

## INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2019-10-22  
Besvaras senast  
2019-11-12

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### **2019/20:68 Medicinska krav för tyngre behörigheter**

Under det här året har vi kunnat läsa ett stort antal artiklar om yrkesförare som mist sina tyngre behörigheter på grund av att Transportstyrelsen ändrat sin tillämpning av de medicinska kraven för tyngre behörigheter. De förare som drabbats av den nya och striktare hållningen har innehått sina tyngre behörigheter under lång tid. Flera av dem har en lång yrkeskarriär som förare av tunga fordon med mer än 20 års erfarenhet bakom ratten och i vissa fall mer än 40 års innehav av tyngre behörigheter. Ofta är karriären dessutom pricksfri, men likväl anses dessa förare vara olämpliga som förare av tunga fordon. Transportstyrelsens syn på dessa förare ändrades över en natt, bokstavligen talat. Med mer än 20 års pricksfritt yrkesliv bakom ratten har man mer än väl visat att man uppfyller alla krav som kan ställas på en ansvarsfull förare.

Har det skett någon förändring ur medicinsk synpunkt hos dessa förare? Svaret är nej; det är fråga om en skärpt tillämpning av lagstiftningen som lett till den hårdare tillämpningen. De drabbade förarna är fortfarande lika dugliga yrkesmän som tidigare, men de straffas av en fyrkantig hållning till regelverket – en hållning som fick EU-kommissionens presschef i Sverige, Johan Wullt, att kontakta SVT efter deras inslag om två av de drabbade förarna.

Jag återger texten i mejlet ordagrant här nedan och återkommer med kommentarer efter citatet.

”Ni har haft kontakt med vårt kontor angående era respektive inslag om Peter Nertling från Falkenberg och Patrick Jonasson från Åre som båda har fått sin behörighet som yrkesförare indragen pga. sin epilepsidiagnos.

I rapporteringen har framkommit att Transportstyrelsen tagit bort en undantagsregel efter påtryckningar från EU som tidigare låtit personer med epilepsi få dispens för att köra buss och lastbil.

Vi har varit i kontakt med Transportstyrelsen och skulle vilja nyansera bilden.

Det är sant att Sverige på grund av EU:s ändringsdirektiv om körkort från 2009 tvingades att ta bort de s.k. farfarsreglerna (som i artiklarna kallas för undantagsregler) ur körkortslagen. Farfarsreglerna innebar att personer som hade fått sitt körkort före ett visst datum, fick fortsätta att inneha det trots att de inte uppfyllde de nya kraven avseende exempelvis epilepsi.

Men vad som inte framkom i er rapportering - vilket är helt centralt - är att EU-kommissionens ändringsdirektiv också innehåller skrivningar som skulle kunna innebära ett undantag för sådana fall. Så här står det i direktivet: 'Nationella myndigheter kan ge förare med förutsättningar för en god prognos tillstånd att föra motorfordon tidigare.'

Enligt Transportstyrelsen har de i vissa intervjuer informerat om att det finns en sådan möjlighet att ansöka om undantag. Det spelar egentligen ingen roll varför detta inte har framkommit i media. Det viktiga är att de personer vars karriär skulle kunna avgöras ifall de fick undantag också får kännedom om att det finns en möjlighet att begära undantag.

Vi bidrar gärna med information och kommentarer om ni väljer att göra en uppföljning för att upplysa allmänheten och inte minst de förare som blivit att med sina körkort efter att ha drabbats av epilepsi att det finns möjligheter att söka undantag.

Det är viktigt att EU inte svartmålas när det saknas skäl. I det här fallet finns det en lagstiftning på EU-nivå som ger nationella myndigheter möjlighet till undantag. Då bör inte skulden för att person inte får behålla sitt körkort läggas på den gemensamma EU-lagstiftningen."

Tv-inslagen belyste förare med diagnosen epilepsi (drabbade som barn och har medicinerat i förebyggande syfte upp i vuxen ålder), men även förare med synfältsdefekter har drabbats hårt av Transportstyrelsens alltför fyrkantiga tolkning.

För att återgå till det som EU-kommissionens presschef faktiskt skriver i sitt mejl finns det en möjlighet att ge dessa förare undantag. Trots att det uppenbarligen finns en möjlighet att ge "gamla" förare undantag väljer Transportstyrelsen att dra in deras behörigheter.

Låt mig belysa ett par viktiga textrader från EU-kommissionens presschef.

"Det viktiga är att de personer vars karriär skulle kunna avgöras ifall de fick undantag också får kännedom om att det finns en möjlighet att begära undantag."

Personligen känner jag till flera fall där den drabbade föraren drivit en

rättsprocess mot Transportstyrelsens beslut men där både Transportstyrelsen och domstolar nekat individen möjligheten till annat utfall av beslutet.

”Det är viktigt att EU inte svartmålas när det saknas skäl. I det här fallet finns det en lagstiftning på EU-nivå som ger nationella myndigheter möjlighet till undantag. Då bör inte skulden för att person inte får behålla sitt körkort läggas på den gemensamma EU-lagstiftningen.”

Klandra den som klandras bör, helt rätt! I dessa fall är det Transportstyrelsen som gjort en felaktig bedömning och i praktiken gett duktiga yrkesmän ett yrkesförbud trots att det bevisligen saknas grund för att misstro dessa människors förmåga att framföra ett tungt fordon.

Lyssnar man på förarnas läkare får man en annan bild av deras sjukdomsbild, och det är sannolikt därför EU-kommissionen öppnar för vidare undantag gällande ”gamla” förare. Att man tillämpar de striktare bestämmelserna när det gäller nya ansökningar om tyngre behörigheter är i sin ordning, men att ge erfarna och bevisligen dugliga förare yrkesförbud är inte acceptabelt.

Med EU-kommissionens presschefs mejl som grund kan man konstatera att Transportstyrelsen inte hanterar EU-lagstiftningen utifrån dess lydelse.

Med hänvisning till texten här ovan är min fråga till infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Vilka åtgärder avser ministern att vidta för att säkerställa att yrkesförare får en rättssäker bedömning gällande deras högre behörigheter?

.....

Thomas Morell (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders