

## INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2018-02-20  
Besvaras senast  
2018-03-12

Till statsrådet Tomas Eneroth (S)

### **2017/18:385 Körkortskrav vid brister i synfältet**

Jag har i ett antal år motionerat och interPELLERAT kring Sveriges närmast rigida stränghet och oerhört höga krav på testresultat i syntestmaskin för dem som vill erhålla eller behålla körkort och som ser bra men har mindre brister i sitt synfält. Testet genomförs under oerhörd stress med huvudet fastspänt och blicken fixerad rakt fram. Syntestmaskinen är inte konstruerad för körkortsprov, och det är Transportstyrelsen som själv fastställt att man nästan inte får missa något i testen.

I övriga länder i världen använder man praktiska körprov för att bedöma om de som ser bra men har mindre brist i sitt synfält klarar att köra trafiksäkert och kan behålla eller erhålla körkort.

I Sverige förkastar Transportstyrelsen praktiska uppkörningsprov eftersom de påstås ställa examinatore och ögonläkare inför alltför svåra avvägningar. Det blir mer likabehandling och mer rättvist att uppställa exakta krav i syntestmaskin som gäller lika för alla, är Transportstyrelsens motivering.

Detta är ett mycket fyrkantigt och märkligt resonemang, som helt bygger på att synmaskintestet är vetenskapligt exakt just för att kontrollera om synen är tillräckligt bra för att köra bil. Det är det dock inte. Dessutom bygger det på att Transportstyrelsens egna högt uppställda krav är vetenskapligt korrekt uppsatta, vilket de heller inte kan vara.

Transportstyrelsens ensidiga fokus på syntestmaskiner, och vägran att godta praktiska uppkörningsprov, är unikt i världen.

Det leder till att tusentals människor som ser bra men har mindre brister i sitt synfält berövas sina körkort. Det är en enorm frihetsinskränkning att se bra och ändå berövas sitt körkort, och det har orsakat stora lidanden och konsekvenser för dessa personer. Man förlorar ibland sitt arbete, och man får svårt att till exempel komma till sin sommarstuga.

I andra länder används syntestmaskiner ibland som komplement till det praktiska körprovet, i en del länder ställs inga krav på synfältet och i en del länder är körkortsproven mycket enklare än i Sverige.

När personer med körkort från dessa länder kommer till Sverige så gäller deras

körkort här i långa tider utan att Transportstyrelsen agerar alls. Personer från närliggande nordiska länder kan också köra hur mycket bil de vill i Sverige med samma mindre brister i sitt synfält som i Sverige skulle föranlett att de berövats sina körkort.

Norge är ett mycket tydligt exempel. Norge har en lika låg, eller lägre, dödlighet i trafiken som Sverige. I Norge finns inget av Transportstyrelsens övertro på syntestmaskiner, och körsimulator används mycket sällan. I stället testas körförmågan för dem med mindre brister i synfältet vid praktiska uppkörningsprov över hela landet.

Ole Björn Herland är projektledare för körkort- och dispensfrågor vid hälsodirektoratet i Norge. Så här svarar han på en fråga i en artikel i Glaucomförbundets tidning Ögontrycket.

”Om man vill ha körkort med dispens i Norge, hur gör man då?

Om ögonläkaren anser att synkraven inte är uppfyllda, då kan man söka dispens i sitt län/fylke till motsvarande landshövdingen som tar upp saken till behandling och beslut. Man kan träna på en trafikskola och de bedömer om det fungerar. Provkörning eller förarprov sker med särskilt utbildad ”sensor på trafikstasjonen” som tar ett slutligt beslut om rätten att köra bil.”

Transportstyrelsen i Sverige fortsätter behålla att motsätta sig praktiska körprov men öppnar för att prov i avancerad körsimulator (som finns i Linköping) kan godtas för dem som inte klarat syntestmaskinen.

Dessa prov kostar runt 20 000 kronor, man får bara ett försök, man får inte förbereda sig inför provet och det är lång kö till provet.

