

Motion till riksdagen 2020/21:1090

av **Betty Malmberg (M)**

Synfälsdefekt, forskning och körkortskrav

Förslag till riksdagsbeslut

1. 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.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens krav på synfältstest snarast bör anpassas till aktuell forskning och evidens och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Under riksmötet 2019/20 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande som innebar att möjligheten att nyttja ett simulortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsdefekter skulle återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfälsdefekter bör utredas. Detta var kloka beslut som därför inte yrkas på i denna motion.

Körsimulatorens vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har ju varit nedstängd under en längre tid. Detta sedan cirka 66 procent av de som provkörde i simulatorens klarade uppkörningen och sedan kunde få tillbaka sitt återkallade körkort. Transportstyrelsen beslutade då att resultaten från körsimulatorens skulle utvärderas och pausade helt sonika verksamheten, vilket skapar problem då det hela har dragit ut på tiden. För samtidigt som körsimulatorens är avstängd fortsätter körkort att återkallas för personer med synfälsnedsättning. Det handlar om ett tusental körkort som varje år dras in till följd av ett kortare automatiserat synfältstest på en ögonklinik – ett test som har kritiserats i många år och som inte är avsett att mäta personernas körförmåga.

Vid kontakter med ansvarig professor Jan Andersson på VTI menar denne att det inte finns någon evidens emot att testa körförmågan för denna grupp i simulator. Detta bekräftas också av de resultat som har uppnåtts. Bland de 170 personer som hann få tillbaka sitt körkort efter godkänd simulatorkörning är det nämligen bara en individ som har varit med i en trafikolycka där en person fick lindriga skador. Professorn menar också att det finns flera studier som visar att simulortesterna är tillförlitliga och att de

personer som klarar uppkörning i en simulator också klarar uppkörning på väg. Några exempel på studier som stöder professor Jan Anderssons utsaga är läkarexpertis samt internationell forskning som tydligt visar att det ökade antal personer som får sina körkort återkallade på grund av synfälsdefekter inte är de som orsakar olyckorna.^{1,2}

Problemet är att Transportstyrelsen fortsätter att motsätta sig denna aktuella forskning. På sin hemsida³ skriver de:

- ”Transportstyrelsen har kommit fram till att simulatorm inte på ett tillförlitligt sätt kan avgöra vem som kan kompensera för sina synfälsdefekter vid körning i verklig vägtrafik.”
- ”En godkänd körning i simulatorm kommer fortsättningsvis inte att tillmätas någon egentlig vikt i bedömningen av om undantag från synfälskraven kan beviljas.”

Med tanke på att en simulatorkörning kostar ca 20 000 kronor att genomgå innebär det att denna väg för att kontrollera synförmåga blir en återvändsgränd för berörda personer, eftersom Transportstyrelsen heller inte kommer att tillmäta resultatet ”egendlig vikt”.

Transportstyrelsen menar vidare att ett körprov på väg idag inte är möjligt enligt bestämmelserna i körkortslagen (1998:488). För förare med synfälsnedsättning uppstår därmed ett moment 22 eftersom körkortslagen kräver att en person som inte uppfyller de medicinska kraven heller inte kan beviljas körkortstillstånd. I sammanhanget bör påpekas att det test som Transportstyrelsen grundar sina beslut på är ett statistiskt test som en av Sveriges främsta ögonläkare, professor Bo Philipson, inte anser relevant eftersom man ändå rör blicken när man kör. Han hävdar vidare att Transportstyrelsen har alltför högt ställda synfälskrav för fordonsförare. 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*⁴ 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 snarast tas till den aktuella forskning som påvisar bilförarens automatiska metodik att hela tiden röra blicken när de kör.

Betty Malmberg (M)

¹ Höye, Elvik, Vaa, och Sörensen (2014) Trafikksikkerhetshåndboken.

² <http://www.transportarbetaren.se/hoga-synfalskrav-for-chaufforer/115/>.

³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/ta-korkort/medicinska-krav/utvardering-av-simulator-test-for-personer-med-synfalsbortfall/fragor-och-svar-om-synfaltssimulatorn/>.

⁴ May (2005) *New standards for the visual functions of drivers*, Report of the Eyesight Working Group Brussels