

Motion till riksdagen 2020/21:1083

av **Betty Malmberg (M)**

Tusentals körkortsåterkallelser utan proportionalitet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att 5 kap. 3 § 7 körkortslagen (1998:488) ska revideras skyndsamt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förare, som sedan 1997 fått körkortet återkallat trots läkarintyg om trafiksäkert framförande av fordon, ska ges rätt att få sitt beslut omprövat utan kostnad och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Varje år omkommer några hundra och skadas allvarligt något tusental trafikanter i trafikolyckor. Alla dödsolyckor samt vissa andra utreds av Trafikverkets sektion för olycksutredning väg. Enligt uppgift har de nyligen (2020-09-18) deklarerat att det ”åtminstone under de senaste 23 åren (hösten 1997–hösten 2020) aldrig inträffat en dödsolycka vars primära orsak varit vållande föräres medicinska funktionsnedsättning” (muntlig källa: Carl Lagercrantz). Det är ett mycket intressant uttalande mot bakgrund av att många förare med åldersrelaterad medicinsk funktionsnedsättning såsom synfältsnedsättningar får sina körkort återkallade på just dessa grunder. Trots att de inte synes utgöra en riskgrupp och alltså inte är vållande till allvarliga trafikolyckor. Detta bekräftas i forskning och enligt den av norska staten framtagna Trafikksikkerhetshåndboken 2014¹.

Sett till riskgrupper visar statistik att manliga förare under 25 års ålder är en tydlig sådan samt att de huvudsakliga skälen till dödsolyckor är fortkörning, rattfylleri och distraktion såsom mobilprat och trötthet. För att stävja oacceptabla förarbeteenden används förutom böter även återkallelse av körkort, varav återkallelse av körkort är synnerligen ingripande för den enskilde.

¹ <http://tsh.toi.no>.

Med tanke på omnämnd riskgrupp och uttalandet från Trafikverket som citerats ovan blir det svårförståeligt att körkortsåterkallelser bland personer som har en medicinsk funktionsnedsättning såsom synfältsnedsättning är så vanligt förekommande. I genomsnitt återkallas nämligen 9 000 körkort från denna grupp varje år trots att de alltså inte har kunnat beläggas som vållande till trafikolyckor med dödlig utgång. Detta måste granskas.

Av de förare som får sina körkort indragna på dessa grunder motsätter sig över hälften återkallelserna. De uppmanas då att inkomma med olika läkarintyg av syntest som styrker att den medicinska åkomsten inte påverkar deras möjlighet till trafiksäkert framförande av fordon. Intyg som sedermera överprövas av läkare vid Transportstyrelsen som aldrig träffar personen ifråga. Utan att själva vara ögonläkare utfärdar de alltså tvärsäkra omdömen om förarnas lämplighet och underkänner oftast utlåtanden till och med från professorer i ögonsjukdomar, något som får till följd att många sedermera överklagar besluten till förvaltningsdomstolarna. Det är uppenbart att endast en regeländring kan få stopp på dessa rutinmässiga återkallelser.

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har i notat från 2015² sammanställt 138 stycken vetenskapliga rapporter och sammanfattar på sidan 25: ”Effekterna av synfältsbortfall på körprestation är alltså långt ifrån entydiga och flera forskare menar att det inte behöver innebära någon trafikfara.”

Enligt körkortslagen 5 kap. 3 § 7 ska körkort återkallas först när körförmågan ur trafiksäkerhetssynpunkt är väsentligt begränsad. Ordet ”väsentligt” implicerar att det måste vara fullkomligt uppenbart att föraren kör trafikfarligt för att körkortet ska få återkallas. Det torde i normalfallet kräva att föraren har vållat en svårare olycka. Men som nämnts ovan finns det inga data som stöder detta då det gäller de många körkort som årligen återkallas med synfältsnedsättning som grund. Dessa återkallelser torde därmed vara brott mot såväl EU-rättens proportionalitetsprincip som svensk rättssäkerhetsprincip som stipulerar krav på balans mellan mål och medel och att skyldigheter inte får åläggas utöver vad som är absolut nödvändigt för att uppnå syftet med en reglering. Karakteristiskt för dessa principer är att de begränsar myndigheternas kompetens att besluta om åtgärder som ingriper i den enskildes rättssfär om de inte medför någon samhällsnytta. Detta satt i relation till Transportstyrelsens synfältsföreskrift samt det sätt på vilket föreskriften tillämpas visar att rådande situation tvärtom ingriper starkt i den enskildes rättssfär, utan att minska förekomsten av vållande till allvarliga trafikolyckor. Det förefaller inte rättssäkert för den enskilde och är inte i enlighet med proportionalitetsprincipen.

Med hänvisning till ovan anser undertecknad att körkortslagen 5 kap. 3 § 7 bör revideras i likhet med: Ett körkort ska återkallas om körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är uppenbart väsentligt begränsade genom sjukdom eller skada samt körkortshavaren dessutom inom skälig tid inte kunnat uppvisa att han godkänts i ett nytt normalt förarprov på väg, varför han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort. Samt att personer som via läkarintyg har kunnat styrka trafiksäkert framförande av fordon men ändå fått sina körkort återkallade bör få möjlighet att få tidigare beslut omprövade utan kostnad. Detta måtte riksdagen ge regeringen tillkänna.

Betty Malmberg (M)

² VTI. Notat 23-2015, ”Synförmågans mätbarhet och inverkan på säker bilkörning”.