



Dokument nr. 8:62

(2005-2006)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Kari Kjønnaas Kjos, Kenneth Svendsen, Robert Eriksson, Harald T. Nesvik og Thore A. Nistad

Forslag fra stortingsrepresentantene Kari Kjønnaas 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

BAKGRUNN

Full deltakelse og likestilling har vært et uttalt mål i politikken for funksjonshemmede siden midten av 1980-tallet. Et aktivt og selvstendig liv forutsetter at man har tilgang på hjelpemidler som kan bidra til å kompensere for den enkeltes reduserte funksjonsevne. I dag finnes det kun en produsent av en motorisert rullestol beregnet for utendørs bruk. Denne motordrevne rullestolen som går under betegnelsen "Terrengen" er det beste, og til tider det eneste hjelpemiddelet som kan benyttes til forflytning av en person med redusert eller tapt gangevne, i områder med vanskelige kjøreforhold og dårlig fremkommelighet.

En sammenlikning av Terrengens tekniske data og en vanlig rullestol i forhold til veitrafikkloven og kjøretøyforskriftens definisjon av rullestol, er følgende:

| | Terrengen | Rullestol |
|-------------|------------------|-----------|
| Vekt | 270 kg | 250 kg |
| Lengde | 200 cm | 180 cm |
| Bredde | 118 cm | 80 cm |
| Høyde | 150 cm | - |
| Motor | 14 hk | Elektrisk |
| Energikilde | 95 blyfri bensin | Batterier |
| Maks fart | 9,8 km/t | 10 km/t |

Den første Terrengen var klar for salg i 1989. Ultimo 1996 fantes det ca. 50 brukere av Terrengen. Innen utgangen av 1999 var det produsert og solgt ca. 100 eksemplarer. Pr. dags dato er det solgt ca. 200 stykker, hvorav 98-99 pst. er solgt til Rikstrygdeverket. Det vil si at noe i underkant av 200 brukere frem til i dag har fått Terrengen som hjelpemiddel fra Trygdeetaten.

Denne type rullestol erstatter en redusert/tapt gangfunksjon hos bruker på lik linje med den tradisjonelle batteridrevne rullestolen. Med andre ord fungerer den som en rullestol, og den kjører med en hastighet som ikke overstiger det tillatte for ordinære batteridrevne rullestoler, som i dag er 10 km/t.

Funksjonshemmede som trenger et hjelpemiddel til å forflytte seg utendørs, benytter vanligvis en elektrisk rullestol. For et mindretall av de funksjonshemmede er derimot ikke en elektrisk rullestol et godt nok hjelpemiddel. For denne lille gruppen funksjonshemmede dekker denne type rullestoler behovet bedre enn en tradisjonell elektrisk rullestol, spesielt der hvor det er dårlige veier, ulendt terreng, og i de deler av landet hvor det normalt er svært kaldt om vinteren fordi:

- Den har mye bedre mobilitet i bratt og ulendt terreng
- Den er stødigere
- Den tar seg lett frem på dårlig veidekke og glatt underlag
- Den har vesentlig lengre rekkevidde
- Den er drevet med bensinmotor og fungerer derfor utmerket i deler av landet med kaldt vær om vinteren
- Den er lett å vedlikeholde/reparere da kompetanse og deler finnes i hele landet

Denne type rullestoler med sin spesielle konstruksjon og gode fremkommelighet vil for en liten gruppe funksjonshemmede med redusert eller tapt gangevne,

være den rullestolen som kan gi dem en mulighet til et aktivt og selvstendig liv. Slike rullestoler vil i mange tilfeller være det eneste alternativet for en liten gruppe funksjonshemmede til blant annet å kunne bevege seg utendørs på vinterstid.

Dagens brukere har så langt søkt om å få denne type rullestoler etter samme regler som for elektrisk rullestol (stønad til tekniske hjelpemidler). Prisen på en elektrisk rullestol og Terrenge er tilnærmet lik, og vil derfor ikke medføre større utgifter til anskaffelse. Flere funksjonshemmede har også fått medhold i anskaffelse av en slik rullestol i Trygderetten, etter først å ha fått avslag fra hjelpemiddelsentralene. Etter mange års erfaringer og tilbakemeldinger til Norges Handikapforbund fra brukere av Terrenge dokumenteres det at den er et vesentlig hjelpemiddel for dem det gjelder. Det er for denne brukergruppen, om den ikke er stor, av avgjørende betydning at slike rullestoler med så gode og allsidige kjøreegenskaper blir inkludert i rullestolsortimentet. Pr. i dag finnes det ingen alternative produkter/hjelpemidler som kan erstatte Terrenge for dem som kan dokumentere et behov etter lovens krav om "nødvendig og hensiktsmessig".

Denne type rullestoler er i dag klassifisert som motorsykkel, og kommer ikke inn under kategorien rullestoler på grunn av for store ytre mål og at bensin brukes som energikilde til motoren. Dagens krav til rullestoler er bl.a. at de skal kunne brukes innen- og utendørs. Denne type rullestol er ikke egnet til innendørs bruk, mest fordi den er drevet av en bensinmotor.

Norges Handikapforbund har siden Terrenge kom i salg i 1989, gjentatte ganger prøvd å få den godkjent som et hjelpemiddel på lik linje med en rullestol med elektrisk motor. Så langt har det vært liten, eller ingen, forståelse fra myndighetene for å imøtekomme ønskene fra de funksjonshemmede om et bredere tilbud på hjelpemiddelområdet.

