

det beløb, som sygedagpengene udgør. Arbejdsgiveren får altså fortsat mindst det samme beløb udbetalt, som hvis den pågældende ansatte ikke havde været syg.

Baggrunden for nedsættelsen af tilskuddet er at sikre, at arbejdsgiveren ikke får dobbelt kompensation for den nedsatte arbejdsevne. Hvis der ikke skete nedsættelse af tilskuddet, kunne en arbejdsgiver opnå en efter omstændighederne rimelig høj indtægt alene ved at have en sygdommeldt person ansat i fleksjob.

Ad spm. nr. S 2334

Fra justitsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Tove Videbæk stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2002-03, forhandlingerne side 6966, lød således:

Til justitsministeren (7/3 03) af:

Tove Videbæk (KRF):

»Vil ministeren tage initiativ til at indføre krav om brug af sikkerhedsseler i busser?«

Supplerende svar (24/4 03)

Justitsministeren (Lene Espersen):

Justitsministeriet har til brug for den endelige besvarelse af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet, der har oplyst følgende:

»*Krav om sikkerhedsseler i nye busser*

Reglerne om køretøjers indretning og udstyr er harmoniseret i EU.

Fra den 1. oktober 1999 kunne EU-medlemslandene, hvad angår alle nye busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg (bortset fra bybusser), kræve Kommissionens direktiver nr. 96/36/EF, 96/37/EF og 96/38/EF om henholdsvis sikkerhedsseler, sæders modstandsdygtighed og forankring og sikkerhedssellers forankringer opfyldt.

Alle nye busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, der registreres 1. gang den 1. oktober 1999 eller senere, skal således opfylde ovennævnte krav. Dette gælder dog ikke for bybusser (en bus, hvor det tilladte antal ståpladser udgør 20 % eller mere af det højst tilladte passagerantal).

Det indebærer bl.a., at disse busser [dvs. nye busser med undtagelse af bybusser] skal være forsynet med sikkerhedsseler ved alle siddepladser. Fremadvendende passagerplads skal være forsynet med hoftese eller trepunktsele. Fremadvendende passagerplads, der ikke er anbragt umiddelbart bagved anden fremadvendende plads, skal dog være forsynet med trepunktsele. Bagudvendende passagerplads skal være forsynet med hoftese eller trepunktsele.

I ovennævnte direktiver stilles der bl.a. store styrkemæssige krav til sædekonstruktioner og til deres fastgørelse til bussen. Endvidere stilles der også store styrkemæssige krav til sikkerhedssellers forankringer.

Efterhånden som ældre busser tages ud af brug, vil antallet af busser med påbudte sikkerhedsseler således blive øget.

Årsagen til, at bybusser er undtaget fra kravet om sikkerhedsseler, er primært hensynet til en hurtig ind- og udstigning og den urimelige situation, der opstår, navnlig i myldretiden, hvis den ene halvdel af passagererne skulle bruge sikkerhedsseler, mens den anden halvdel skulle stå op.

Mulighed for eftermontering af sikkerhedsseler i ældre busser

Muligheden for eftermontering af sikkerhedsseler i ældre busser kompliceres af, at de ældre bussers indre indretning (herunder gulv- og sædekonstruktion samt sædernes udformning og fastgørelse) varierer på mange områder afhængig af bussernes alder, størrelse og anvendelse. De styrkemæssige forhold kan således variere fra bus til bus, hvilket gør det vanskeligt at stille ensartede krav til eftermontering af sikkerhedsseler.

Allerede i direktiv 81/576/EØF om seler var busser medtaget, men uden krav om montering af seler i busser, hvilket som udgangspunkt medførte, at medlemsstaterne ikke nationalt kunne kræve sikkerhedsseler, idet en given busstype ville kunne få en EU-godkendelse af selemontering, uden at der var monteret seler.

Det er dog muligt, uanset de førnævnte direktiver, som en betingelse for en særlig anvendelse af en bus, som f.eks. offentlig befording af skolebørn, nationalt at stille krav om, at bussen er forsynet med sikkerhedsseler ved alle siddepladser. Det vil imidlertid ikke være i overensstemmelse med EU-retten at indføre krav om eftermontering af sikkerhedsseler i busser generelt.