

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:738

av Staffan Danielsson (C)

Körkortsprov för personer med brister i synfältet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda mer rimliga regler i linje med internationell praxis för körkortsprov för dem som ser bra men har brister i sitt synfält och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Motionen är lång för att ge en god bild av problematiken bakom. I korthet handlar den om detta:

- Det finns många hundratusentals personer i Sverige som ser bra men har brister i sina synfält (sidoseende). Endast de som anmäls av läkare enligt uppställda regelverk måste genomgå rigorösa tester i testmaskiner, vars resultat helt får avgöra körkortsfrågan.
- Detaljkrav på testresultat i maskiner uppställs av Transportstyrelsen på förslag från några ögonläkare. Testen är oerhört stressande och klaras inte testet tas körkortet.
- Sverige har strängast regler i världen, sannolikt. I andra länder får resultat i testmaskin vägas upp av praktiska körprov eller prov i bilsimulator.
- Regeringen bör tillsätta en utredare som analyserar de svenska regelverken i ett internationellt perspektiv, som tar in både ögon- och trafikexpertis i arbetet och som ska föreslå en mer rimlig praxis så att människor som ser bra men har begränsade synfältsproblem i betydligt högre grad än idag kan behålla sina körkort i enlighet med praxis i andra länder. Inriktningen ska vara att dessa personer ska kunna dokumentera sin körförmåga i både praktiska körprov och/eller i bilsimulator, och att resultaten i dessa prov ska kunna väga upp ett tveksamt resultat i syntestmaskinen.

Argumentation

Många personer som ser bra fråntas varje år sitt körkort, trots att de ofta kört prickfritt i flera decennier. Orsaken är att de har vissa brister i sitt synfält, det vill säga att när de ser rakt fram uppfattar de inte riktigt lika många synintryck från sidan som de som har perfekt syn gör. Det är en desperat situation att se bra men ändå förbjudas att köra bil. Många drabbade kämpar med överklaganden och att för visa att de klarar tester i en maskin som testar synfält, enligt Transportstyrelsens krav. I andra länder i Europa eller i USA hade de sannolikt fått behålla sitt körkort, och göra praktiska uppkörningsprov, men inte längre i Sverige. Transportstyrelsen hävdar att man har rätt till en rättslig prövning, men rätten bedömer bara om Transportstyrelsen har gjort rätt i förhållande till de regler som verket självt har satt upp.

Transportstyrelsen har med hjälp av några ögonläkare bestämt exakt vilka testresultat som måste uppnås för det maskintest som föreskrivs. Ibland klarar man den ena maskinen men inte den andra. Testresultaten varierar betydligt, bland annat eftersom de innebär en enorm stressituation för dem som genomgår dem och på brytningen, med olika sorters glasögon, faller testpunkterna på olika ställen. På vissa sjukhus får man bara ett försök, men på vissa privata kliniker får man göra flera försök, men på egen bekostnad.

I andra länder är maskintesten ett underlag bland andra men ofta kan körkort ändå behållas eller erhållas om man klarar praktiska uppkörningsprov och/eller test i körsimulator. Det vetenskapliga underlaget för att exakt låta testmaskiner bestämma när människor som ser bra men som har vissa brister i sitt ”sidseende” har allvarliga brister och används inte alls på samma vis i andra länder.

I Sverige har Transportstyrelsen ändå valt att låta synfältstesten helt avgöra körkortsfrågan, man bestämmer själv exakt vilka testresultat som måste uppnås för varje typ av maskin, och klarar en testperson inte dem så dras körkortet in. Detta motverkar ”godtycke” och gör att alla testpersoner likabehandlas, är motivet. Å andra sidan förutsätter det att kraven är ”vetenskapligt korrekta” och att korrelationen mellan testresultat och bilkörningsförmåga är stor, vilket starkt ifrågasätts av trafikexpertis med ett bredare perspektiv.

Hade de personer som i Sverige fråntagits sina körkort bott i andra EU-länder, eller i USA eller Kanada, hade de i stor utsträckning fått behålla körkortet. Transportstyrelsen

vill låta påskina att Sverige har liknande regler som andra länder och att föreskrifterna baseras på EG- direktiv (2006/126/EG, ändrad bland annat 2009/113/EG) och körkortslagen (1998:488). Läser man dessa direktiv, framgår det att man får lov att se på ett öga och att blinda fläcken i så fall inte är en synfälsdefekt. Transportstyrelsen tolkar det som att låg ljuskänslighet i en testpunkt som är 1/100 av blinda fläcken, innebär en synfälsdefekt. Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2013:2 torde därför strida mot EG-direktiven.

