

## Motion till riksdagen 2018/19:1024

av **Betty Malmberg (M)**

# Synfält och körkortskrav

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens krav på synfält bör anpassas till rådande forskning och evidens och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kostnaden för körprov i simulatoren och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att harmonisera Transportstyrelsens krav på synfält med kraven i övriga EU-länder och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

I samband med vissa sjukdomar måste körkortsinnehavare genomgå test för att se huruvida deras synfält har påverkats. Det är ett område inom vilket Sverige har västvärldens strängaste krav. Det är Transportstyrelsen som har utfärdat riktlinjerna utan förankring i internationell forskning och i vissa fall i strid med denna.

Likaså är den statiska mätmetoden som används ifrågasatt vad gäller bedömning av körförmåga. Det märkliga är att det exempelvis får till följd att personer med full synskärpa, det vill säga 1,0 på båda ögonen men med smärre synfältsbrister fråntas sitt körkort, medan en person som har svag synskärpa (0,5 på ett öga och 0,0 på det andra) tillåts att behålla sitt körkort i enlighet med EU-direktivet på området. För att eventuellt kunna återfå sitt körkort har personer med denna typ av nedsättning i synfältet möjlighet att testa sig i en körsimulator hos Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, i Linköping. Testmetoden är utvecklad av VTI, i samråd med chefsläkare Lars Englund på Transportstyrelsen, och ögonläkare Bertil Lindblom, Professor vid Sahlgrenska Universitetssjukhuset Göteborgs Universitet.

Testet kostar 18 750 kronor att genomföra och bekostas av den enskilde. Det är mycket pengar. Då testet endast erbjuds vid VTI i Linköping tillkommer dessutom resor och uppehälle för de som ska genomgå testet, vilket omöjliggör för många att överhuvudtaget kunna bevisa sin eventuella körförmåga för Transportstyrelsen.

Resultaten efter två år är dessutom anmärkningsvärda eftersom de visar att körförmågan bedömdes acceptabel hos 65,9 procent (VTI juni 2018) av de som hade berövats sina körkort och sedan har genomfört testet. Det tyder på att det finns många svenskar som årligen förlorar sina körkort på felaktiga grunder med i många fall olyckliga konsekvenser för den enskilde. Efter det att resultaten från körsimulatorn har blivit kända valde Transportstyrelsen att pausa verksamheten. De anser att resultaten från körsimulatorn måste utvärderas med avseende på nedanstående tre fokusområden:

- a) Är synfälten inte så viktiga för att kunna köra bil säkert?
- b) Är simulatorn inte ett tillräckligt känsligt instrument för att fånga upp vilka som klarar att kompensera för sina synfältsdefekter?
- c) Är svaret en kombination av ovanstående frågeställningar?

Utvärderingen väntas bli klar under 2019.

Faktum är att det finns läkarexpertis samt internationell forskning som tydligt visar att det ökade antal personer som får sina körkort återkallade på grund av synfältsdefekter, inte är de som orsakar olyckorna<sup>1 2</sup>.

En av Sveriges främsta ögonläkare, professor Bo Philipson, hävdar att Transportstyrelsen har alltför högt ställda synfältskrav för fordonsförare. Han menar dessutom att det är fel att det som ligger till grund för en återkallelse av körkort baseras på ett statiskt test och att dessa test inte är så relevanta eftersom man ändå rör blicken när man kör.

Det finns också de som menar att de tester som erbjuds vid VTI har begränsningar. Dels är det många som blir illamående då de kör i simulatorn, dels för att den inte är lämplig för äldre personer som saknar de ungas förmåga att använda spel.

Märkligt är dessutom att de svenska reglerna kring frågan inte är harmoniserade med EU:s direktiv och praxis inom EU. I rapporten *New standards for the visual functions of drivers*<sup>3</sup> som ligger till grund för EU-direktivet står det att mätapparater endast kan grovgallra vem som behöver undersökas vidare.

Med hänvisning till ovan anser undertecknad att reglerna kring nedsättning i synfält och körkortstillstånd bör harmoniseras med EU:s direktiv och praxis samt att de statistiska testerna som ligger till grund för Transportstyrelsens inledande bedömning bör ersättas och större hänsyn tas till den forskning som påvisar bilförarens automatiska metodik att hela tiden röra blicken när de kör. Samt att kostnaden för enskilda att göra körprov i simulator måste ses över. Detta måtte riksdagen ge regeringen tillkänna.

*Betty Malmberg (M)*

<sup>1</sup> <http://www.transportarbetaren.se/hoga-synfaltskrav-for-chaufforer/115/>.

<sup>2</sup> Höye, Elvik, Vaa, och Sörensen (2014) Trafikksikkerhethåndboken.

<sup>3</sup> May (2005) *New standards for the visual functions of drivers*, Report of the Eyesight Working Group Brussels