Resultaten visar att över 60 procent av de testade klarar provet i körsimulatorens, trots att kraven även här satts mycket högt av Transportstyrelsen.

Här har vi äntligen ett mått på hur många som felaktigt berövats sina körkort sedan många år tillbaka. Tusentals personer.

Det är naturligtvis bra att en del nu kan börja köra upp i körsimulator, och VTI har gjort ett gott arbete i utvecklandet av denna.

Men det räcker inte. Endast en mindre del av dem som vill göra provet får plats i kön, och kostnaden hindrar dem som inte har tillräckliga resurser att genomgå simulatorn, vilket inte är rimligt.

Professor Janne Andersson vid VTI föreslår själv att simulatorn borde kombineras med praktiska körprov:

”Det bästa vore nog om man fick komplettera simulatorkörningen med en riktig uppkörning i trafik, säger Jan Andersson och fortsätter: - I andra länder som till exempel Holland jobbar man på att ta fram träningsmetoder så att trafiksynen fungerar på ett bättre sätt och sedan gör man en traditionell uppkörning med trafikinspektör.” (Även detta citat från Ögontrycket).

I Norge kommer man sannolikt att vartefter använda körsimulator mer samtidigt som de praktiska körproven är kvar.

I Sverige kan det på sikt bli fler körsimulatorer, vilket skulle kunna minska köerna. Detta tar dock ett antal år, vilket innebär att tusentals personer alltför förbjuds att köra bil trots att de skulle klara körsimulator eller praktiskt körprov. Detta är inte rimligt och en kränkning av dem som drabbas.

Det är oacceptabelt att Sverige som nästa enda land i världen vägrar praktiska körprov.

Det är heller inte rimligt att tusentals personer skulle fått ta eller behålla körkort om de bott i Norge medan de i Sverige har berövats sina körkort.

Detta handlar inte om trafiksäkerheten, den råder ju enighet om. Och Norge har liksom Sverige en mycket hög trafiksäkerhet. Det handlar om att ställa realistiska körkortskrav och att ha rimliga sätt att kontrollera dem, där praktiska körprov är den naturliga slutpunkten.

Det är hundratals och tusentals personer som i många år stågat sig blodiga mot Transportstyrelsens alltför fyrkantiga och stränga regler, och som nästan aldrig lyckas få rätt vid sina överklaganden på grund av de stränga regelverken.

Många har diabetes eller glaucom, och diabetes- och glaucomförbunden arbetar sedan länge aktivt med dessa frågor.

Det råder bland dem som ser bra men som har mindre brister i sitt synfält en djup misstro mot Transportstyrelsens regelverk, och många anser, liksom jag, att misstron är befogad i jämförelse med hur Norge och andra länder arbetar med dessa frågor.

Därför upprepar jag det förslag jag även tidigare har ställt till olika regeringar, att det snarast borde göras en oberoende analys av hur Sveriges regelverk i denna fråga förhåller sig till till exempel Norges och övriga EU-länders. Med oberoende menar jag att den ska utföras av någon sakkunnig person som inte är berörd av den prestige som ofta karakteriserar dem som drivit igenom Sveriges nuvarande linje på Transportstyrelsen.

En sådan analys kan göras på olika sätt och skulle ha ett stort värde både för dem som förespråkar Sveriges nuvarande regler och för dem som är kritiska till dem. Det är i längden destruktivt att dessa motsättningar består utan att sakfrågan belyses och kan föras till ett avslut som kan nå bred acceptans.

Jag hoppas att infrastrukturminister Eneroth har kraft och mod att på lämpligt sätt låta denna fråga analyseras i ett internationellt perspektiv.

Med anledning av detta vill jag fråga statsrådet Tomas Eneroth:

Är statsrådet beredd att låta belysa frågan om Sveriges körkortsregler för dem med viss brist i sitt synfält i jämförelse med dem som gäller i Norge och i övriga nordiska länder och EU-länder?

.....

Staffan Danielsson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders