleste. Det er også en økning i bilbeltebruk i busser i klasse II og III. Færre unge mener også at det er sosialt akseptabelt å droppe belte<sup>2</sup>. Ulykkesrapportene våre har en rekke ganger påpekt at den omkomne kunne overlevd, eller den hardt skadde kunne blitt mindre alvorlig skadet, om beltet hadde blitt brukt. I noen tilfeller avdekkes det også «feil» bruk av belte. Blant busspassasjerer er det også funnet skadereduserende effekter, særlig for alvorlige skader, men uten at virkningen kan tallfestes. Disse holdningene og funnene gjelder for buss klasse II og III. Vi har ikke slike tall for buss klasse I, ettersom det her i dag ikke er krav til bruk av belte.

Ved innføring av et krav om bruk av belte ser vi likevel utfordringer knyttet til både kontroll av beltebruk i disse kjøretøyene og forståelsen av et pålegg om bruk av bilbelte for sittende passasjerer så lenge man kan velge å stå i bussen. Det må også være tillatt å åpne belte i noe tid før bussen stopper for å gjøre seg klar til å forlate bussen. Paradokset med beltekrav på sitteplass, mens man kan stå usikret i bussen, er noe som ofte har blitt omtalt i forbindelse med kampanjeperioder og kontroller. Det er ingen plikt til å benytte sitteplasser dersom disse er ledige, og det er heller ikke kommet forslag om å endre dette.

Ved innføring av krav om å bruke setebelte i buss klasse I kan en «negativ» effekt bli at enkelte vil velge å stå i bussen over kortere strekninger – fremfor å feste belte, eller fremfor å risikere et gebyr ved å sitte på et sete med belte uten å bruke det.

Vi er kjent med at sjåførene kan oppleve det som en ekstrabelastning av at de har ansvaret for at barn under 15 år bruker belte, og at de kan bli ilagt gebyr. Det er viktig å presisere at hovedoppgaven til sjåføren fortsatt er å føre bussen på en mest mulig trafiksikker måte, se også punkt 5.

Vi ser også at et krav om bruk av setebelte i buss klasse I vil by på enkelte utfordringer ved Statens vegvesens kontroll av beltebruk på buss. Dette gjelder blant annet med hensyn til sikre observasjoner, rettferdig behandling og kontroll av passasjerer under 15 år. Utfordringene øker jo flere passasjerer som er om bord og jo flere holdeplasser ruten skal innom. Statens vegvesen er likevel av den oppfatning at vi ikke bør la være å innføre krav til bruk av belte av den grunn.

De fleste bruker belte i bil, og det er like viktig å benytte belte i buss. Vi mener at en klar regel, om krav til bruk der det er montert, er en enklere regel som vil være lettere for passasjerer å forstå og forholde seg til.

## 8. Statens vegvesens forslag til ordlydsendring

I dag er ordlyden i bestemmelsen om bruk av bilbelte i buss:

§ 1. første ledd:

*«Bilbelte og annet utstyr til sikring av personer skal brukes der det er montert.»*

§ 1. fjerde ledd:

---

<sup>2</sup> <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/okt-sosial-aksept-for-a-bruke-belte-i-buss>

«For buss, med unntak av buss gruppe M3 klasse I («bybuss»), jf. kjøretøyforskriften § 2-2 og § 8-1, gjelder:

- a) Bilbelte og annet utstyr til sikring av personer skal brukes av sittende.
- b) Barn yngre enn 3 år skal i buss bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte. Når slikt utstyr ikke er tilgjengelig, skal ordinært bilbelte brukes på egnet måte. Barn som er 3 år eller eldre skal bruke ordinært bilbelte på egnet måte.
- c) 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:
  1. av fører eller billettør,
  2. ved hjelp av audiovisuelle midler,
  3. ved hjelp av skilt med tekst eller piktogram som vist i annekset til direktiv 2003/20/EF, godt synlig plassert ved hvert sete.»

Ved å ta ut unntaksbestemmelsen i § 1 fjerde ledd og § 1 fjerde ledd bokstav a) vil plikten til å bruke setebelte av sittende personer i buss følge av hovedregelen i første ledd. En gjentakelse av plikten til å bruke setebelte for sittende er ikke tatt med i tredje ledd om bil, og at plikten ikke gjentas for buss følger da i samme mal.