I dessa direktiv står det också att individer kan få dispens från medicinska krav, men Transportstyrelsens medicinska råd har bestämt att dispens från medicinska krav endast kan medges efter körkortsåterkallelse. De tänker sig att först ska den drabbade förlora körkortet i synfälsmaskinen i ett test som tar ca 4 minuter, sedan när alla möjligheter att överklaga är över och beslutet vunnit laga kraft, kan man ansöka om dispens i Borlänge och i undantagsfall få tillbaka körkortet.

Ännu har ingen tillåtit testa någon simulator som dispensprövning, testmetoden har dragit ut på tiden, men nu är den färdigutvecklad trots att den skulle ha varit igång redan för 2 år sedan. På mobilitetscenter i Göteborg finns nu en bilsimulator utvecklad av VTI. Men på deras hemsida står det att man behöver en remiss och att man för att få testa den först måste ha uppfyllt de trafikmedicinska kraven, till exempel klarat synfälsstesterna, för att få testa den!

En risk med orimliga regler är att människor som fråntagits körkortet kör bil ändå. En del kan vara trafikfarliga, andra inte. Om dessa människor tillåts testa en bilsimulator innan de förlorade körkortet, skulle de förstå varför de är trafikfarliga bättre, om det nu skulle visa sig att det är på det sättet.

Människor som har diabetes kan ha fått sin näthinna laserbehandlad i syfte att förebygga kärlbildning som kan leda till blödningar och blindhet. De laserbehandlade punkterna är ungefär 1/100 av blinda fläcken och de senaste åren har många människor som har diabetes men som ser bra förlorat körkortet. Det tas alltså inte hänsyn till varför man missar en testpunkt i föreskrifterna. Sammanfaller en testpunkt med en laserbehandlad punkt, kan man alltså förlora körkortet trots att man ser bra. Så här lyder formuleringen i TSFS 2013:2, som det ofta refereras till när en person förlorar körkortet:

5 § Vid sådan statisk tröskelperimetri som anges i 16 kap. 6 § första stycket 2 ska värdet i varje korresponderande testpunkt uppgå till 1) minst 20 dB inom en radie av 10° från synfältets centrum, och 2) minst 10 dB inom en radie av 20° från synfältets centrum. Trots vad som sägs i första stycket 2 får värdet i en enstaka korresponderande testpunkt utanför 10° understiga 10 dB. Utsätts man för humphreyperimetri tvingas man se 30 testpunkter av 31 med tillräckligt hög ljuskänslighet. Man tvingas sätta fast huvudet, hålla still blicken och se testpunkter som motsvarar 1/100 av blinda fläcken genom att trycka på knappen när man ser testpunkter inuti en glob, som man sätter fast huvudet i och har man för låg ljuskänslighet i fler än en punkt, förlorar man körkortet. Ögonläkaren bakom reglerna, Bertil Lindblom, är konsultläkare i tveksamma fall, när transportstyrelsens 15 konsultläkare som alla är allmänläkare (alltså inte ögonläkare), känner sig osäkra. Efter att Daniel Lindgren (som själv kämpar för sitt körkort genom maskintester och bidragit med underlag till denna motion) ringt Transportstyrelsen och pratat med ett antal handläggare visar det sig att ingen själv har testat en humphreyperimetri! De förutsätter att läkaren vet bäst och att testerna är vetenskapligt underbyggda.

Självfallet är det viktigt att ställa krav på till exempel omdöme och kunskaper och synförmåga på svenska körkortsinnehavare. Samtidigt måste alltid en avvägning göras hur långt kraven ska sträckas. Sverige har valt en förnuftig linje när människor blir äldre och drabbas av försämrad syn och även vanligen av synfältsbortfall. I stället för att kalla in alla äldre till regelbundna syn- och synfältskontroller gäller körkortet oavsett ålder, och det är upp till den enskilde och dennes omdöme att successivt begränsa och upphöra med sin bilkörning när synen och andra kroppsfunktioner förändras. Ett motiv för detta är att äldre som grupp har en liten olycksfrekvens i trafiken.

