

## INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2020-07-08  
Besvaras senast  
2020-08-27

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### **2019/20:436 En rättssäker bedömning av yrkesförarens högre behörigheter**

Under det senaste året har vi kunnat läsa flera artiklar om yrkesförare som mist sina tyngre behörigheter på grund av att Transportstyrelsen ändrat sin tillämpning av de medicinska kraven för dessa behörigheter.

De förare som drabbats av den nya och striktare hållningen har innehaft 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 prickfri, men likväl anses dessa förare vara olämpliga som förare av tunga fordon, och Transportstyrelsens syn på dessa förarens duglighet ändrades bokstavligen över en natt.

Med mer än 20 års prickfritt yrkesliv bakom ratten har man mer än väl visat att man uppfyller alla krav som kan ställas på en ansvarsfull förare. Att argumentera om fara för trafiksäkerheten faller platt till marken när en enda av dessa förare kan ha mer än 240 000 prickfria mil bakom ratten. En vanlig privatbilist kanske kör en tredjedel av denna sträcka under hela sin livstid.

Det har inte skett någon förändring ur medicinsk synpunkt hos de förare som nu förlorat sina behörigheter, utan det är 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.

Den här frågan har varit föremål för tidigare interpellationsdebatter, och sedan Sverigedemokraternas EU-parlamentariker Peter Lundgren ställt en fråga till kommissionen (P-001605/2020) är det än mer aktuellt att lyfta Transportstyrelsens fyrkantiga hållning i den här frågan. Den viktigaste delen i svaret på Peter Lundgrens fråga är enligt följande: I punkt 12.12 föreskrivs också att nationella myndigheter kan ge förare med förutsättningar för en god prognos tillstånd att föra motorfordon tidigare.

Frågan om att utnyttja denna möjlighet överläts dock på de nationella myndigheterna och deras medicinska experter.

Enligt kommissionen äger varje medlemsstat rätt att göra avsteg, men Transportstyrelsen väljer att avstå. Konsekvensen blir att en stor grupp

yrkesförare nekas att utföra sitt arbete, ett arbete de skött klanderfritt i så många år. De går på regelbunden medicinsk kontroll och de äter medicin i förebyggande syfte, något de gjort sedan barn eller ungdomsåren. De läkare som har hand om dessa patienter säger att de har en lägre risk att utveckla ett medvetandestörande tillstånd än de som betraktas som friska. Läkare med specialistområde neurologiska sjukdomar torde vara bättre rustade att bedöma huruvida en patient utgör en trafiksäkerhetsrisk än en tjänsteman på Transportstyrelsen.

Klandra den som klandras bör. I de fall där yrkesförare fråntagits sina högre behörigheter är det Transportstyrelsen som gjort en allt för snävtolkning av lagstiftningen. I praktiken har Transportstyrelsen gett duktiga yrkesmän ett yrkesförbud trots att det bevisligen saknats grund för att misstro dessa människors förmåga att framföra ett tungt fordon.

Lyssnar man på förarnas specialistläkare får man en annan bild av förarnas 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 svar på Peter Lundgrens fråga som grund kan man konstatera att Transportstyrelsen inte hanterar EU-lagstiftningen utifrån dess lydelse.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Vilka åtgärder avser ministern att vidta för att säkerställa att yrkesförare får en rättssäker bedömning av deras högre körkortsbekräftelser?
2. Avser ministern att aktivt bidra till att EU-kommissionens undantag tillämpas av Transportstyrelsen?

.....

Thomas Morell (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Ann Larsson