



Innst. S. nr. 192

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget fra arbeids- og sosialkomiteen

Dokument nr. 8:62 (2005-2006)

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kari Kjønås Kjos, Kenneth Svendsen, Robert Eriksson, Harald T. Nesvik og Thore A. Nistad om at rullestoler som kun er til utendørs bruk og med en maksimal hastighet på inntil 10 km/t, kan tillates på lik linje med ordinære batteridrevne rullestoler

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"I

Stortinget ber Regjeringen gjøre de nødvendige forskriftsmessige endringer som må til for at rullestoler som kun er til utendørs bruk, drevet med bensinmotor, og som har en maksimal hastighet på inntil 10 km/t, kan tillates på lik linje med ordinære rullestoler."

"II

Stortinget ber Regjeringen sørge for at rullestoler av denne typen gis midlertidig dispensasjon fra gjeldende hastighetsbestemmelser inntil nye forskrifter er på plass."

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

KOMITEENS BEHANDLING

Komiteen ba i brev av 4. april 2006 om departementets vurdering av forslaget. Samferdselsdepartementets svarbrev av 10. og 30. mai 2006 følger vedlagt.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Lise Christoffersen, Eva Kristin Hansen, Per Rune Henriksen og Sverre Myrli, fra Fremskrittspartiet, Robert Eriksson, Kari Kjønås Kjos og Kenneth Svendsen, fra Høyre, Martin Engeset, fra Sosialistisk Venstreparti, lederen Karin Andersen, fra Kristelig Folkeparti, Åse Gunhild Woie Duesund, fra Senterpartiet, Dagfinn Sundsbø og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Dokument 8:62 (2005-2006) og til brev fra Samferdselsdepartementet av 10. mai og 30. mai 2006.

For komiteen er det en viktig målsetting å sikre funksjonshemmede full deltakelse og likestilling. Komiteen mener det i denne sammenheng er essensielt at personer med nedsatt funksjonsevne har tilgang på hjelpemidler som kan bidra til å kompensere for den enkeltes reduserte funksjonsevne.

Komiteen er kjent med at den bensindrevne rullestolen "Terrengen" er et viktig hjelpemiddel for flere funksjonshemmede. "Terrengen" er per juni 2006 imidlertid ikke godkjent som hjelpemiddel på linje med en rullestol med elektrisk motor. I brev av 30. mai 2006, jf. vedlegg, uttaler Samferdselsdepartementet at man er i dialog med andre departementer "med sikte på å finne en akseptabel løsning for den aktuelle gruppen". Komiteen synes dette er positivt.

Komiteen ber om at arbeidet prioriteres i departementene og om at de funksjonshemmedes organisasjoner konsulteres før den endelige konklusjon trekkes.

Komiteen foreslår på denne bakgrunn at dokumentet vedlegges protokollen.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og råer Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:62 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Kari Kjønaas Kjos, Kenneth

Svendsen, Robert Eriksson, Harald T. Nesvik og Thore A. Nistad om at rullestoler som kun er til utendørs bruk og med en maksimal hastighet på inntil 10 km/t, kan tiltales på lik linje med ordinære batteridrevne rullestoler - vedlegges protokollen.

Oslo, i arbeids- og sosialkomiteen, den 2. juni 2006

Karin Andersen
leder

Åse Gunhild Woie Duesund
ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til arbeids- og sosialkomiteen, datert 10. mai 2006

Dokument nr. 8:62 (2005-2006) Forslag fra repr. Kjønås Kjos, Svendsen, Eriksson, Nesvik og Nistad om at rullestoler som kun er til utendørs bruk og med maks. hastighet på 10 km/t kan tillates på lik linje med ordinære batteridrevne rullestoler

Jeg viser til brev av 4. april 2006 fra Arbeids- og sosialkomiteen i Stortinget til Arbeids- og inkluderingsdepartementet med forespørsel om departementets vurdering av privat forslag, Dokument 8:62 (2005-2006) - Forslag fra stortingsrepresentantene Kari Kjønås Kjos, Kenneth Svendsen, Robert Eriksson, Harald T. Nesvik og Thore A. Nistad om at rullestoler som kun er til utendørs bruk og med en maksimal hastighet på inntil 10 km/t kan tillates på lik linje med ordinære batteridrevne rullestoler. Forslaget er oversendt Samferdselsdepartementet for besvarelse.

Innretningen "Terrengen" med sin størrelse og konstruktive hastighet på 9,8 km/t er et kjøretøy som teknisk er klassifisert som en firehjulet motorsykkel, jf kjøretøyforskriften 4. oktober 1994 nr. 918 § 2-3. Denne definisjonen er basert på harmonisert regelverk innen EØS-området, jf direktiv 92/61/EØF artikkel 1 nr. 3 og direktiv 2002/24/EF. Denne klassifiseringen innebærer at "Terrengen" underlegges særskilte tekniske krav, krav til registrering, krav til at føreren er 16 år og har nødvendig ferdighet og kjøretøyet blir ilagt engangsavgift.

Departementet har fått opplyst at "Terrengen" alltid teknisk sett har vært ansett som kjøretøy, og ble før ikrafttredelse av direktivene som nevnt overfor teknisk klassifisert i kjøretøykategorien motorredskap, jf nåværende kjøretøyforskrift § 2-5 nr. 4 og tidligere forskrift 25. januar 1990 om krav til kjøretøy § 1-1 bokstav h).

Ved å begrense konstruktiv hastighet på kjøretøyet til maksimalt 6 km/t vil kjøretøyet falle utenfor virkeområdet for definisjonen av motorsykkel, og det vil dermed klassifiseres som motorredskap. Dette innebærer mildere tekniske krav, ikke krav til registrering og kjøretøyet blir ikke ilagt engangsavgift.

Ved fastsetting av den særskilte definisjonen av rullestol i trafikreglene § 1 bokstav l), og dermed hvilke innretninger som ikke anses som kjøretøy og hvor føreren anses som gående, jf trafikreglene § 2 nr. 3 bokstav b) ble det foretatt en eksplisitt vurdering av forholdet til "Terrengen". Vegdirektoratet pekte på at "Terrengen" er et fremkomstmiddel av en helt annen karakter enn det som forbindes med en rullestol og at det var behov for klare grenser mot andre typer motorvogner. Slike større innretninger vil ikke være egnet på samme områder som annen gående trafikk. På denne bakgrunn ble det konkludert med at det ikke var grunn til å definere "Terrengen" som rullestol.

Behovet for å endre definisjonen av rullestol er også senere vurdert, men av trafikksikkerhets- og fremkommelighetshensyn, særlig til andre gående, er det ikke funnet grunn til å foreslå endringer.

Spørsmålet vedrørende klassifisering av "Terrengen" ble tatt opp i Stortingets spørretime onsdag 23. november 2005, spørsmål 31, hvor representanten Harald T. Nesvik stilte spørsmål om omgjøring av klassifisering av "Terrengen". Jeg viste i svaret blant annet til at "Terrengen" med gjeldende konstruksjon og regelverk er teknisk klassifisert som motorsykkel og at en eventuell endret teknisk klassifisering ville være avhengig av en endring av regelverket. Jeg understreket imidlertid at den tekniske klassifiseringen fra vegmyndighetene ikke uten videre er avgjørende for om trygdemyndighetene yter støtte til brukerne. Jeg åpnet også for dialog med brukerne for å finne en akseptabel løsning.

På denne bakgrunn tok jeg initiativ til et møte med representanter fra berørte myndigheter, brukere og produsent som ble avholdt 2. februar 2006. Som en oppfølging av møtet har Statens vegvesen gjort en foreløpig vurdering av mulighetene for endring av reglene i vegtrafikkloven, herunder endring i gjeldende definisjon av rullestol eller fastsetting av en særskilt definisjon for utendørs rullestol, sistnevnte etter forslag fra Norges Handikapforbund.

Det er i denne vurderingen tatt utgangspunkt i at en rullestol skal være en erstatning for gangfunksjonen hvor føreren anses som gående og at innretningen dermed skal kunne benytte fortau og andre arealer avsatt til gående. Dersom man innfører en egen definisjon for rullestoler til utendørs bruk, hvor man tillater innretninger på størrelse med "Terrengen", vil det på grunn av størrelsen og vekten til en slik innretning lett kunne oppstå konflikter og farefulle situasjoner med andre som lovlig ferdes på slike arealer, som for eksempel gående, gående med barnevogn, barn og syklist. Denne risikoen forsterkes ved at det ikke stilles krav til alder eller ferdighet for å føre en innretning som anses som rullestol. Ved gjeldende klassifisering er det som nevnt krav til 16 års alder og nødvendig ferdighet for å føre innretninger som "Terrengen" og den har ikke anledning til å benytte arealer avsatt til gående.

