

Epilepsi og gruppe 2 kørekort

En survey om epilepsi og ændrede regler for gruppe 2 kørekort



Forord

"Jeg kan ikke betale mine regninger, da der ikke er penge til det. Kan ikke komme til tandlæge. Jeg kan ikke betale nogen ting, da der er nogen der har besluttet at jeg ikke må arbejde som chauffør (....) Det påvirker mig meget psykisk og jeg kan ikke tage mig sammen til noget som helst. Jeg har mistet mit levebrød på et grundlag som for mig er uforståelig."

Således beskriver en chauffør, konsekvenserne af ændrede regler for gruppe 2 kørekort for personer med epilepsi - det, der i folkemunde kaldes "stort kørekort".

Dansk Epilepsiforening har gennemført en survey for at belyse konsekvenserne for de berørte chauffører samt undersøge chaufførernes oplevelse af myndighedernes sagsbehandling efter udmøntning af de nye regler på området.

Reglerne blev ændret med virkning fra den 1. januar 2012 på baggrund af et EU-direktiv. Indtil den 1. januar 2012 var et krav at førere til gruppe 2 kørekort skulle være anfaldsfri og i medicinsk behandling. Lovændringen har medført at chaufførerne for at erhverve, bibeholde eller få fornyet deres gruppe 2 kørekortet skal være både anfalds- og medicinfri i mindst 10 år.

Chaufførerne er derfor blevet "fanget" mellem ny og gammel lovgivning. Det har vi i Dansk Epilepsiforening mærket i vores rådgivning med adskillige henvendelser fra chauffører, som ikke aner, hvad de skal stille op fordi de fra den ene dag til den anden har mistet deres førerret.

Der skal ikke herske tvivl om, at når vi taler epilepsi og kørekort, er trafiksikkerheden det vigtigste for Dansk Epilepsiforening; men der må være et fornuftigt regelsæt, der ikke begrænser personer med epilepsi mere end allerhøjest nødvendigt, og hvor risikovurderingen som skal lægge til grund for en eventuel konsekvens samtidig hviler på en solid epilepsifaglig vurdering.

Når chaufførerne på grund af det nye regelsæt møder barrierer i deres arbejdsliv, bør myndighederne derudover også tage hånd om de berørte mennesker for at begrænse konsekvenserne mest muligt.

Det er vores håb, at rapporten må bidrage til viden om de konsekvenser udmøntningen af EU-direktivet har medført samt henlede opmærksomheden på betydningen af myndighedernes håndtering af regelsættet og de deraf følgende konsekvenser for den enkelte borger.

Rapporten er udarbejdet af socialrådgiver Christina Fristeen Janum og socialrådgiver Helle Obel.

Vi takker overlæge Birthe Pedersen, Epilepsihospitalet Filadelfia for at afse tid til at gennemlæse og give respons på vores rapport ud fra en lægefaglig vinkel.

Lone Nørager Kristensen
Landsformand

Per Olesen
Direktør

Indholdsfortegnelse

1. Forord	1
2. Indledning	3
3. Lovgivning for førere med gruppe 2 kørekort	3
Lovgrundlag før den 1. januar 2012	3
EU-direktiv	3
Lovgivning pr. den 1. januar 2012	3
4. Chaufførernes besvarelser	4
4.1 Stamdata	4
Køn	4
Alder	4
Bopæl	5
Erhverv	5
4.2 Kørekort	6
Hvor mange chauffører har henholdsvis kørselstilladelse og kørselsforbud?	6
Hvornår fik chaufførerne kørselsforbud efter de nye regler fra den 1. januar 2012?	6
Hvor mange år havde chaufførerne haft gruppe 2 kørekort?	6
4.3 Helbredsforhold på tidspunktet for fornyelse af gruppe 2 kørekort	7
Hvor mange år havde chaufførerne haft epilepsi?	7
Hvor mange år havde chaufførerne været anfaldsfri?	8
Var chaufførerne medicinfri?	8
Hvor mange år havde chaufførerne været uden antiepileptisk behandling?	9
Hvor mange år havde chaufførerne været i antiepileptisk behandling?	9
4.4 Sagsbehandling	12
Hvem udfyldte de helbredsoplysninger, chaufførerne skulle aflevere til politiet?	12
Var den læge, som udfyldte helbredsoplysningerne, enig i det kørselsforbud, de fik?	13
Har chaufførerne klaget over den afgørelse, de har fået?	14
4.5 Råd og vejledning	15
Fik chaufførerne vejledning om, hvordan de kunne afbøde konsekvenserne?	15
Årsag til manglende råd og vejledning?	16
Tror chaufførerne deres situation havde været bedre, hvis de havde fået råd og vejledning?	16
4.6 Konsekvenser	17
Konsekvenser for arbejdssituationen	17
Økonomiske konsekvenser	18
Andre konsekvenser	20
5. Sammenfatning	21
6. Konklusion	22
7. Kildehenvisning	24
Litteraturliste	24
Notehenvi sning	24

2. Indledning

I december 2013/januar 2014 gennemførte Dansk Epilepsiforening en survey-undersøgelse for at kaste lys over konsekvenserne af ny lovgivning for chauffører med gruppe 2 kørekort og blive klogere på myndighedernes sagsbehandling efter udmøntning af EU-direktivet.

Der er udsendt spørgeskemaer til 49 chauffører med gruppe 2 kørekort, som Dansk Epilepsiforening har haft kontakt med. 46 chauffører har besvaret spørgeskemaet. 7 af de 46 chauffører har kun udfyldt få spørgsmål i starten af skemaet, hvorfor disse ikke indgår i resultatet af undersøgelsen.

Undersøgelsens resultater har dermed afsæt i besvarelser fra 39 chauffører ud af de 49 svarende til en svarprocent på 80.

3. Lovgivning for førere med gruppe 2 kørekort

For førere med gruppe 2 kørekort skete der væsentlige ændringer på grund af implementering af nye regler fra den 1. januar 2012. I det følgende vil vi kort beskrive lovgivningen før 1. januar 2012, lovgivningen efter 1. januar 2012 samt hvilke regler i EU-direktivet, der ligger til grund for den danske lovgivning.

Lovgrundlag før den 1. januar 2012

For chauffører til lastbil med kendt epilepsi blev der anbefalet 12 måneders kørselsforbud fra det tidspunkt, hvor chaufføren var sat i medicinsk behandling. Sundhedsstyrelsen anbefalede at kørekort derefter blev udstedt med en tidsbegrænsning på ét år og på det vilkår at ansøgeren tog den lægeordnede medicin.

For chauffører til taxa eller bus med nydiagnosticeret epilepsi eller ved anfald (ved kendt epilepsi) blev der anbefalet 10 års symptomfrihed, heraf skulle mindst de sidste 5 år være uden medicinsk behandling, inden kørselsforbuddet kunne ophæves eller kørekortet generhverves. Derefter kunne kørekort udstedes med en tidsbegrænsning på 5 årⁱ.

For at kørekort kunne udstedes, fornyes eller bevares gjaldt det at en anmodning herom skulle underbygges af en lægeerklæringⁱⁱ.

EU-direktiv

EU's 3. direktiv om kørekort er udarbejdet på baggrund af en EU-rapport fra 2005. Af direktivet fremgår det, at chauffører med epilepsi (defineret som to eller flere anfald inden for fem år) skal være anfaldsfri i 10 år uden indtagelse af medicin mod epilepsi, før de kan få kørselstilladelse. De nationale myndigheder kan tillade førere med gode prognoseindikationer at køre tidligereⁱⁱⁱ.

Yderligere fremgår det, at der skal have været en passende lægelig opfølgning. En omfattende neurologisk undersøgelse må ikke have afsløret nogen cerebral patologi, og EEG må ikke have vist nogen epileptiform aktivitet^{iv}.

Lovgivning pr. 1. januar 2012

Den danske lovgivning er ændret på baggrund af EU-direktivet og er således nu identisk med indholdet i direktivet.

For chauffører med neurologiske sygdomme (epilepsi mv.) gælder det generelt:

"1) For ansøgere eller førere, der lider af neurologiske sygdomme, som medfører kognitive eller fysiske symptomer, kan kørekort kun udstedes, fornyes eller bevares efter en lægelig udtalelse. Hvor andet ikke er angivet, skal udtalelsen afgives af en speciallæge i neurologi. Er der risiko for, at sygdommen forværres, udstedes, fornyes eller bevares kørekortet med vilkår om individuelt

fastsat tidsbegrænsning. I denne forbindelse skal lægen i sin vurdering tage højde for risikoen for udvikling af de funktionsmæssige neurologiske udfald, der skyldes sygdomme, traumer eller operationer i centralnervesystemet eller i det perifere nervesystem, hvilket kan medføre kognitive udfald eller funktionsudfald, herunder påvirkning af motoriske og sensoriske funktioner, balance og koordination.

2) Epilepsianfald, der påvirker bevidstheden, og andre alvorlige bevidsthedsforstyrrelser udgør en betydelig risiko for færdselssikkerheden, hvis anfaldene indtræffer, medens patienten fører motordrevet køretøj.

3) Epilepsi defineres som en tilstand, hvor en person har haft to eller flere epileptiske anfald inden for et tidsrum på under 5 år. Et provokeret epileptisk anfald defineres som et anfald, der åbenlyst skyldes en kendt årsag, som kan undgås”^v.

For chauffører med gruppe 2 kørekort (herunder lastbil, taxa og bus) gælder det, at:

”Kørekort kan kun udstedes, fornyes eller bevares for ansøgere eller førere med epilepsi efter en anfaldsfri periode på mindst 10 år uden antiepileptisk (anfaldsforebyggende) behandling. Ansøgeren eller føreren skal dokumentere, at der har været regelmæssig kontrol hos egen læge eller speciallæge i neurologi. En neurologisk speciallægeundersøgelse må ikke have afsløret nogen form for cerebral patologi, og et elektroencefalografi (EEG) må ikke have vist nogen epileptiform aktivitet. I helt særlige tilfælde kan kørekort udstedes, fornyes eller bevares på et tidligere tidspunkt, såfremt særlige sundhedsfaglige forhold taler herfor”^{vi}.

