

Til Statens vegvesen

8.2.2021

Forslag til endring i regelverket for små elektriske kjøretøy – Høringsinnspill tilknyttet referansennummer 20/121866

Elektrisk sparkesykkel har blitt et viktig mobilitetshjelpemiddel for personer med alvorlige rygglidelser. Dette handler om personer som lider av alvorlig grad av **sittehemning***.

Til nå har hovedfokus vært at elektriske sparkesykler er til ulempe for mennesker med funksjonshemninger. Dette har spesielt handlet om rullestolbrukere og synshemmede der sparkesykler som ligger og slenger på fortauene er til hinder og fare for disse. For personer med alvorlige rygglidelser har derimot elektriske sparkesykler kommet som et fantastisk godt mobilitetshjelpemiddel. Saksbehandler for dette innspillet kan tjene som eksempel på hvor betydningsfullt dette hjelpemiddelet kan være. Han har alvorlig grad av sittehemning og er ikke i stand til å gå mer enn et par hundre meter av gangen. Etter at han anskaffet en elektrisk sparkesykkel våren 2018 har han til nå tilbakelagt mer enn 2000 kilometer med denne! Sparkesykkelen har kort og godt gitt en fantastisk mulighet for større mobilitet og livsutfoldelse. Han benytter et medbrakt liggeunderlag for å oppholde seg på stedene han oppsøker.

Det er helt sikkert også andre grupper av funksjonshemmede som kan ha stor nytte av sparkesykkel som et mobilitetshjelpemiddel. Dette kan handle om funksjonshemmede som har intakt balanse men som har begrenset gangfunksjon, for eksempel personer med bekkenløsning, revmatiske lidelser, kols, ME med flere. Det som likevel skiller personer med rygglidelser fra de fleste andre bevegelsehemmede er at de ikke kan sitte, noe som gjør det umulig for dem å bruke rullestol. For enkelte med alvorlige rygglidelser kan en elektrisk sparkesykkel være like uunnværlig som en elektrisk rullestol er det for andre funksjonshemmede.

Per i dag er det en interessekonflikt mellom uønsket bruk av sparkesykler på definerte arealer og funksjonshemmedes behov for å bruke sparkesykkel som et helt nødvendig mobilitetshjelpemiddel på de samme arealene. Vi tenker at likestillings- og diskrimineringsloven kommer til anvendelse for å regulere dette.

Likestillings- og diskrimineringslovens § 8 Indirekte forskjellsbehandling sier følgende:

Med indirekte forskjellsbehandling menes enhver tilsynelatende nøytral bestemmelse, betingelse, praksis, handling eller unnlattelse som vil stille personer dårligere enn andre, på grunn av forhold som nevnt i § 6 første ledd.

Slik vi ser det, er det brukerens funksjonshemning og ikke utformingen av hjelpemiddelet som definerer «ekvipasjen». Et eksempel: Det er ikke så uvanlig at bevegelsehemmede med redusert muskelstyrke og/eller et balanseproblem benytter elsykkel med 3 hjul. En del steder er det innført forbud mot bruk av elsykkel på veier inn i friluftsområder. Slik vi oppfatter likestillings- og diskrimineringsloven, vil en funksjonshemmet person som er avhengig av en elektrisk trehjuls sykkel for å kunne nyttiggjøre seg friluftsområde, kunne ferdes der på tross av det generelle forbudet mot elsykkel. Dette handler om at likestillings- og diskrimineringsloven i denne sammenheng vil gå foran det generelle forbudet når ferdselen ikke medfører stor ulempe for andre eller er til fare for liv og helse. Det er også mange funksjonsfriske som kjøper elsykler med 3 hjul fordi disse kan være praktiske i forhold til transport av barn eller varer. For sistnevnte gruppe er det åpenbart at disse ikke kan benytte sykkel i det aktuelle området. Derfor er den fysiske utformingen av fremkomstmiddelet i seg selv ikke definerende for om det er et teknisk hjelpemiddel for funksjonshemmede eller ikke.