Det er ikke ønskelig å innføre et krav om ytterligere barnesikringsutstyr som bilstol i buss klasse I for barn under 3 år. Begrensningen med buss klasse I må derfor tas inn i denne regelen som i dag står i § 1 fjerde ledd bokstav b). Setningen om at «Barn som er 3 år eller eldre skal bruke ordinært bilbelte på egnet måte», ønskes videreført, samt utvidet til de bussene i buss klasse I som har installert setebelte. Det foreslås derfor å ta denne bestemmelsen ut av dagens bokstav b) og gi denne bestemmelsen i ny bestemmelse.

Lovteknisk er det to måter å nummerere bestemmelsene når en bokstav tas ut. Man kan la den slettede bokstav a) stå som opphevet eller man kan flytte bokstavene under ett hakk opp. Ettersom vi får inn en bokstav til under fjerde ledd, mener vi det blir best å flytte bokstavene opp slik at dagens bokstav b) blir ny bokstav a). Siste setning av dagens bokstav b) tas ut og blir egen bokstav b). Bokstav c) videreføres uendret. Det er denne løsningen som blir benyttet i vårt forslag til forskriftsendringer. Vi er imidlertid åpne for andre forslag i høringsrunden.

## 9. Andre endringer

Henviing til forskrift om bruk av arbeidsutstyr i § 1 annet ledd er utdatert. Forskriften er opphevet og erstattet av forskrift 6. desember 2011 nr. 1357 om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav. Det anbefales at denne endringen gjennomføres ved eventuelle endringer om krav til bruk av bilbelte.

Siste ledd i § 1 sier at «Legeerklæringer utstedt før 1. januar 2017 vil være gyldige i Norge uten gyldighetstid frem til 1. januar 2019». Overgangsperioden er over, og det er hovedregelen om at alle legeerklæringer må være påført gyldighetstid som er gjeldende. Det anbefales derfor at denne bestemmelsen tas ut av forskriften.

## 10. Økonomiske og administrative konsekvenser

Som følge av innføring av reaksjon, ved gebyr og forenklet forelegg for bussklasse I, må det påregnes en økning i antall overtredelser. Dette kan føre til både økonomiske og administrative konsekvenser

for Statens vegvesen og politiet. Det må også påregnes en økning i antall gebyr som vil bli pålagt, noe som vil føre til en ytterligere konsekvens for Statens vegvesen.

Hvis et forenklet forelegg blir bestridt, kan det ikke lenger bli avgjort ved forenklet forelegg. Disse forholdene vil måtte avgjøres ved vanlig forelegg, og eventuelt bringes inn for domstolene for endelig avgjørelse. Dette vil medføre økonomiske og administrative konsekvenser som det er vanskelig å anslå omfanget av.

Statens vegvesen og politiet gjennomfører beltekontroller også i dag. Kontrollinstruksen utekontrollørene og politiet bruker må endres. Ytterligere beltekontroller, eller økt antall beltekontroller vil føre til økonomiske og administrative konsekvenser for begge etater. Det er imidlertid vanskelig å anslå hvor mye av dagens ressurser som vil bli omdisponert til kontroller av buss klasse I, eller om det vil settes inn ytterligere ressurser til slik beltebruk. Det vil da også være vanskelig å anslå omfanget av de økonomiske og administrative konsekvensene.

Reglene endres kun til å gjelde krav til bruk av belte der det er montert. Det vil i utgangspunktet ikke bli økonomiske konsekvenser for næringen med å montere belter. På sikt så vil det utvikle seg en trend om at buss klasse I skal ha monterte belter som en del av kontrakten. Denne utilsiktede konsekvensen mener Statens vegvesen i så fall er positiv da det er et godt tiltak innenfor trafiksikkerhet.

Ved innføring av en ny regel vil det være nødvendig med god informasjon om endringen slik at alle kan innrette seg etter denne.

## 11. Forslag til forskriftsendringer

Endringer er markert med overstreking og kursiv.