4. Chaufførernes besvarelser

Chaufførernes svar på spørgeskemaet indeholder individuelle livshistorier, vilkår og oplevelser af, hvilke konsekvenser de nye regler har medført for den enkelte. I det følgende vil vi grafisk præsentere resultaterne af de spørgsmål, vi har stillet chaufførerne. Chaufførerne har i dele af undersøgelsen haft mulighed for at uddybe en besvarelse eller fortælle om deres oplevelse. Under de enkelte spørgsmål fremstår nogle af chaufførernes udsagn.

4.1. Stamdata

Køn

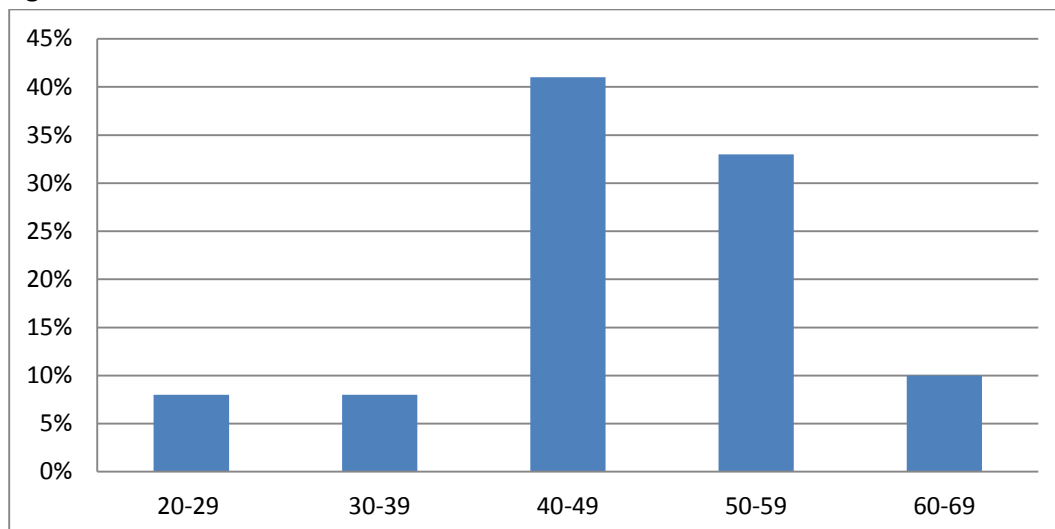
Undersøgellesgruppen udgøres af 38 mænd og én kvinde.

Alder

Chaufførerne er mellem 26 og 68 år. Chaufførerne er aldersmæssigt fordelt således, at 85 % af chaufførerne 40 år og derover, og 15 % er under 40 år. 44 % er 50 år og derover, og 56 % er under 50 år. 74 % af chaufførerne er i alderen 40 til 59 år.

Af figur 1 ses aldersfordeling i intervaller på 10 år, læst således at der er 8 % af chaufførerne, der er mellem 20 og 29 år.

Figur 1

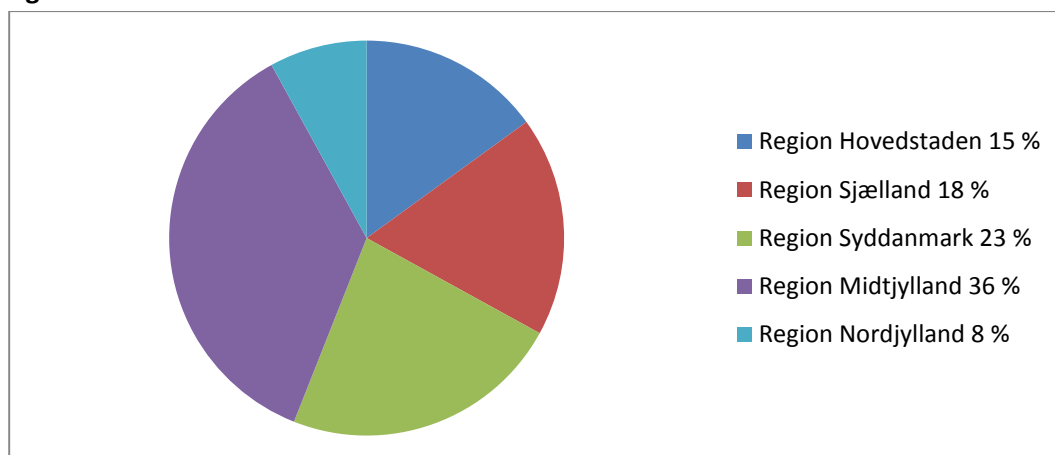


N:39

Bopæl

Chaufførerne er bopælmæssigt fordelt over 5 regioner, flest chauffører er fra Region Midtjylland, færrest chauffører er fra Region Nordjylland. Figur 2 viser fordelingen pr. region.

Figur 2



N: 39

Erhverv

Chaufførerne benyttede gruppe 2 kørekortet i tilknytning til deres erhverv.

Af undersøgelsen fremgår det at 56 % af chaufførerne var lastbilchauffører, inden de skulle have fornyet deres gruppe 2 kørekort. De øvrige chauffører havde andre former for chaufførarbejde, blandt andet ved beskæftigelse som servicemedarbejder, cateringmedarbejder, kranførere, mekanikere og elektriker, i landbrug og ved bilsyn. To af chaufførerne var buschauffører.

4.2. Kørekort

Hvor mange chauffører har henholdsvis kørselstilladelse og kørselsforbud?

To af chaufførerne har i dag kørselstilladelse. Den ene chauffør fik fortsat kørselstilladelse ved ansøgning om fornyelse af kørekort. Han havde været anfaldsfri i 12 år og uden antiepileptisk behandling i 7 år. Den anden chauffør, der i dag har kørselstilladelse, fik kørselsforbud ved ansøgning om fornyelse i 2012. Han klagede over afgørelsen og fik efter 7 måneder igen kørselstilladelse. Denne chauffør havde været anfaldsfri i 45 år og uden antiepileptisk behandling i 4 år.

To andre chauffører har midlertidigt gruppe 2 kørekort. Vi kender ikke baggrunden for den midlertidige kørselstilladelse; begge afvente afgørelse på deres klage over kørselsforbud.

35 chauffører har ikke kørselstilladelse, heraf har 4 ikke søgt fornyelse af kørselstilladelse.

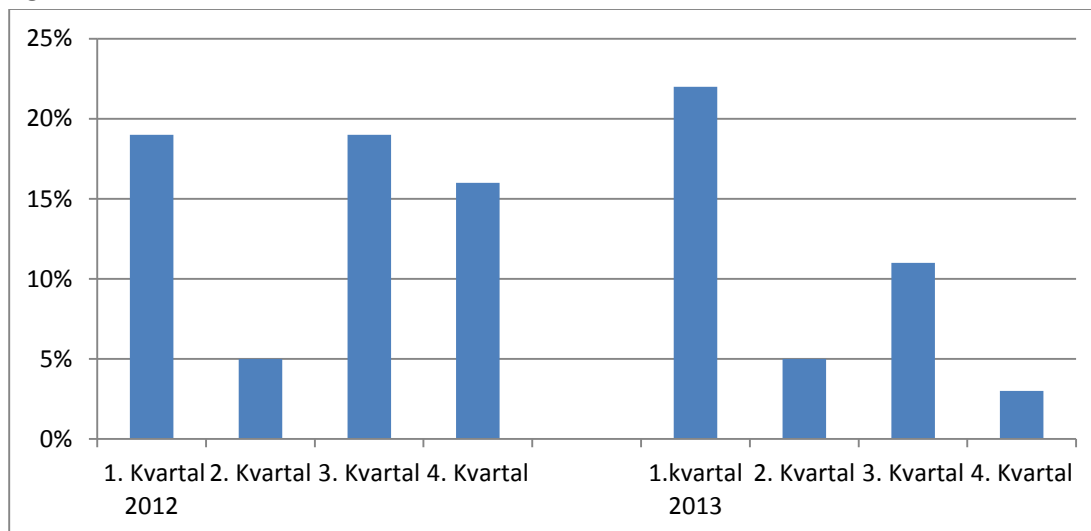
Hvornår fik chaufførerne kørselsforbud efter de nye regler fra den 1. januar 2012?

Chaufførernes svar viser at 56 % (22 personer) fik kørselsforbud i 2012. 39 % (15 personer) svarer at de fik kørselsforbud i 2013, 5 % af chaufførerne har enten ikke besvaret spørgsmålet eller har ikke fået kørselsforbud.

Af spørgeskemaets besvarelse kan vi se, at nogle af chaufførerne har betragtet det, at deres kørselstilladelse er udløbet, som et forbud. Der er imidlertid ikke tale om et forbud efter de nye regler, idet de ikke har søgt om fornyelse. Det drejer sig om 4 personer.

Figur 3 viser, hvor stor en andel af chaufførerne, der ikke har kørselstilladelse fordelt pr. kvartal.

Figur 3

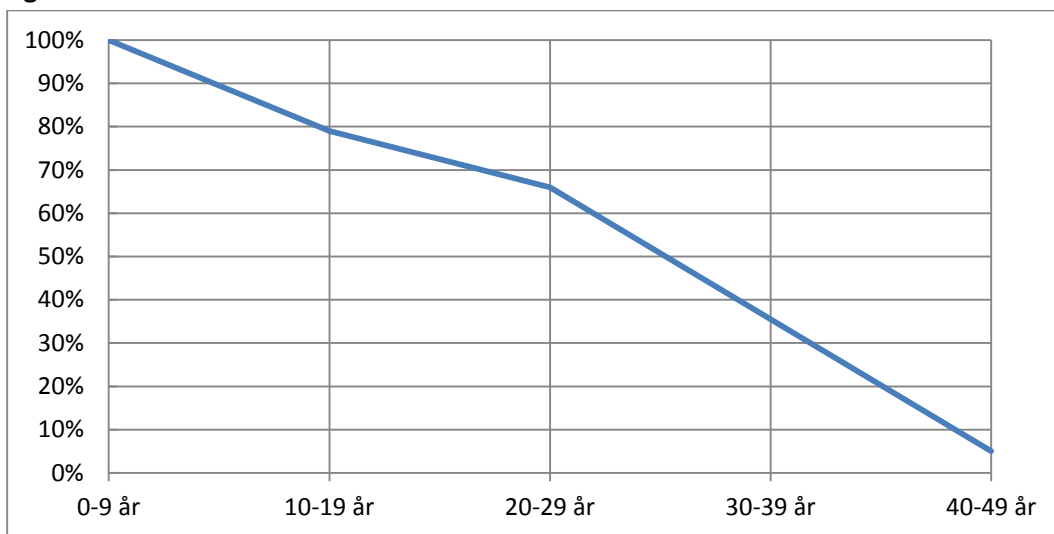


N: 37

Hvor mange år havde chaufførerne haft gruppe 2 kørekort, da kørekortet skulle fornyes?