Et viktig spørsmål i denne sammenheng er merking/uniformering av små elektriske kjøretøy når de benyttes som mobilitetshjelpemidler for personer med funksjonshemning. Vi er ikke kjent med at det per i dag finnes krav til merking av kjøretøy med skilt som viser at framkomstmiddelet benyttes som mobilitetshjelpemiddel for funksjonshemmede. Finnes det per i dag regler for merking av elektriske rullestoler? Er eventuelt disse reglene egnet til også å kunne anvendes på andre elektriske fremkomstmidler for funksjonshemmede? For å unngå unødige konflikter er det avgjørende med uniformering av kjøretøyet. Ellers vil det lett kunne oppstå konflikter når en person som er funksjonshemmet benytter elektrisk sparkesykkel på arealer der den generelle regelen sier at kjøretøyet ikke er tillatt.

Vi har erfaring for at merking av elektrisk sparkesykkel med handikapsymbolet nedenfor fører til forståelse og aksept fra omgivelsene når man benytter hjelpemiddelet på arealer der det også per i dag er et generelt forbud. Det kan for eksempel handle om enkelte friluftsområder, kjøpesentre og togstasjoner.



Vi har forståelse for behovet av å regulere den generelle ferdselen med små elektriske kjøretøy, spesielt i forhold til en økende tendens til ulykker. Utleiesykler ser ut til å utgjøre hovedproblemet til at sparkesykler ligger slengt rundt omkring og er til hinder og fare for andre. Utleieselskapenes virksomhet må derfor reguleres på en bedre måte. Nye regler for små elektriske kjøretøy bør ikke begrense bruken generelt der problemet utelukkende skyldes mangelfull regulering av utleiebransjen. Det er også avgjørende at nye regler ikke medfører begrensninger i forhold til personer som er avhengig av disse transportmidlene som følge av sin funksjonshemming. Unntak for funksjonshemmede bør derfor tas inn i regelverket for små elektriske kjøretøy med henvisning til §8 i likestillings- og diskrimineringsloven. Når man eventuelt innfører nye begrensninger er det viktig at man informerer allmennheten om unntak for personer som er avhengig av kjøretøyet pga. sin funksjonshemming.

Vennlig hilsen
Ryggforeningen i Norge

Eirik Moe
Styreleder

Geir Sigurd Henriksen
Saksbehandler
geir.sigurd@ryggforeningen.no

*** Forklaring av begrepet sittehemning:**

Sittehemning er den vanligste funksjonshemmingen som følge av ryggglidelser. Sittehemning skyldes ulike mekanismer tilknyttet forskjellige sykdommer og skader. Det de har til felles er at sykdom/skade/symptomer forverres når man sitter. Det finnes alle grader av sittehemning. Fra de som er i full jobb og kan fungere tilnærmet normalt ved hjelp av ergonomiske hjelpemidler som hev og senkbart arbeidsbord, spesialtilpasset stol o.l., til de som er 100 % uføre og bare kan være i oppreist stilling(stående eller sittende) i noen minutter av gangen, og må ellers ligge flatt. Enkelte personer er så hardt rammet at de må benytte liggetralle ved forflytning. Det er vanlig at personer med sittehemning også har store begrensninger med å kunne stå i oppreist stilling. Dette handler om at man har vekt bærende belastning på ryggens strukturer både når man står og når man sitter. De som er hardt rammet har derfor også svært begrenset gangdistanse(ofte bare et par hundre meter).

Det er relevant i denne sammenheng å nevne at begrepet sittehemning for første gang ble benyttet i et offentlig dokument tilknyttet arbeidet med diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, nærmere bestemt i **Ot.prp.nr.44 (2007-2008) Om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)**. Vi siterer følgende to utdrag fra proposisjonen:

9.4.7.1 Om diskrimineringsgrunnlaget nedsatt funksjonsevne (...)" For å unngå fremtidige tolkningsproblemer foreslås at fysiske funksjoner skal presiseres til å omfatte også sittefunksjonen.

*9.4.8.2 Nærmere om innholdet i begrepet nedsatt funksjonsevne (...)**Departementet viser til at diagnoser innenfor autismespekteret og sittehemninger er omfattet av begrepet nedsatt funksjonsevne.***