### § 1. Påbud om bruk av bilbelte og annet sikringsutstyr

Bilbelte og annet utstyr til sikring av personer skal brukes der det er montert.

I denne forskrift menes med bilbelte ethvert belte til sikring av sittende person i kjøretøy uansett i hvilken type kjøretøy beltet er montert. Unntatt fra dette er setebelter i traktor og anleggsmaskiner m.m. der krav til innmontering av setebelte og krav til bruk av setebelte reguleres av ~~forskrift 26. juni 1998 nr. 608 om bruk av arbeidsutstyr~~ *forskrift 6. desember 2011 nr. 1357 om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav.*

For personbil (gruppe M1), varebil (gruppe N1) og lastebil (gruppe N2 og N3), jf. definisjoner i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-2 og forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 4, gjelder:

- a) I bil med sitteplasser bak fremre seterad skal passasjer som sitter i sete bak fremre seterad, bruke sitteplass hvor bilbelte er montert dersom slik sitteplass er ledig.
- b) Der bilbelte er montert, skal barn lavere enn 150 cm bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte.
- c) Der det ikke finnes godkjent barnesikringsutstyr, kan barn under 150 cm og over 135 cm bruke ordinært bilbelte.
- d) Der bilbelte ikke er montert, skal barn yngre enn 3 år ikke transporteres, og barn som er 3 år eller eldre, men lavere enn 150 cm, skal ikke transporteres i fremre seterad.



- e) Barn skal ikke transporteres i bakovervendt sikringsutstyr med kollisjonspute foran uten at kollisjonsputen er deaktivert manuelt eller automatisk.
- f) Der barnesikringsutstyr brukes, skal utstyret være montert i overensstemmelse med tilhørende bruksanvisning og være godkjent i henhold til:
  1. direktiv 77/541/EØF 2.
  - ECE-regulativ 44.03 eller
  3. ECE-regulativ 129.

For buss, ~~med unntak av buss-gruppe M3 klasse I («bybuss»), jf. kjøretøyforskriften § 2-2 og § 8-1,~~ gjelder:

- ~~a) Bilbelte og annet utstyr til sikring av personer skal brukes av sittende.~~
- d) Barn yngre enn 3 år skal i buss, *med unntak av buss-gruppe M3 klasse I («bybuss»), jf. kjøretøyforskriften § 2-2 og § 8-1,* bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte. Når slikt utstyr ikke er tilgjengelig, skal ordinært bilbelte brukes på egnet måte. ~~Barn som er 3 år eller eldre skal bruke ordinært bilbelte på egnet måte.~~
- e) *Barn som er 3 år eller eldre skal bruke ordinært bilbelte på egnet måte.*
- f) 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:
  4. av fører eller billettør,
  5. ved hjelp av audiovisuelle midler,
  6. ved hjelp av skilt med tekst eller piktogram som vist i annekset til direktiv 2003/20/EF, godt synlig plassert ved hvert sete.

Påbudet om bruk av bilbelte og annet sikringsutstyr gjelder likevel ikke:

- a) når kjøretøyet står stille,
- b) under rygging,
- c) under kjøring i garasje, på parkeringsplass, bensinstasjon, verkstedområde eller lignende avgrenset område,
- d) under kjøring i lav hastighet der vedkommende med korte mellomrom må forlate sin plass, så som under utdeling av post eller aviser, eller ved renovasjonsarbeid eller lignende,
- e) når vedkommende har med legeerklæring som fritar fra å bruke bilbelte, f) - - -
- g) for ledsager ved øvelseskjøring og førerprøve i klassene C, C1, D, D1, CE, C1E, DE og D1E der ledsager i bilbelte ikke rekker fram til rattet,
- h) sikringsutstyr til fastsetting av barnevogn.

Legeerklæring som nevnt i femte ledd bokstav e skal utformes i samsvar med artikkel 5 i direktiv 91/671/EØF som endret ved direktiv 2003/20/EF. Legeerklæring utstedt i Norge skal i tillegg være påført gyldighetstid på inntil to år.

~~Legeerklæringer utstedt før 1. januar 2017 vil være gyldige i Norge uten gyldighetstid frem til 1. januar 2019.~~