Det ses af nedenstående akkumulerede graf, figur 4, at 79 % af chaufførerne har haft gruppe 2 kørekort i 10 år eller derover. 67 % har haft gruppe 2 kørekort i 20 år og derover, mens 36 % har haft gruppe 2 kørekort i 30 år og derover.

Figur 4



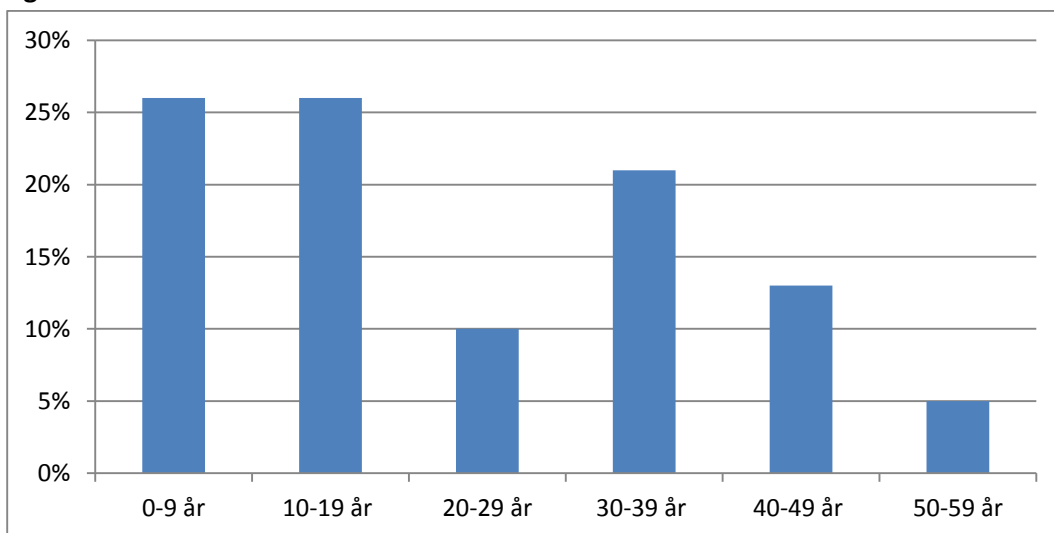
N: 39

4.3. Helbredsforhold på tidspunktet for fornyelse af kørekort

Hvor mange år havde chaufførerne haft epilepsi?

Af figur 5 fremgår, hvor mange år chaufførerne havde haft epilepsi. 26 % af chaufførerne havde haft epilepsi i under 10 år, 74 % havde haft epilepsi i 10 år eller derover. 49 % havde haft epilepsi i 20 år eller derover mens 38 % havde haft epilepsi i 30 år eller derover.

Figur 5

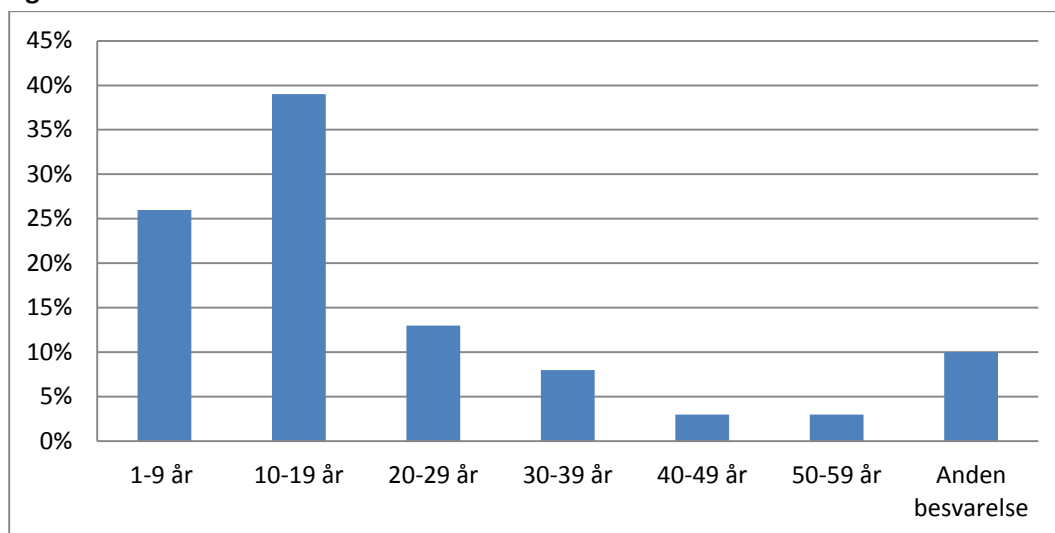


N: 39

Hvor mange år havde chaufførerne været anfaldsfri?

Figur 6 viser hvor mange procent af chaufførerne, der havde været anfaldsfri inden for et givet antal år. Som det ses, havde 71 % været anfaldsfri 10 år og derover. 29 % havde været anfaldsfri 20 år og derover. 14 % havde været anfaldsfri 30 år og derover.

Figur 6

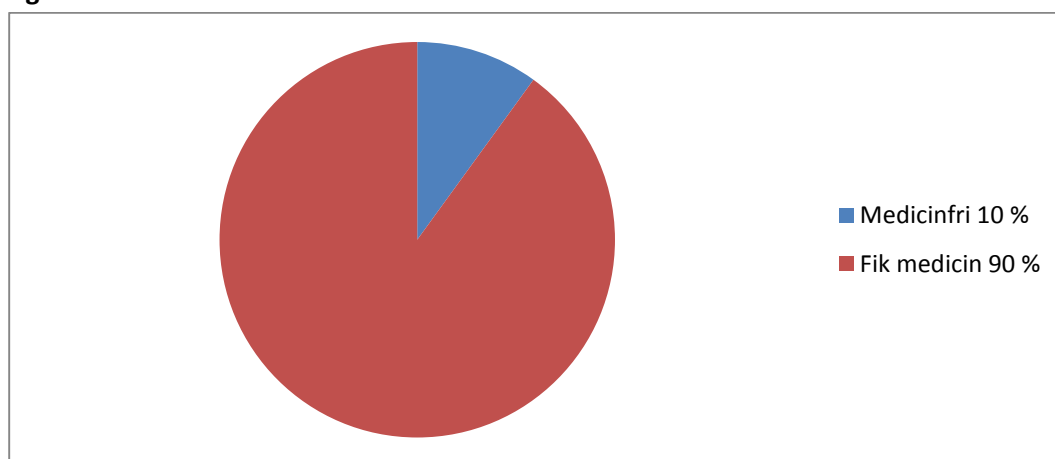


N: 39 (35 personer har besvaret med antal år, 4 personer besvarer ikke spørgsmålet men oplyser, at de ikke har søgt fornyelse endnu).

Var chaufførerne medicinfri?

Undersøgelsen viser at 10 % af chaufførerne var trappet helt ud af antiepileptisk behandling og 90 % var i antiepileptisk behandling, se figur 7.

Figur 7



N: 39

Hvor mange år havde chaufførerne været uden antiepileptisk behandling?

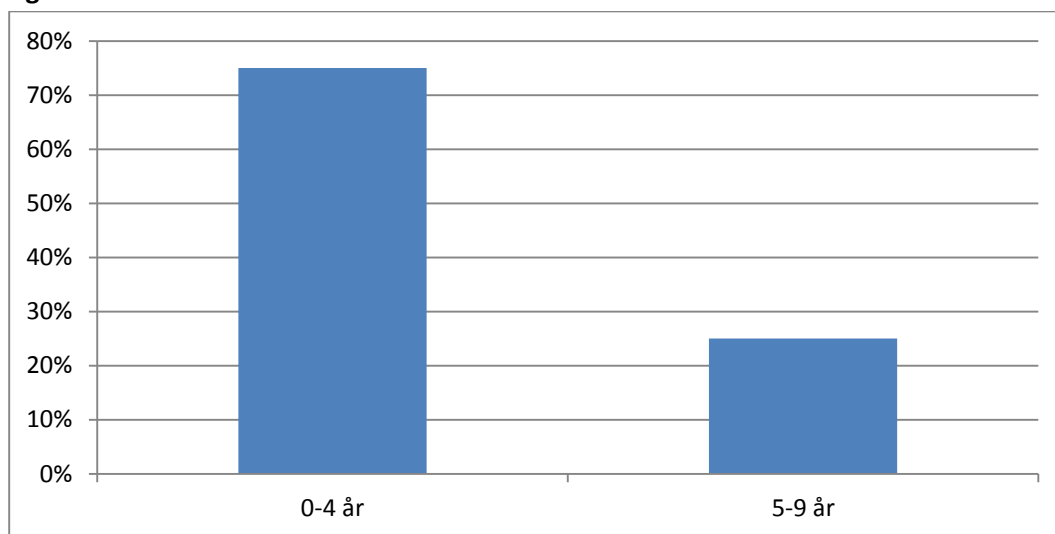
Spørgsmålet er stillet til de 4 chauffører der ikke var i antiepileptisk behandling.