Hvilken lovmessig løsning som velges, vil ha noen implikasjoner i forhold til hva som blir konsekvensene. Noen av disse er ikke ønskelig, sett ut fra hva som kan bli resultatet for brukerne. Av alternative løsninger finnes bl.a.:

- Beholde denne type rullestol som det den er definert som i dag, motorsykkel med fire hjul. Konsekvensene av dette vil være at den blir registreringspliktig, får andre og dyrere forsikringsordninger, andre avgifter, blir dyrere i anskaffelse med større utgifter for folketrygden. I tillegg vil en 4-hjuls motorsykkel etter folketrygdloven falle inn under regelverket for tilståelse av stønad til bil. Folketrygden gir ikke stønad til to slike kjøretøyer, og bruker må da velge mellom denne type rullestol eller bil.
- Innlemme denne type rullestol i bestemmelsene

om motorredskap. Dette kan gjøres på to måter:

- Ved å be produsenten om å senke hastigheten til 6 km/t. Da vil denne type rullestoler automatisk bli klassifisert som motorredskap på grunn av hastigheten (jf. kjøretøyforskriftenes § 2-3 og 2-5 fjerde ledd).
- Alternativt argumentere for at denne type rullestoler ikke er beregnet til å kjøre på vei, og derfor innlemme rullestolen i kategorien motorredskap under kjøretøyforskriftens § 2-5 pkt. 4 annet ledd, hvor øvre hastighetsgrense er 25 km/t.

Dette er ingen gode løsninger for brukerne. Maksfart på 10 km/t er vanlig for rullestoler til utendørs bruk (jf. produkt- og prisoversikt "Elektriske rullestoler", Rikstrygdeverket 2005). Maksfart på 6 km/t innebærer at slike rullestoler vil gå betydelig saktere enn en rullestol beregnet på utendørs bruk. Hensikten med denne type rullestoler er den samme som for elektriske rullestoler for utendørs bruk, å komme frem innen rimelig tid. Mange kjører over lange avstander med Terrenge i kaldt vær og på vinterføre, hastighet har derfor betydning.

Å få denne type rullestoler klassifisert som motorredskap med øvre grense på 25 km/t, er heller ingen ønskelig løsning. Dette vil innebære at man ikke har lov til å kjøre rullestolen på offentlig vei. En slik begrensning vil føre til at brukerne ikke vil få nytte av rullestolen som et hjelpemiddel som skal nyttes til å erstatte redusert eller tapt gangfunksjon. En viktig del av nytten med hjelpemiddelet vil derfor forsvinne.

- Endre definisjon av rullestol i veitrafikkloven og kjøretøyforskriftene, slik at rullestolsortimentet utvides, og at rullestoler til utendørs bruk kan inkluderes.

Dette kan gjøres på to måter:

- a) Endre kjøretøyforskriftene og veitrafikklovens krav til tekniske spesifikasjoner vedrørende lengde, bredde og vekt for rullestoler beregnet på utendørs bruk, eller
- b) Opprette en ny kategori for store rullestoler kun beregnet på utendørs bruk, hvor det gis noen andre spesifikasjoner som ikke gjelder for den ordinære rullestolkategorien.

Konsekvensene av å endre de tekniske spesifikasjonene er at det forutsettes at man skal ha tilgang til offentlige bygninger. Bredden på 80 cm på en vanlig rullestol er bl.a. fordi den skal kunne passere vanlige standarddører, selv om sannsynligheten for at rullestoler av denne typen vil bli benyttet til innendørs bruk, besøk på offentlige kontorer eller tilsvarende, er minimal. Muligheten vil allikevel være nedfelt i regelverket. Dette vil åpenbart være et praktisk problem og derfor ingen god løsning. Bensinmotoren

gjør den også helt uegnet til innendørs bruk. Konsekvensene av å opprette en ny rullestolkategori er flersidig. Den teknologiske utviklingen vil sannsynligvis bidra til at det etter hvert utvikles nye typer hjelpemidler/rullestoler som kan gi bevegelseshemmede en enda bedre mulighet til å leve et aktivt og selvstendig liv. Terrenget vil ikke være den eneste rullestolen som kommer til å bryte med grensene for hva som er definisjonen for en rullestol i fremtiden.

KONKLUSJON

Det er viktig å ha et regelverk som ikke legger unødvendige byråkratiske begrensninger på muligheten for funksjonshemmede til å ta i bruk nye tekniske hjelpemidler etter hvert som de utvikles og kommer på markedet. Dagens kravspesifikasjoner til rullestoler for utendørs bruk bør omarbeides, slik at de ikke forhindrer funksjonshemmede i gleden og muligheten av å kunne nyttiggjøre seg det som i dag finnes av gode og praktiske hjelpemidler. Det er svært uheldig at Statens vegvesen og Vegdirektoratet overprøver Rikstrygdeverkets definisjon av hva som er et nødvendig hjelpemiddel for funksjonshemmede med sterkt redusert eller helt manglende gangevne.

Det handler om å ha et fleksibelt regelverk som ikke legger hindringer i veien for utnyttelsen av den tilgjengelige teknologien som kan være med på å bedre de funksjonshemmedes livskvalitet.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

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.

29. mars 2006