Även vad gäller de många hundratusentals människor med god syn men med brister i sina synfält accepterar Sverige att de kör bil. Inte heller deras olycksfrekvens skiljer sig från normalbilistens. Skulle det vara trafikosäkert att köra bil med vissa brister i synfältet borde givetvis alla i riskzonen regelbundet kallas in till undersökningar och göra förnyade körprov. Så sker inte.

Många som avtvingas intyg har kryssat i att man har till exempel diabetes vid ansökan om körkortstillstånd. Vissa har tvingats lämna in fler än 30 specialistläkarintyg på egen bekostnad genom åren, som sedan bedöms av konsultläkare utan specialistkompetens. Chefsöverläkare Lars Englund på Transportstyrelsen vill försöka göra sken av att de

flesta är personer som anmälts av läkare och därför måste lämna in intyg och genom att hävda att sjukdomsbilden är progressiv, tvingas dessa personer klara dessa tester om och om igen och beläggas med krav om svårare och svårare tester tills körkortet återkallas. Läkare har anmälningskyldighet när man bedömer att en patient av medicinska skäl är ”olämplig” som bilförare., vilket ökar risken att människor inte vågar uppsöka ett sjukhus.

Genom att skärpa läkarnas anmälningsplikt kommer alltfler människor nu att åläggas att göra synfältstest. Med dagens testkrav kommer sannolikt antalet människor som ser bra men som berövas sina körkort på grund av synfältsbrister att öka kraftigt. Kravet om läkares anmälningsplikt står att läsa om öppet på Transportstyrelsens hemsida och står naturligtvis i motsatsförhållande till läkarens tystnadsplikt.

För att underlätta bedömningen och få ett likvärdigt kriterium har Transportstyrelsen och dess trafikmedicinska råd infört mycket detaljerade krav på vilka testresultat man måste uppnå i olika synfältstestsapparater (främst Humphrey, Goldman, Esterman).

Testerna är mycket stressande och olika apparater och utförare kan ge betydande spridning i resultaten. För den som inte klarar testet mycket bra finns vanligen ingen återvändo, körkortet dras in. Ett binokulärt Estermann-test lär dessutom vara enklare att klara än ett humphreytest, så val av testmetod kan påverka resultatet.

Att förlora rätten att köra bil trots att man ser bra (men har brister i sitt synfält) är en oerhört långtgående frihetsinskränkning. Av de ca 8 000–9 000 per år som sedan några år tillbaka fråntas sina körkort på grund av Transportstyrelsens nya testregler är det en del som protesterar men endast några få som lyckas få en omprövning.

I samband med att EU har antagit minimidirektiv har Sverige snarast skärpt sin tillämpning genom att specificera synfältskraven med strängare regler och tillämpning än andra länder, och låta testmaskiner stå för hela avgörandet. Sverige torde ha de mest extrema kraven på synfältstest i världen. I andra länder varierar sätten att mäta synförmåga och kraven på fullgoda synfält. Det finns delstater i USA och många länder där synfälten knappast testas alls utan där huvudfokus läggs på synskärpa och på praktiska körprov.

Professor Kjell Ohlsson vid Linköpings universitet är expert på hur människor och maskiner fungerar tillsammans och kritisk till det svenska regelverket vad gäller synfältskrav. Enligt honom är det vetenskapliga stödet för samband mellan synfältsbortfall och körprestation mycket svagt. Testen är artificiella och har inte mycket att göra med de krav som ställs på bilföraren i en konkret trafiksituation. ”Maskintesterna” har enligt professor Kjell Ohlsson och docent Björn Peters vid Linköpings universitet ett antal fundamentala brister. De är alltför statiska. De är inte tillräckligt tillförlitliga. De mäter inte det funktionella synfältet i dynamiska köruppgifter. I praktiken krymper synfältet vid körning. De detaljerade svenska kriterierna är alltför diffusa, dåligt vetenskapligt underbyggda och faktiskt rätt godtyckliga.

En person som har brister i synfältet kompenserar vanligen detta i betydande grad genom att röra huvudet mer och flytta blicken oftare, vilket empiriska studier också visar. Människor med mycket begränsade synfält klarar mer visuellt krävande uppgifter än att köra bil, till exempel att spela bordtennis på elitnivå eller inneha flygcertifikat. Detta förklarar att bilförare kan köra prickfritt i hundratusentals mil utan incidenter trots att de lider av betydande synfältsbortfall. Synfältet försämras progressivt från 50 års ålder, liksom även mörkerseendet, vilket inte föranleder allmänna synfältstester eller körkortsindragningar.