Figur 8 viser at 25 % af chaufførerne, svarende til én, havde været uden antiepileptisk behandling i intervallet 5 til 9 år. 75 %, svarende til 3 chauffører, havde været uden antiepileptisk behandling i intervallet 0 til 4 år.

Alle 4 chauffører, der ikke var i antiepileptisk behandling har søgt fornyelse. 2 har fået kørselstilladelse, 2 har fået kørselsforbud.

Af besvarelsene kan vi se, at ingen af de 4 chauffører havde været uden antiepileptisk behandling i minimum 10 år.

Figur 8



N:4

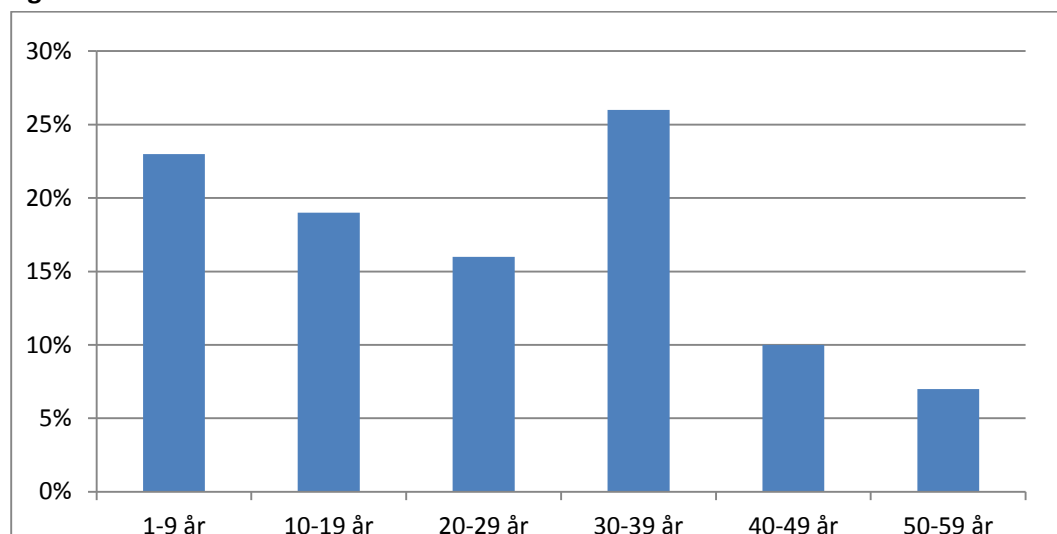
Hvor mange år havde chaufførerne været i antiepileptisk behandling?

Spørgsmålet er stillet til de 31 chauffører, der på ansøgningstidspunktet var i behandling.

Undersøgelsen viser at 77 % af chaufførerne, svarende til 24 chauffører, havde været i behandling i 10 år og derover. 58 % svarende til 18 chauffører havde været i behandling i 20 år og derover. 42 % svarende til 13 chauffører havde været i medicinsk behandling i 30 og derover på ansøgningstidspunktet.

Figur 9 viser i tiårsintervaller, hvor mange år chaufførerne havde været i medicinsk behandling.

Figur 9



N: 31

Chaufførerne har i undersøgelsen haft mulighed for at beskrive, hvorfor de fortsat var i medicinsk behandling, da de søgte fornyelse af gruppe 2 kørekort. Chaufførerne beskriver, at de var i behandling for at undgå anfald og sikre stabilitet i deres sygdom; endvidere for at bevare kørekortet, beskæftigelse og for sikkerhedens skyld. Nogle oplyser, at der ikke havde været grund til at stoppe den medicinske behandling, da de var velbehandlede og lægen anbefalede fortsat medicinsk behandling. Enkelte var i behandling, på grund af usikkerhed omkring diagnosen.

Her ses udsagn fra nogle chauffører, der fortsat var i behandling for at undgå anfald:

"Grunden til at man får medicin er jo for, at man ingen anfald får og dermed kan leve et normalt liv som almindelige mennesker. Jeg er nød til at tage medicinen, da jeg kan mærke, hvis et anfald er på vej flere dage før det kommer, såfremt jeg ingen medicin får til tiden. Ved at passe medicinen er der ingen problemer".

(Anfaldsfri i 20-25 år, gruppe 2 kørekort i 31 år)

"Jeg har været i behandling i ca. 40 år og har fået medicin for ikke at få anfald og for at have en god hverdag som muligt"

(Anfaldsfri i 11 år, gruppe 2 kørekort i 23 år)

Andre skriver at de fortsat var i behandling for at bevare kørekortet og deres arbejde, samt for sikkerhedens skyld. Chaufførerne skriver:

"Fik af vide dengang i 2004 fra embedslægen, at for at få lov til at køre lastbil skulle jeg tage medicin resten af livet".

(Anfaldsfri i 9 år, gruppe 2 kørekort i 13 år)

"Lægen sagde, at hvis jeg ville være sikker på mit kørekort var det bedst at blive ved med at tage medicin. Jeg har haft 3 anfald i alt, det sidste for 15 år siden".

(Anfaldsfri i 15 år, gruppe 2 kørekort i 13 år)

"Jeg tog en slags medicin for ikke at løbe en risiko for at evt. få sygdommen igen. Min læge har i mange år villet fjerne medicinen, men sagde det skulle vente til jeg blev pensionist, da det er mit job der ryger hvis der skulle ske noget."

(Anfaldsfri i 50 år, gruppe 2 kørekort i 20 år)

"Fordi jeg ikke ville komme i den her situation, som jeg desværre kom i alligevel, for jeg havde ikke nogle mén af mine piller, og mine læger ... sagde også at jeg godt kunne smide dem, men det gjorde jeg ikke, men det har jeg godt nok fortrudt...".

(Anfaldsfri i 26 år, gruppe 2 kørekort i 23 år)

Nogle chauffører oplyser, at der ikke havde været grund til at stoppe, fordi de var velbehandlede. Nogle er forsat den medicinske behandling fordi lægen anbefalede det. Chaufførerne fortæller:

"Fordi lægen mener det er bedst, da jeg har det arbejde, og jeg er til læge 2 gange om året, får taget prøver, så han kan holde øje med mig".

(Anfaldsfri i 15 år, gruppe 2 kørekort i 47 år)

"Læger vil ikke trappe mig ud af det, for at det er det jeg levede af. Jeg måtte ikke køre lastbil eller bil i et helt år hvis jeg skulle ud af medicin, så derfor er jeg ikke medicinfri".

(Anfaldsfri i 30 år, gruppe 2 kørekort i 24 år)

"Lægen mener, det er klogest at tage medicin".

(Anfaldsfri i 12 år, gruppe 2 kørekort i 30 år)

"Er aldrig blevet anbefalet at droppe ud af behandling".

(Anfaldsfri i 16 år, gruppe 2 kørekort i 30 år)

Den sidste gruppe af chauffører er forsat den medicinske behandling fordi der var usikkerhed om deres diagnose. Chaufførerne fortæller:

"Fordi jeg ikke er konstateret med 100 % sikkert epilepsi, så lægen gjorde for at være sikker....".

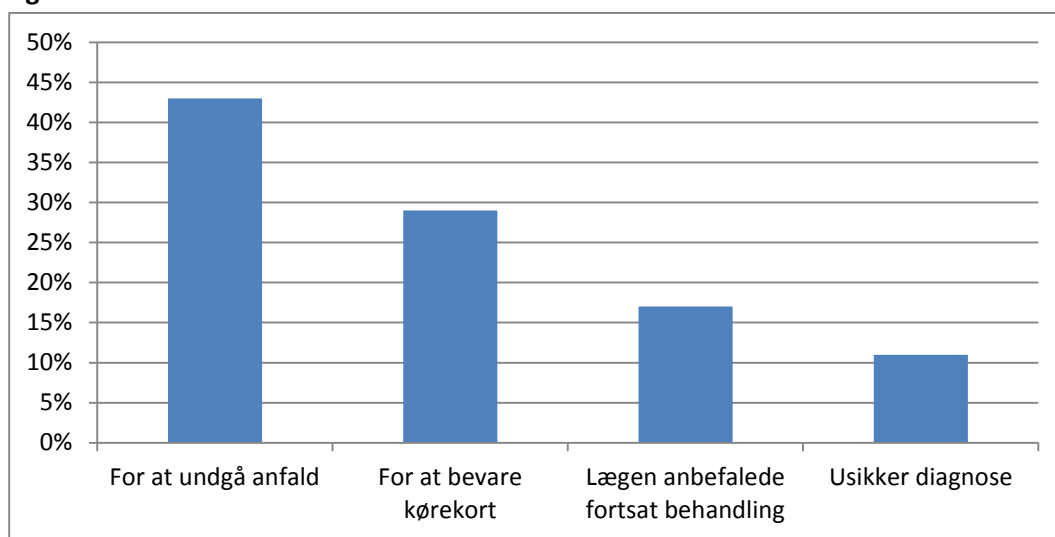
(Anfaldsfri i 5 år, gruppe 2 kørekort i 7 år)

"Der er usikkerhed om jeg har epilepsi og lægerne vil hellere holde mig i behandling frem for at nedtrapning".

