

Motion till riksdagen 2011/12:T440

av **Staffan Danielsson och Karin Nilsson (C)**

Synfältskrav för att ta körkort

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om rimliga krav på ögats synfält för att få ta körkort.

Motivering

Sverige ska liksom övriga EU-länder självfallet ha bilförare som kör säkert och som har tillräckligt goda förutsättningar för att köra säkert. Därför är det viktigt att ställa krav på t.ex. omdöme och kunskaper samt på synförmåga.

Därför är det riktigt att ha körkortsprov som måste klaras både teoretiskt och praktiskt och läkarintyg på att synen är tillräckligt god.

Därför kunde det också vara rimligt att överväga någon form av kontroller på att körförmåga och syn är tillräckligt goda när körkortet har innehaft i t.ex. 50 eller 70 år. Sådana kontroller finns dock inte, vilket rimligen innebär att vissa bilförare fortsätter att köra bil trots att t.ex. synen försämras i växande grad. Uppenbarligen anser staten att omdömet hos dessa förare gör att de kompenserar detta genom att köra försiktigare eller genom att de av eget val upphör med bilkörning ifall detta är bäst.

Minst en fjärdedel av alla dödsolyckor beror på alkoholen, minst en fjärdedel på farten, 6 procent kan bero på mobiltelefonerande. Fysiska funktionsnedsättningar hos föraren uppgår inte ens till 1 procent i olycksstatistiken.

Det finns ändå i Sverige sedan 1972 mycket stränga krav på att människor med god syn men med en synfältsbegränsning inte ska få ha svenskt körkort. Den detaljerade bestämmelsen innebär krav på ett statiskt synfält på 120 grader horisontellt och 40 grader vertikalt. Bestämmelsen är grovt tillräckande och utestänger många svenskar med god syn och gott omdöme från att ta och behålla sitt körkort.

Fel! Okänt namn på

Forskning i Storbritannien visar att man vid bilkörning enbart utnyttjar det dynamiska synfältet inom 7 grader från syncentrum. Full synskärpa har man endast inom 0,5 grader från syncentrum.

Vid körning på svenska vägar möter man bilister från många länder som kan ha begränsningar i synfältet. Antalet olyckor och dödsfall beroende på detta torde uppgå till nära noll, medan t.ex. olycksrisken för gruppen mycket gamla förare torde vara väsentligt större, trots eventuellt fullgoda synfält.

Bland svenska trafiksäkerhetsexperter är meningarna delade om det rimliga i dagens krav på synfält. För de människor där denna begränsning blir känd är följderna dramatiskt allvarliga. Man fråntas sitt körkort oavsett hur lång prickfri körning man haft och man erhåller aldrig ett nytt körkort.

Hundratusentals förare har vissa åldersrelaterade synfältsbegränsningar, men det är endast för de få fall där detta händelsevis uppdragas som just dessa individer förvägras rätten till körkort.

Det är ett mycket starkt ingrepp i den personliga friheten, om man trots rimligt god syn förvägras rätten att köra bil. Vi vill understryka vilka dramatiska konsekvenser detta får för den enskilde individen och vilken genomgripande inskränkning i dennes liv det kan innebära.

Hur gammal man än blir har staten otvetydigt visat att den litar på det egna omdömet hos medborgarna när de blir gamla och t.ex. synen sviktar. Det borde man också göra hos dem som kan ha en synfältsbegränsning som uppdragas.

På samma vis som praxis är generös mot dem som under livets gång ser gradvis sämre i olika avseenden, borde bedömningen vara rimligt generös mot dem som har ett känt synfel men som ser bra, klarar syn- och körprov och kan dokumentera ett gott omdöme. Även om man fötts med synfältsfelet och kört prickfritt i många år så tas regelmässigt körkortet om synfältsfelet uppdragas genom någon hälsokontroll eller så. De med liknande synfältsfel som inte uppdragas, de allra flesta, behåller däremot sina körkort.

En möjlig lösning vore också att dessa kunde erhålla ett provokörkort, där en längre provotid får gå innan körkortet blir fullt gällande.

Att förvägras rätten till körkort trots att man ser bra och har ett gott omdöme är för många ett dråpslag som i hög grad begränsar frihet och livskvalitet. Samtidigt som det ska ställas rimliga krav för att erhålla körkort får inte heller ribban sättas för högt.

Professor Kjell Ohlsson vid Linköpings universitet är en av landets främsta experter på trafiksäkerhet. Han anser att kravet på synfält liksom i andra länder bör slopas helt.

Vi vill mot bakgrund av det föreslå att regeringen snarast bör genomföra en utredning i syfte att ta bort eller nyansera Transportstyrelsens krav på ett specificerat synfält för rätten att ta och inneha körkort. Sverige har nu infört EU-normer på detta område, vilket bör få effekter i rätt riktning. Uppenbart är förändringarna mycket små.

I samband med en ifrågasatt medicinsk körkortsåterkallelse bör körkorts-innehavaren först ges tillräcklig tid för att genom ett nytt praktiskt förarprov få chansen att bevisa att han inte utgör en fara ur trafiksäkerhetssynpunkt. Att

Fel! Okänt namn på

en förare har ett synfält som är mindre än ett normalt synfält bör inte utgöra skäl för att återkalla körkortet.

Regelverken för hur den som drabbas av ett negativt besked ska ha rätt att få sin sak prövad av oberoende expertis och nya instanser bör också ses över. Sverige är ett litet land, och några medicinska experter får lätt en mycket dominerande ställning och utformar i praktiken både kriterier och fäller avgörandet i de enskilda gränslandsfallen. Vetenskaplig prestige kan också vara förekommande i dessa frågor.

De forskningsresultat som finns kring denna synproblematik och som uppenbarligen tolkas annorlunda i andra länder har inte föranlett någon upp-
mjukning av den strängare svenska tillämpningen. Det finns inte heller någon statistik som visar att olycksriskerna ökar med en något mindre restriktiv tillämpning, medan det sannolikt går att visa att det faktum att Sverige inte omprövar körkortslämpligheten under innehavarens livstid ger en viss ökad risk.

En annan relevant aspekt är att det stränga svenska synsättet för godkänd syn endast tillämpas på personer där Vägverket råkar få kännedom om att någon begränsning finns. Har man inte kommit in i Vägverkets rullor gäller inga begränsningar. Vore det så allvarligt med ett begränsat synfel borde givetvis den uppsökande verksamheten mot alla som lever med synfel ges en mycket högre prioritet, men så görs inte.

Det bör också utredas och övervägas att ett körkort inte heller ska behöva återkallas, så länge synskärpan (med eller utan glasögon) på ett öga är minst 0,3, som gäller i många länder. Nuvarande svenska krav, 0,5, förefaller onödigt strängt. Även här är det uppenbart att många äldre i praktiken tillåts köra bil trots att synskärpan minskar, medan yngre människor med samma synförmåga förvägras köra bil.

Som framgått av motionen anser vi denna fråga mycket angelägen och vi hemställer att riksdagen måtte ge regeringen till känna att den snarast bör utreda och åtgärda de idag alltför hårda och detaljerade kraven på synfält för att få ta och inneha körkort, i enlighet med våra förslag ovan.

Trafikutskottet anförde förra riksmötet att denna motion kunde behandlas i regeringens proposition om det tredje körkortdirektivet. Lagrådsremissen är nu lämnad och den synfältsproblematik som vi vill förändra synes inte alls vara behandlad. Därför återkommer vi med förhoppning om att utskottet måtte stödja våra berättigade förslag!

Stockholm den 19 september 2011

Staffan Danielsson (C)

Karin Nilsson (C)