|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr N2017/05088/MRT | |
|  |  | |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
| Infrastrukturministern |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2016/17:1786 av Betty Malmberg (M) Harmonisering av regler för syn och körkort

Betty Malmberg har frågat mig vilka åtgärder jag kommer att vidta för att svenska regler kring nedsättning i synfält och körkortstillstånd harmoniseras med EU:s direktiv och praxis samt om statsrådet avser att vidta åtgärder för att slopa eller förändra Transportstyrelsens krav på utökade tester av synfält med hänvisning till resultatet av testerna.

Regeringen har höga ambitioner på trafiksäkerhetsområdet och fattade hösten 2016 beslut om en nystart för nollvisionen. Svenskt trafiksäkerhetsarbete är framgångsrikt, och dödstalen i vägtrafiken har halverats sedan millennieskiftet.

De trafikmedicinska kraven på förare utgår från EU:s tredje körkortsdirektiv. Alla som har ett körkort utfärdat inom EU ska uppfylla de minimikrav på det medicinska området som ställs av direktivet. Medlemsstaterna ska införa kraven i nationell lagstiftning, och införandet kan – eftersom direktivet anger minimikrav – till viss del variera mellan medlemsstaterna. I Sverige föreskriver Transportstyrelsen de trafikmedicinska kraven i detalj.

Vidvinkelseendet (även kallat synfältsdefekter) är en viktigare funktion i trafiken än synskärpan. Transportstyrelsens föreskrifter har tagits fram i samråd med den medicinska expertisen inom ögonsjukdomar och har översatt synfältskraven i EU-direktivet till väl definierade gränsvärden. I och med att gränsvärdena kräver mätning med apparatur som används inom ögonsjukvården blir systemet med gränsvärden transparent för alla medborgare och rättsliga instanser.

Systemet är ett sätt att undvika godtyckliga bedömningar, vilka skulle leda till stor variation och ökad rättsosäkerhet. Det finns också en möjlighet att få en testning i simulator till självkostnadspris. Systemet för detta är fortfarande under utveckling. Förhoppningsvis kommer det att vara möjligt att utveckla billigare simulatorlösningar och som finns att tillgå på flera platser i landet än i dag.

Synfältskraven som gäller i Sverige är åldersstandardiserade, vilket innebär att man som patient vid en sådan undersökning jämförs med ett referensmaterial av personer i samma ålder utan ögonsjukdomar. För att räknas som en avvikelse från synfältskraven krävs enligt de svenska reglerna en tydlig och stor avvikelse från det normala för åldersgruppen.

Flera andra EU-länder har införlivat texten från direktivet i nationell lagstiftning utan att ange hur den ska användas. Dessa länder har därmed lämnat åt sjukvårdens praxis att bedöma detta från fall till fall. Det finns även länder som liksom Sverige har tydligt föreskrivna regler. Ländernas dispenspraxis kan dock skilja sig från svensk praxis i sådana ärenden.

De svenska kraven är framtagna utifrån en avvägning av risker från trafiksäkerhetssynpunkt och ur ett tillgänglighets- och rörlighetsperspektiv för den enskilde medborgaren. Min utgångspunkt är att Transportstyrelsens trafikmedicinska expertis kontinuerligt utvärderar de medicinska körkortskraven utifrån en omvärldsanalys som beaktar flera faktorer, varav praxis inom EU är en. Transportstyrelsen utvärderar även den grupp som har blivit godkända efter test i simulator för att se hur dessa personer klarar sig i trafiken.

Jag ser positivt på att Transportstyrelsen kontinuerligt följer utvecklingen och successivt utvecklar nya metoder, men avser i nuläget inte vidta någon åtgärd med anledning av Transportstyrelsens synfältskrav.

Stockholm den 23 augusti 2017

Tomas Eneroth