(Anfaldsfri i 17 år, gruppe 2 kørekort i 14 år)

Figur 10, viser den procentvise fordeling af de årsager chaufførerne selv angiver for deres fortsatte medicinske behandling:

Figur 10



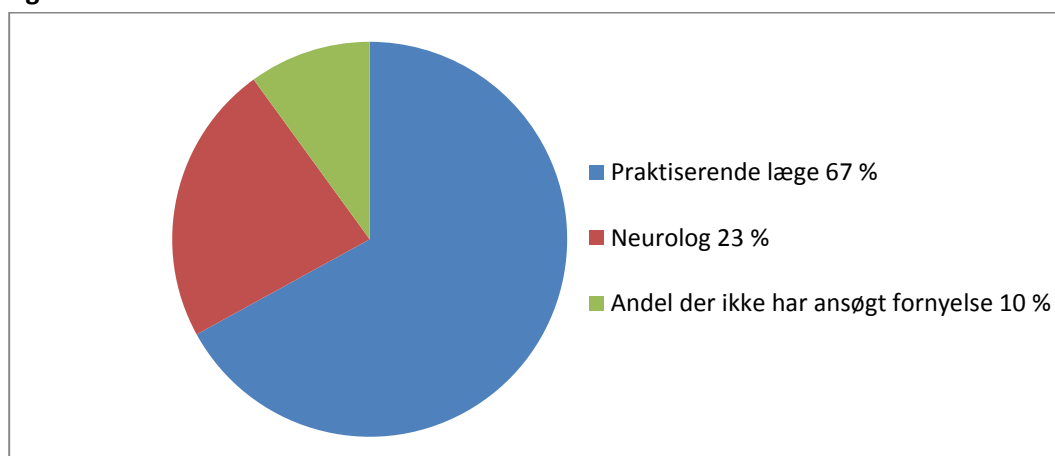
N:35, opgørelse på baggrund af udsagn om primær årsag til fortsat medicinsk behandling

4.4. Sagsbehandling

Hvem udfyldte de helbredsoplysninger, chaufførerne skulle aflevere til politiet?

Figur 11 viser fordelingen af, hvem der udfyldte de helbredsoplysninger, chaufførerne skulle aflevere til politiet ved ansøgning om fornyelse af gruppe 2 kørekort.

Figur 11



N: 39

Nedenstående er udsagn fra chaufførerne vedrørende de frustrationer de har oplevet i forbindelse med sagsbehandlingen:

"Mine helbredsundersøgelser har i alle 9 år været sendt til embedslægen for at blive godkendt. Har fået fornyet kørekort til lastbil hvert år og personbil hver 5. år: Indtil efter 1/1 2012 hvor det blev afvist til lastbil... Politiet har inddraget mit kørekort til lastbil, så jeg kun den dag i dag har til

personbil, hvor jeg så tænker hvad så den dag man får lov til og kører lastbil igen? Nu når de har inddraget det, skal man så op til kørerprøve igen og det hele... ja synes det virker uprofessionelt den måde de har håndteret det på, for når man her spurgt ind til regler og des lige, aner de faktisk ik hvad det indebære de forholder sig kun til hvad EU har bestemt”.

(Helbredsoplysninger udfyldt af en praktiserende læge, kørselsforbud 29/1 2013)

”Var også ved en neurolog, efter forlangende af sundhedsstyrelsen, fik mit gruppe 2 kørekort tilbage efter ca. 7 mdr. men kan oplyse jer om, de læser ikke de breve de modtager, i min klage modsiger de sig selv hele tiden under hele sagen. Vi brugte et halvt år på at overbevise dem om, jeg hverken gik til kontrol eller fik medicin for epilepsi, men da jeg fik kortet tilbage igen stod der i brevet, jeg fik det for 2 år af gangen, fordi jeg skulle gå til kontrol og tage medicin for epilepsi. Jeg har sat en advokat på sagen da denne historie har kostet mig knap 200.000 kr. efter skat, og dem vil jeg have erstatning for, mistede også mit arbejde”.

(Helbredsoplysninger udfyldt af en praktiserende læge/neurolog, kørselsforbud 20/10 2012, kørselstilladelse efter 7 måneder)

”Jeg synes det er dybt urimeligt, at man ikke vil forny mit kørekort, da min neurolog har givet skriftlig begrundelse for at der ikke er noget i vejen for at jeg uden fare kan køre lastbil, jeg har jo aldrig haft et krampeanfald kun styringsproblemer, derfor valgte man at give mig medicin”.

(Helbredsoplysninger udfyldt af neurolog, kørselsforbud 1/1 2013)

”Jeg/min familie er trætte af at alt skal tage så lang tid og alle de enorme fejl, som de laver ved rigspolitiet, når de skriver til os, men det er der jo ikke noget at gøre ved, man beklager bare, men vi kan sgu’ ikke bare beklage. Vi går til undersøgelse efter undersøgelse for at bevise, at vi har ret til at beholde vores job og eksistens, så vi kan have en alm. hverdag(...) Vi har skrevet til transportministeren, det bliver skubbet videre, udenrigsminister svare ikke, beskæftigelsesminister skubber videre, rigspolitiet svare forkert, men beklager bare fejlen og jeg kunne blive ved...”

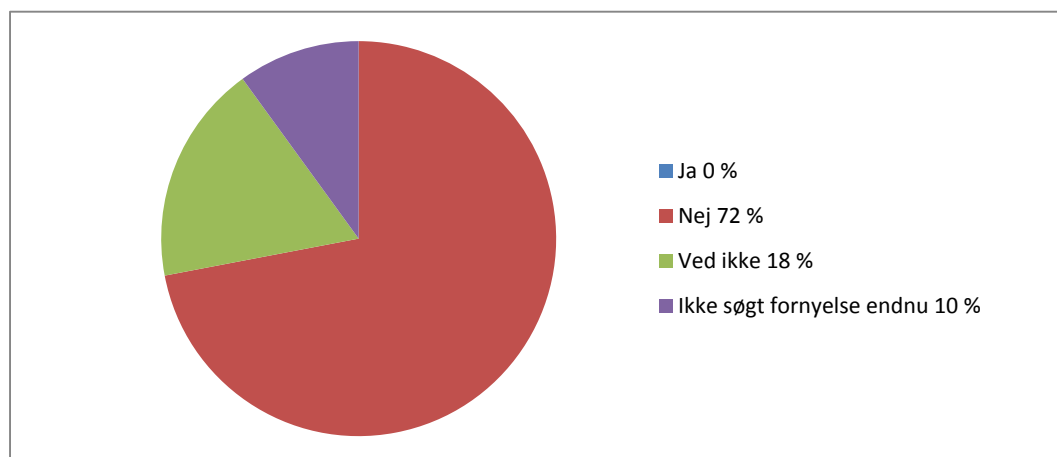
(Helbredsoplysninger udfyldt af en praktiserende læge, kørselsforbud 2/1 2013)

Var den læge, som udfyldte helbredsoplysningerne, enig i kørselsforbuddet?

Langt de fleste af chaufførerne angiver at lægen, der udfyldte helbredsoplysningerne, ikke var enig i forbuddet.

I figur 12 ses chaufførernes svar:

Figur 12



N: 39

Nogle chauffører fortæller følgende:

"Jeg fik at vide fra politiet at den lægeerklæring jeg havde, var identisk med den jeg havde kommet med de foregående år, så jeg fik fat i min journal fra klinikken, og vedlagde den til ny afgørelse men samme svar... myndighederne har fastholdt deres afslag".

(Helbredsoplysninger udfyldt af en praktiserende læge, kørselsforbud 1/10 2012)

"Lægen syntes at det var en mærkelig måde de havde skrevet reglerne på, når ikke det gives tilladelse i paragraffen stk. 12-16 sundhedsstyrelsens vejledning af vurdering til helbreds krav til førere af motorkøretøj"

(Helbredsoplysninger udfyldt af en praktiserende læge, kørselsforbud 27/4 2013)

"Min egen læge var meget uforstående overfor mit kørselsforbud, for som han sagde, intet har jo ændret sig.

(Helbredsoplysninger udfyldt af en praktiserende læge, kørselsforbud 6/3 2012)

"Det var katastrofalt mente min læge når nu jeg havde været anfaldsfri i 26 år".

(Helbredsoplysninger udfyldt af en praktiserende læge, kørselsforbud 8/1 2013)

Har chaufførerne klaget over den afgørelse, de har fået?

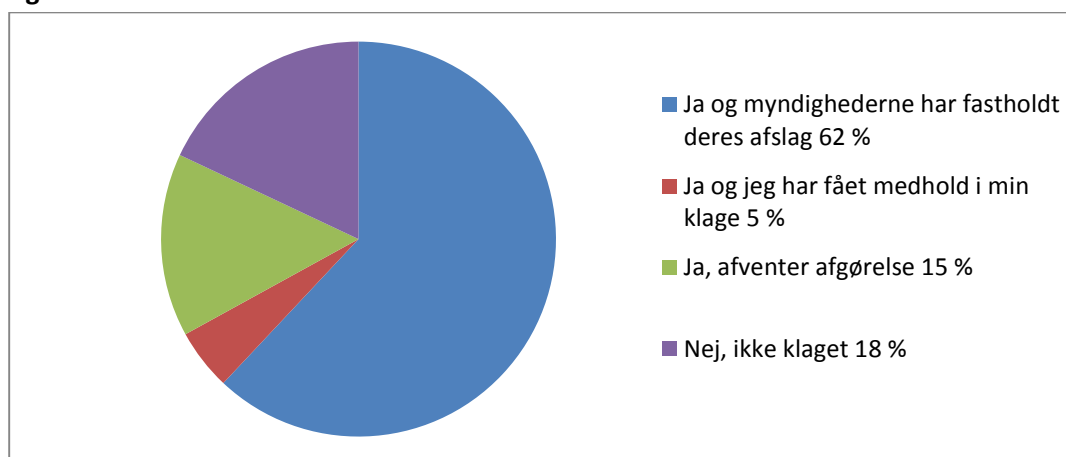
Alle 35 chauffører, som har søgt fornyelse af deres gruppe 2 kørekort, har fået afslag. 32 chauffører svarende til 82 % har klaget over afgørelsen. To chauffører har fået medhold i deres klage og har kørselstilladelse. 6 chauffører afventer afgørelse på klage, to af disse chauffører har midlertidig kørselstilladelse.

For 24 chaufførers vedkommende har myndighederne fastholdt deres afslag på fornyelse af gruppe 2 kørekort.

Der er 18 %, svarende til 7 chauffører som ikke har klaget. Det er de 4 chauffører som ikke har søgt fornyelse samt 3 chauffører, som enten har fravalgt at klage eller afventer retssag før de vil klage.

I figur 13 ses fordelingen af personer der henholdsvis har fået medhold, afslag, afventer afgørelse eller ikke har klaget.

Figur 13



N: 39

Chaufførerne fortæller om deres holdning til afgørelserne:

"Det er total meningsløst, at man ikke træffer individuelle afgørelser. Desuden kan det ikke være rigtigt, at man skal vente så lang tid på en afgørelse".