Gjeldende begrensninger av størrelsen på rullestoler er også satt av hensyn til fremkommelighet, blant annet gjennom dører og tilgang til heiser. Ved å godkjenne større innretninger som rullestol aksepteres samtidig innretninger som ikke kan benyttes på områder som mange brukere anser som sentrale. Dette vil kunne skape usikkerhet og misnøye blant brukerne.

En slik utvidelse vil også ha konsekvenser for annet regelverk. Blant annet vil innretninger med en størrelse og konstruksjon som "Terrengen", som er velegnet til bruk i terrenget, ved klassifisering som rullestol, fritt kunne benyttes i utmark uten dispensasjon som ellers kreves for motorferdsel i utmark, jf. lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag.

En eventuell utvidelse av kriteriene for hva som aksepteres som rullestol vil måtte utformes konkurranseøytralt, og vil dermed åpne for andre kjøretøyer og produsenter i markedet. Dette er i utgangspunktet posi-

tivt, men myndighetene opplever i dag et stadig press mot gjeldende definisjoner. Det er derfor en særlig utfordring å utforme en eventuell regel slik at den omfatter de innretninger som ønskes, men uten samtidig å åpne for omgåelser og misbruk i form av innretninger som ikke ønskes.

Jeg har videre sett hen til, slik også forslagsstillerne fremhever, at "Terrengen" særlig er brukt hvor det er dårlige veger og ulendt terreng, og at dens konstruksjon og bruksområde dermed ikke er tilpasset bruk på gangarealer.

Av betydning har også vært at det for brukerne ikke er viktigst hvordan innretningen kjøretøyteknisk klassifiseres, men at den aksepteres som teknisk hjelpemiddel slik at de gjennom trygdemyndighetene kan få støtte til en slik innretning. Jeg har i den sammenheng lagt vekt på at vegmyndighetene, i motsetning til hva forslagsstillerne har antydnet, ved den kjøretøytekniske klassifiseringen ikke tar stilling til hvorvidt kjøretøyet er et nødvendig hjelpemiddel for brukerne eller om trygdemyndighetene skal yte støtte til kjøp av dette. Det vises i den sammenheng til at kjøretøyet bensinmotor eller konstruksjon for øvrig ikke var avgjørende for trygdemyndighetenes vurdering da kjøretøyet ble

teknisk klassifisert som motorredskap. Det ble da gitt støtte til kjøp av denne som teknisk hjelpemiddel.

Jeg har på bakgrunn av ovennevnte momenter ikke sett at endring av definisjonen av rullestol verken er ønskelig eller egnet for å gi denne gruppen den innretningen de ønsker, og har derfor ikke sett grunn til å gå videre med et slikt forslag.

Jeg har også vurdert mulighetene for å endre definisjonene av de tekniske kjøretøykategoriene motorredskap og motorsykkel. Da disse definisjonene er basert på harmonisert regelverk i EØS-området, vil det være vanskelig å gå videre med et slikt forslag.

Jeg er imidlertid opptatt av å få en akseptabel løsning for denne gruppen, og er derfor i dialog med andre departementer for å få vurdert muligheten til å få en løsning slik at det fortsatt kan ytes stønad fra folketrygden til "Terrengen" når særlige transportforhold gjør det hensiktsmessig, uavhengig av den kjøretøytekniske klassifiseringen og mulighetene for eventuelle avgiftsmessige tilpasninger.

Det har innenfor den tidsrammen som er stilt til rådighet dessverre ikke vært mulig å få til en løsning på nåværende tidspunkt. Jeg vil imidlertid arbeide videre for å avklare mulighetene for å få en løsning.

Vedlegg 2

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til arbeids- og sosialkomiteen, datert 30. mai 2006

Dokument nr. 8:62 (2005-2006) Forslag om at rullestoler som kun er til utendørs bruk med maks hastighet på 10 km/t kan tillates på lik linje med ordinære batteridrevne rullestoler

Jeg viser til brev av 4. april 2006 fra Arbeids- og sosialkomiteen og mitt svar av 10. mai 2006.

Som oppfølging av brevet 10. mai 2006 har jeg arbeidet videre i dialog med andre departementer med sikte på å finne en akseptabel løsning for den aktuelle gruppen.

Etter samråd med blant annet Finansdepartementet og Arbeids- og inkluderingsdepartementet er det vilje til å finne en løsning som er uavhengig av den kjøretøytekniske klassifiseringen.

Konkrete forslag til gjennomføring av en slik ordning vil bli fremmet for Stortinget senest i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2007.