I stället för att slaviskt följa testmaskiner ger test i bilkörningssimulatorer ett bättre underlag för att bedöma syn- och synfältsfel. Även mer omfattande praktiskt körprov, vilket används i andra länder, borde användas och spela roll.

Enligt Kjell Ohlsson och Björn Peters från VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) säger ett simulatortest betydligt mer om en persons förmåga att framföra en bil än de syntest som genomförs vid körkortsprövningar. De menar att det vore önskvärt att man i stället för extrema krav på visuellt synfält (vilket har slopats i många länder) föreskrev godkända prov på körförmåga i vetenskapligt utprovade scenarier i verifierade simulatorer. Körförmågan kan också, om det anses nödvändigt, verifieras i ett normalt praktiskt körkortsprov. Kjell Ohlssons kritik är att i dag drabbas även personer med mindre allvarliga synfältsbortfall i perifera delar av körkortsåterkallelse. Han anser att de som forskar inom området trafiksäkerhet och perception borde vara bättre skickade att avgöra om en person ska anses utgöra en potentiell fara för sin omgivning vid bilkörning än läkare utan specialisering inom

områdena visuell perception, synergonomi och reliabilitet. Rigida testmetoder med bristande validitet och reliabilitet bör inte ligga till grund för körkortsåterkallelser. Samma åsikt delas av Professor Bo Philipsson, som är professor och ögonläkare vid Karolinska Institutet.

Professor Kjell Ohlsson är numera pensionerad, men hans kontrovers med Lars Englund står att läsa om på internet. Numera är det Björn Peters som är forskningsledare på VTI och ett bilsimulorkoncept i samarbete med Transportstyrelsen är nu utvecklat, färdigt att användas.

Att bli fråntagen sitt körkort är en oerhörd frihetsinskränkning i livet, särskilt om man ser bra och har kört prickfritt sedan länge. Självfallet ska de som har körkort ha kunskaper och förmåga att köra på ett trafiksäkert sätt. De som klarat körkortsteori och praktik behåller i dag sina körkort in på ålderns höst, trots att synfält och mörkerseende och annat försämras.

Som framgår ovan finns det sannolikt hundratusentals människor som inte skulle klara ett test med Humphrey-perimetri i Sverige, men som behåller sina körkort och kör utan att detta bedöms öka trafikolycksfrekvensen i landet.

Utskottet har tidigare avslagit alla motioner om detta med hänvisning till Transportstyrelsens argumentation som bygger på dess trafikmedicinska råds uppfattning.

I trafikutskottets betänkande TU9 2014 stöttade Socialdemokraterna och Miljöpartiet en motion väckt av Staffan Danielsson (c) att bilsimulatorer ska användas som testmetod, men motionen röstades ned av övriga partier med motivering att metoden inte var färdigutvecklad. I TU8 2015 röstade alla partier ned att bilsimulatorer ska användas som testmetod och det framkom ur betänkandet att trafikutskottet trodde att det är läkaren som utfärdar intygen som är den som bestämmer om man ska få behålla körkortet eller inte, vilket är felaktigt. Ett par formuleringar var dock glädjande: Att drabbade har rätt till en second opinion från en annan läkare om man är på väg att förlora körkortet. Det står även att alla som har synfältsdefekter ska få testa en bilsimulator innan år 2015 är över. Tyvärr har ingen ännu fått tillbaka något körkort tack vare någon simulator (juli 2015) och formuleringen kan tyvärr tolkas som att man inte ska få testa någon simulator förrän efter körkortsåterkallelse, alltså som dispensprövning efter att alla möjligheter att överklaga är över.

Mot denna bakgrund bör regeringen tillsätta en utredare som analyserar de svenska regelverken i ett internationellt perspektiv, som tar in både ögon- och trafikexpertis i arbetet och som ska föreslå en mer rimlig praxis så att människor som ser bra men har begränsade synfältsproblem i betydligt högre grad än idag kan behålla sina körkort. Inriktningen ska vara att dessa personer ska kunna dokumentera sin körförmåga i både praktiska körprov och/eller i bilsimulator, och att resultaten i dessa prov ska kunna väga upp ett tveksamt resultat i syntestmaskinen. Regeringen bör också fortsätta att med forskningsmedel mm stödja utvecklingen av bra testmöjligheter i avancerad körsimulator i Sverige.

Staffan Danielsson (C)