(Afventer afgørelse, haft gruppe 2 kørekort i 20 år)

"Synes det er rystende de ikke har brugt reglen om dispensation".

(Afslag fastholdt, haft gruppe 2 kørekort i 14 år)

"Der er ingen som helst belæg for, at gennemføre denne lov, da vi chauffører får medicin for IKKE at få anfald og ingen undersøgelser af lastbilulykker viser, at en eneste chauffør har haft epilepsi eller anfald i forbindelse med ulykkerne".

(Afslag fastholdt, haft gruppe 2 kørekort i 33 år)

"Synes informationen har været alt for ringe. Har kun fået oplysninger via Dagspressen".

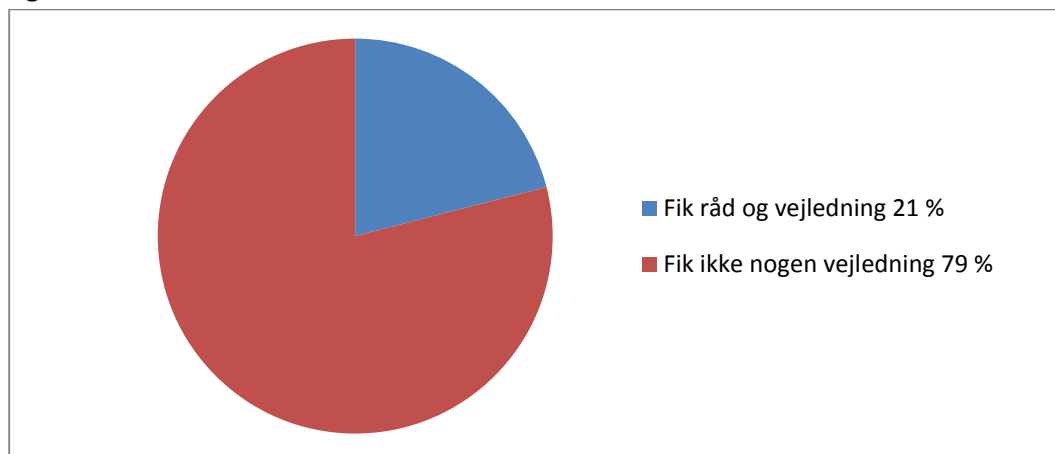
(afventer afgørelse, haft gruppe 2 kørekort i 30 år)

4.5 Råd og vejledning

Fik chaufførerne vejledning om, hvordan de kunne afbøde konsekvenserne?

Figur 14 viser, hvor mange chauffører, der har fået råd og vejledning. En enkelt chauffør oplyser, at der i brev fra offentlig myndighed stod, at han kunne rette henvendelse til jobcentret i kommunen. 21 %, svarende til 8 chauffører, har fået råd og vejledning fra henholdsvis fagforening, advokat, Filadelfia og Dansk Epilepsiforening. 79 % af chaufførerne fik ingen råd og vejledning.

Figur 14

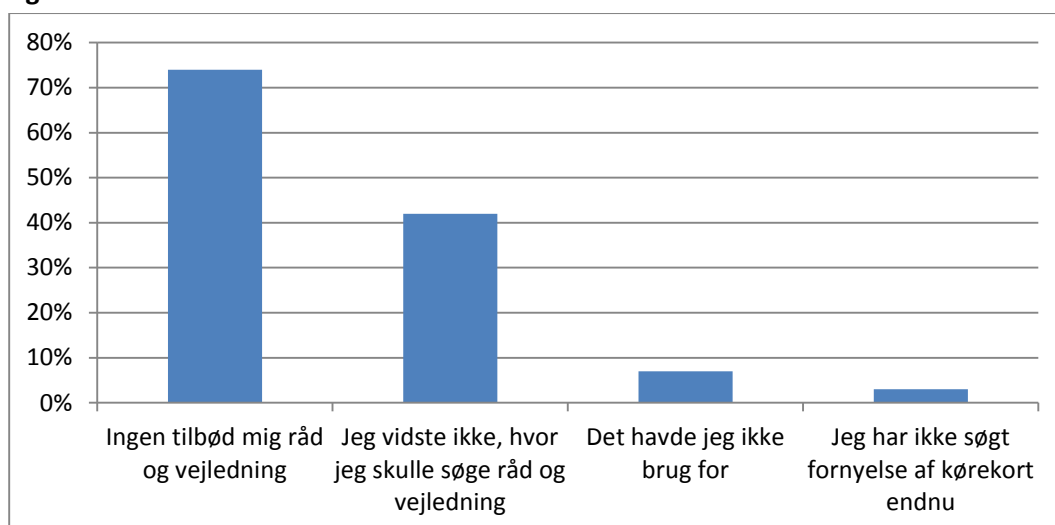


N: 39

Årsag til manglende råd og vejledning?

79 % af chaufførerne fik ingen råd og vejledning. Figur 15 angiver baggrunden for, at de ikke fik råd og vejledning. Hovedparten af chaufførerne svarer at baggrunden for, de ikke fik råd og vejledning var, at ingen tilbød dem det og/eller at de ikke vidste, hvor de skulle søge råd og vejledning.

Figur 15



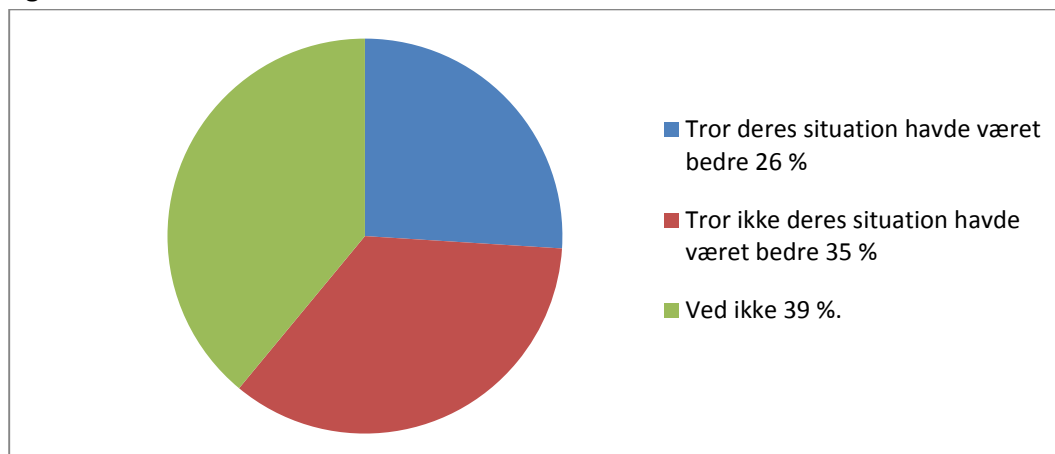
N: 31, en person kan have flere svar/begrundelser

Tror chaufførerne deres situation havde været bedre, hvis de havde fået råd og vejledning?

Spørgsmålet er besvaret af de 31 chauffører, som ikke har modtaget råd og vejledning.

Af figur 16 fremgår, at 26 % af chaufførerne tror deres situation havde været bedre, hvis de havde fået råd og vejledning. 35 % tror ikke råd og vejledning havde bedret deres situation.

Figur 16



N: 31, besvares af dem, der ikke fik vejledning.

På spørgsmål om, hvorvidt de tror, det havde bedret deres situation, hvis de havde fået råd og vejledning, svarer nogle chaufførerne:

"Ja - Så havde man da haft mulighed for at trække ud af behandling, hvis det var muligt".

(Anfaldsfri 16 år, arbejdsløs i jobrotation)

"Ja, så havde jeg ikke siddet, med en økonomi som ligger i ruiner, og en truende tvangsauktion hængende over hoved, det er konsekvenserne, af skrankepaveri, af værste skuffe, og den erstatning som min advokat og jeg kræver, den ligger da bare og samler støv, der kan jo gå flere år, inden den sag bliver afgjort".

(Anfaldsfri 45 år, arbejde i andet firma)

"Eftersom det kom som et chok for mig, at jeg ik måtte kører lastbil mere tror jeg selv på det kunne have hjulpet lidt med råd og vejledning til hvad skal jeg nu og hvad gør jeg og hvem skal man rette henvendelse til... jeg priser mig i hvert fald lykkelig for støtte og hjælp fra min familie og venner hele forløbet...".

(Anfaldsfri 9 år, arbejde i andet firma efter arbejdsløshed)

4.6 Konsekvenser

Konsekvenser for arbejdssituationen

97 % af chaufførerne har oplevet konsekvenser for deres arbejdssituation. 3 %, svarende til en chauffør har ikke oplevet konsekvenser i sin arbejdssituation, da han fik forlænget kørselstilladelsen. Også den anden chauffør, der har opnået førerret, har oplevet konsekvenser, idet han mistede sit daværende job, mens han afventede afgørelse.

Af figur 17 fremgår, hvilke arbejdsmæssige konsekvenser de ændrede regler har medført for chaufførerne. De arbejdsmæssige konsekvenser er inddelt i 4 grupper:

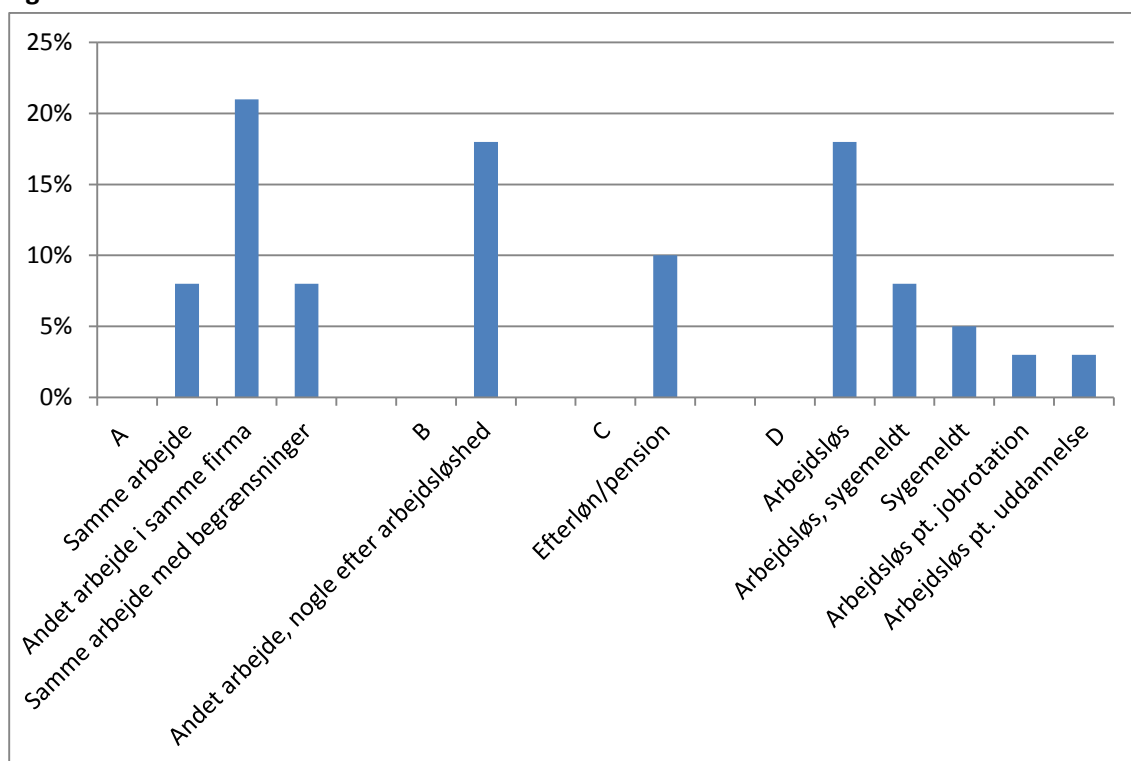
36 % (gruppe A) har arbejde samme sted som inden 1. januar 2012.

18 % (gruppe B) har nu andet arbejde; nogle efter en arbejdsløshedsperiode.

10 % (gruppe C) er gået på efterløn eller pension.

36 % (gruppe D) har ikke arbejde. De er enten arbejdsløse, sygemeldte, i jobrotation eller uddannelse.

Figur 17



N: 39 Opgørelsen indeholder også besvarelser fra de 4 chauffører, som ikke har søgt om fornyelse. To af dem er sygemeldte, en har fået pension og en har andet arbejde i samme firma.

Chauffører fortæller følgende om usikkerhed og begrænsninger i jobfunktion:

"Jeg er meget usikker på mit job – og jeg kan ikke mere tage ekstra arbejde som chauffør"

(Arbejde i samme firma, Gruppe 2 kørekort i 21 år)

"Jeg kan ikke passe mit arbejde som chauffør, men lige nu er jeg ikke klar over min jobsituation, ud over at jeg er blevet lovet anden beskæftigelse i mit firma"

(Arbejde i samme firma, Gruppe 2 kørekort i 32 år)

"Så står man måske forrest hvis der skal fyres folk"

(Samme arbejde med begrænsninger, Gruppe 2 kørekort uoplyst antal år)

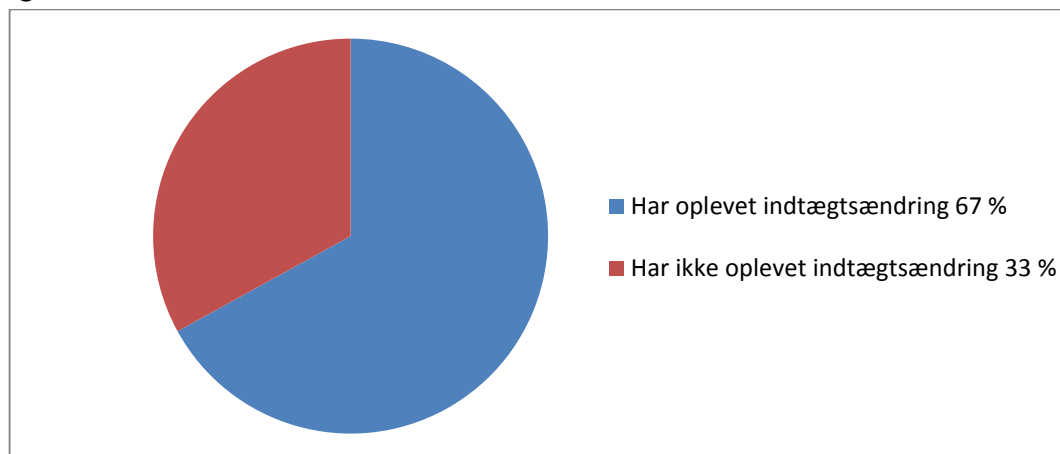
Økonomiske konsekvenser

Undersøgelsen viser at 67 % af chaufførerne har oplevet indtægtsændring.

En af disse chauffører har haft øget indtægt, da han i sit nye arbejde har betydelig flere timer end tidligere.

De øvrige chauffører har haft indtægtstab, se figur 18.

Figur 18



N: 39

De chauffører der har oplyst at de har haft indtægtstab, har i gennemsnit et tab på kr. 17.041 pr. måned brutto (besvarelse på 65 %) og netto kr. 10.753. pr. måned (besvarelse på 85 %).

Derudover fortæller en chauffør følgende om de økonomiske konsekvenser:

"Jeg synes det er utroligt at man bare kan tage ens kørekort og dermed ens job, uden nogen form for økonomisk kompensation, jeg mener kørekortet har da kostet en pæn sjat penge i sin tid, for mit vedkommende var det ca. 25.000"

(Har haft epilepsi i 8 år, gruppe 2 kørekort i 25 år)

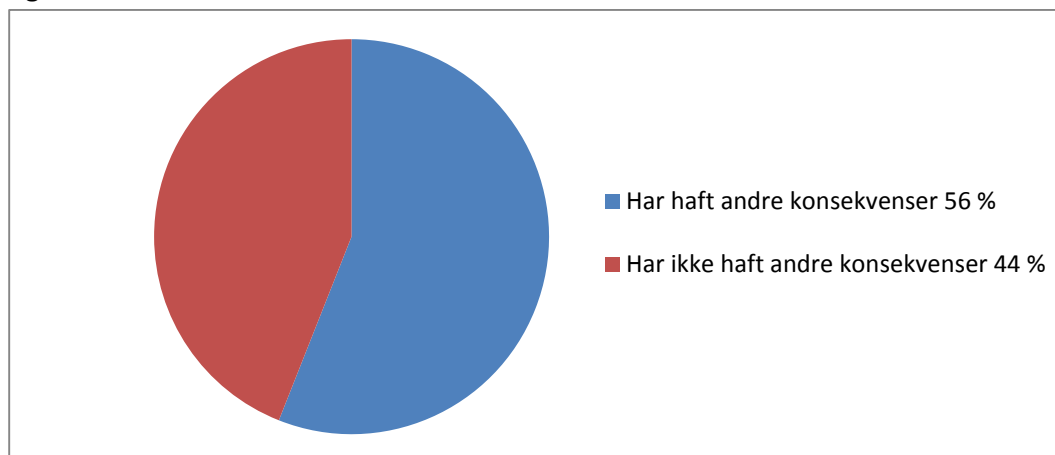
"Da vi ikke ved om jeg vil få mit kørekort, har vi måtte sælge det hus vi selv har bygget. Det er blevet solgt med et enormt tab og nu bor vi så i lejlighed og venter stadig på svar, det er meget hårdt at have hængende over hoved hele tiden"

(Har haft epilepsi i 28 år, Gruppe 2 kørekort i 6 år)

Andre konsekvenser

Det ses af figur 19 at 56 % af chaufførerne har oplevet andre konsekvenser i deres dagligdag.

Figur 19



N: 39

Chaufførernes besvarelser indeholder frustrationer over de ændrede regler, manglende information, og over hvordan sagsbehandlingen har været. De giver udtryk for, at kørselsforbud og/eller sagsbehandling har givet dem nogle psykosociale vanskeligheder. 8 % af chaufførerne angiver at de er nu i behandling for depression som følge af dette. Chaufførerne giver udtryk for meningsløshed, tab af identitet, magtesløshed, og at de finder det urimeligt.

Flere chauffører fortæller, at det har haft store konsekvenser for dem selv og deres familie:

"Det påvirker alt lige fra psyken til økonomien, man føler sig ikke værdsat mere. En total omvæltning af ens tilværelse efter, at have kørt som eksport chauffør i 25 år og så lige pludselig at være hjemme hver dag"

(Alder 56, har haft gruppe 2 kørekort i 27 år)

"Det har efterfølgende været en svær tid mentalt og økonomisk".

(Alder 43, har haft gruppe 2 kørekort i 14 år)

"Da jeg har kørt lastbil i 30 år, har det alvorlige konsekvenser, da jeg ikke er blevet tilbudt omskoling eller hjælp fra jobcentret, men må finde mig et job i en anden faggruppe, og selvom jeg er uddannet, kan jeg ikke bruge min uddannelse, da der er sket mange ting på området, hvor jeg ingen erfaring har og derfor vil jeg blive fravalgt i første sortering af ansøgere... kort sagt: Jeg må som 53 årig, starte forfra på arbejdsmarkedet og har dårlige udsigter til et job"

(Alder 53, har haft gruppe 2 kørekort i 33 år)

"Man føler sig magtesløs".

(Alder 63, har haft gruppe 2 kørekort i 20 år)

"Jeg har haft depression, føler mig tilsidesat i samfundet, savner mere kontakt med andre mennesker, Kort efter sagen blev afgjort fik jeg anfald. Jeg har været fuldstændig knust over at være "smidt væk" af vores samfund".

(Alder 54, har haft gruppe 2 kørekort i 29 år)

"Økonomien, ingen arbejde, dårligt humør, dårlige chancer for arbejde".

(Alder 46, har haft gruppe 2 kørekort i 28 år)

"Psykiske konsekvenser og familiemæssige konsekvenser, levede og åndede for at køre lastbil"

(Alder 44, har haft gruppe 2 kørekort i 14 år)

5. Sammenfatning

38 mænd og en kvinde i alderen 26 til 68 år har deltaget i spørgeskemaundersøgelsen. Geografisk er chaufførerne fordelt på alle 5 regioner. På ansøgningstidspunktet for forlængelse brugte chaufførerne deres gruppe 2 kørekort i erhverv. 56 procent af chaufførerne var lastbilchauffører, 5 procent buschauffører mens de øvrige brugte deres gruppe 2 kørekort i forskellige erhverv uden persontransport.

79 procent af chaufførerne havde haft deres gruppe 2 kørekort i 10 år og derover, og 67 procent i 20 år eller derover. 74 procent af chaufførerne havde på ansøgningstidspunktet haft epilepsi i 10 år og eller derover mens 38 procent havde haft epilepsi i 30 år eller derover.

Undersøgelsen viser, at mange chauffører på ansøgningstidspunktet havde været anfaldsfri i 10 år eller derover og at kun få var uden antiepileptisk behandling. 71 procent havde været anfaldsfri i 10 år eller derover, 29 procent i 20 år eller derover, mens 14 procent havde været anfaldsfri i 30 år eller derover. Ingen havde været uden antiepileptisk behandling i 10 år. 4 personer svarende til 10 procent var ikke i medicinsk behandling på ansøgningstidspunkt. Ingen af chaufførerne opfyldte lovens krav om at være anfaldsfri i 10 år uden antiepileptisk behandling.

For 2 chauffører, svarende til 5 procent, er det lykkedes efter indførelse af det nye regelsæt at opnå førerret. For begge chauffører gælder, at de ikke var i anfaldsforebyggende behandling. De 2 chauffører har været anfaldsfri i henholdsvis 45 år og 12 år og opfylder dermed kravet om anfaldsfrihed i mindst 10 år; de har været uden antiepileptisk behandling i henholdsvis 4 og 7 år. Vi kan altså se, at myndighederne i de her tilfælde har benyttet regelsættets undtagelsesbestemmelse ved god sygdomsprognose og givet køretilladelse, på trods af at chaufførerne ikke opfyldte kravet om en 10-årig periode uden antiepileptisk behandling.

35 chauffører har i dag ikke kørselstilladelse. 4 af disse har ikke søgt om fornyelse, men deres kørselstilladelse er udløbet. 2 chauffører har midlertidig kørselstilladelse, mens de afventer afgørelse.

De ændrede regler har medført konsekvenser for chaufførernes arbejdsliv og hvad deraf følger. 46 procent af chaufførerne er i dag ikke i arbejde, heraf er 10 procent på pension eller efterløn. 36 procent er arbejdsløse, sygemeldte, i jobrotation eller uddannelse.

54 procent af chaufførerne er i dag i arbejde. Nogle firmaer har fastholdt ansættelsen til trods for at medarbejderen ikke længere havde gruppe 2 kørekort. 36 procent arbejder i samme firma som før de fik frakendt førerretten til gruppe 2 kørekort. Nogle af chaufførerne har fået andet arbejde i samme firma, andre har samme arbejde, men med begrænsninger i forhold til kørsel. 18 procent har fået andet arbejde.

Kun en enkelt af chaufførerne har ikke oplevet konsekvenser af de nye regler. Det er den ene af de chauffører, der har opnået førerret. Alle øvrige chauffører har oplevet konsekvenser. Det gælder også den anden af de chauffører, som opnåede førerret efter klage over afslag på fornyelse; han mistede sit daværende job mens han afventede afgørelse og har indtægtsnedgang i nyt job.

For mere end halvdelen af de chauffører, der har mistet deres gruppe 2 kørekort har det medført et indtægtstab. En enkelt chauffør har på grund af øget arbejdstid haft indtægtsfremgang, mens 64 % af chaufførerne oplyser at de har haft et indtægtstab. For de chauffører der har oplyst deres indtægtsændringer er bruttotabet gennemsnitligt kr. 17.041 og netto i gennemsnit kr. 10.753.

Ud over arbejdsmæssige og økonomiske konsekvenser har 56 procent af chaufførerne oplevet andre konsekvenser for såvel dem selv som for deres familie. Mange af chaufførerne oplyser at have psykiske og sociale følger af kørselsforbuddet samt af den måde, deres sag er behandlet på. De giver udtryk for meningsløshed, tab af identitet, magtesløshed, frustration og urimelighed.

Undersøgelsen viser, at det i 67 procent af tilfældene var den praktiserende læge, der udfyldte helbredsoplysningerne og ikke en neurolog. 23 procent af chaufførerne fik helbredsoplysninger udfyldt af en neurolog, 10 procent af chaufførerne har ikke søgt om fornyelse og har derfor ikke fået udfyldt helbredsoplysninger.

82 procent af chaufførerne har klaget over afgørelsen. Heraf har 2 chauffører fået medhold i deres klage og har generhvervet førerretten. 6 chauffører afventer afgørelse på klage, heraf har 2 chauffører midlertidig kørselstilladelse. De øvrige chauffører har fået afslag. I forbindelse med klage over afgørelsen er nogle af chaufførerne i den forbindelse blevet undersøgt af neurolog.

Ingen af chaufførerne giver udtryk for at have oplevet en grundig individuel sagsbehandling. Flere oplever, at der ikke er taget stilling til lovens mulighed for at kørekort "i helt særlige tilfælde kan udstedes, fornyes eller bevares på et tidligere tidspunkt, såfremt særlige sundhedsfaglige forhold taler herfor". Ingen af chaufførerne svarer, at den læge, der udfyldte helbredsoplysningerne, var enig i det kørselsforbud, de fik.

En enkelt chauffør oplyser, at det i brev fra offentlig myndighed fremgik, at han kunne henvende sig til jobcentret i kommunen. Ingen øvrige chauffører er i forbindelse med kørselsforbuddet tilbudt råd og vejledning om, hvordan konsekvenserne af forbuddet kunne afbødes. De fleste chauffører vidste ikke hvor de skulle henvende sig for råd og vejledning. 18 procent har på egen hånd søgt råd og vejledning hos henholdsvis fagforening, advokat, Filadelfia og Dansk Epilepsiforening.

6. Konklusion

Vi kan af svarene i surveyen konkludere at implementeringen af det nye regelsæt for gruppe 2 kørekort for de adspurgte personer med epilepsi, har haft følgende konsekvenser:

- 2 chauffører ud af de 39 har fået kørselstilladelse efter den 1. januar 2012.

- 35 chauffører har i dag ikke tilladelse til at køre. Heraf har 4 ikke søgt fornyelse efter udløb af kørselstilladelse.
- 2 chauffører har midlertidig kørselstilladelse, mens de ventet på afgørelse.
- Ingen chauffører, der er i anfaldsforebyggende behandling, har fået fornyet deres kørekort, uanset hvor mange år chaufføren har været anfaldsfri.
- Myndighederne har fraveget reglerne om fravær af medicinsk behandling i minimum 10 år i to tilfælde, hvor den medicinfri periode har været af kortere varighed.
- De fleste chauffører er i forbindelse med ansøgning om fornyelse af gruppe 2 kørekortet ikke undersøgt af en neurolog med det fornødne kendskab til epilepsi, men af en alment praktiserende læge.
- En enkelt chauffør har modtaget brev om at han kunne henvende sig i jobcentret. Resten oplever, at de ikke har modtaget nogen form for rådgivning og vejledning af myndighederne.
- Kun én chauffør har ikke oplevet konsekvenser af de nye regler.
- Knap halvdelen af chaufførerne er uden for arbejdsmarkedet og kun for 10 procents vedkommende skyldes det overgang til efterløn eller pension.
- Flere chauffører beskriver personlige konsekvenser som eksempelvis følelse af magtesløshed, frustration og tab af identitet samt indflydelse på hele familiens liv.
- De chauffører, der har besvaret spørgsmålet om økonomiske konsekvenser, har i gennemsnit mistet brutto kr. 17.041 pr. måned eller 10.753 kr. netto.

7. Kildehenvisning

Litteraturliste

EU-rapport 2005, "Epilepsy and driving in Europe, a report of the second European Working group on Epilepsy and driving" (final report 3. April 2005)

Bekendtgørelse nr. 304 af 2. april 2009, bekendtgørelse om kørekort (historisk)

Vejledning nr. 10335 af 30/11 2007, vejledning om neurologiske sygdomme og kørekort (historisk)

Bekendtgørelse nr. 12 af 10/1 2013, bekendtgørelse om kørekort

Sundhedsstyrelsens vejledning nr. 9584 af 10. november 2013 om vurdering af helbredskrav til fører af motorkøretøjer

Cirkulære nr. 9045 af 1/2 2013 om kørekort (til politiet og kommunerne)

EU-direktiv 2009, Kommissionens direktiv 2009/112/EF af 25. august 2009 om ændringer af Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort

Notehenvvisning

ⁱ Vejledning nr. 10335 af 30/11 2007, vejledning om neurologiske sygdomme og kørekort pkt. 2.1.2., (historisk)

ⁱⁱ Bekendtgørelse nr. 304 af 2/4 2009 om kørekort, bilag 2 afs. F, jfr. Bekendtgørelse nr. 304 af 2/4 2009 om kørekort, bilag 2 afs. F

ⁱⁱⁱ EU-direktiv 2009, Kommissionens direktiv 2009/112/EF af 25/8 2009 om ændringer af Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort, afs. 12.14

^{iv} EU-direktiv 2009, Kommissionens direktiv 2009/112/EF af 25/8 2009 om ændringer af Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort, afs. 12.14

^v Bekendtgørelse nr. 12 af 10/1 2013, bekendtgørelse om kørekort, "Mindstekrav med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort", bilag 2 afs. F.

^{vi} Bekendtgørelse nr. 12 af 10/1 2013, bekendtgørelse om kørekort, "Mindstekrav med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort", bilag 2, afs. F, pkt. 11