



TSG
2023-7502

Körprov i trafik för bedömning av undantag vid synfäلتsbortfall

Innehåll

FÖRKLARING AV BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	5
SAMMANFATTNING	8
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	10
1.1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	10
1.2 Förslag till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)....	15
1.3 Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik m.m	19
1.4 Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket	21
2 INLEDNING	24
2.1 Bakgrund till uppdraget.....	24
2.2 Uppdraget och dess syfte	25
2.3 Metod	26
2.3.1 Samverkan	27
2.4 Avgränsningar.....	27
3 KORT OM ÖGONSJUKDOMAR OCH SYNFÄLTSDEFEKTER	28
3.1 Vanliga ögonsjukdomar	28
3.2 Synfält och synfältsbortfall	28
3.3 Synfältsbortfall och bilkörning	28
4 REGELVERKET FÖR KÖRKORT VID SYNFÄLTSDEFEKTER.....	30
4.1 Vilka krav har körkortsdirektivet angående synfältet och körkortsinnehav?	30
4.2 Vad säger körkortslagen?	31
4.3 Vilka krav ställer Transportstyrelsen angående synfält och körkortsinnehav?	32
4.3.1 Reglerna om synfält fram till den 1 februari 2025	32
4.3.2 Reglerna om synfält från och med den 1 februari 2025	33
4.3.3 Skillnaderna mellan de tidigare och de nya reglerna om synfält	35
4.4 Undantag från de medicinska kraven	36
4.5 Vad händer i dag när en person med synfälsdefekter ansöker om körkortstillstånd eller när personen redan har ett körkort?	36
4.5.1 En person med konstaterade synfälsdefekter ansöker om körkortstillstånd.....	36
4.5.2 Synfälsdefekter konstateras hos en person som redan har körkort.....	39
5 PRAKTISKT KÖRPROV I ANDRA EUROPEISKA LÄNDER	41
5.1 Praktiskt körprov i andra europeiska länder – en kartläggning	41
5.1.1 Möjligheten till praktiskt körprov i undantagsfall vid synfälsdefekter	41
5.1.2 Är det praktiska körprovet anpassat för personer med synfälsdefekter?	42

5.1.3	Kan det praktiska körprovet genomföras även av den som ännu inte har ett körkort?	42
5.1.4	Finns det några medicinska restriktioner vad gäller möjligheten till undantag?	43
5.1.5	Hur går det praktiska körprovet till?	43
5.1.6	Vem utför och bedömer det praktiska körprovet?	44
5.2	Fördjupad kartläggning – Nederländerna	44
5.2.1	Allmänt	45
5.2.2	Utveckling och utvärdering av medicinska körprov	45
5.2.3	Körkortprocessen och medicinska krav	46
5.2.4	Kraven för synfält och körkort	47
5.2.5	Processen fram till körprov för synfältdefekter	48
5.2.6	Hur fungerar det praktiska körprovet som används vid synfältdefekter?	49
5.2.7	Vilken kompetens har den som utför och bedömer det praktiska körprovet?	51
5.2.8	Royal Dutch Visio	51
6	TRANSPORTSTYRELSENS FÖRSLAG	53
6.1	Införande av körbedömning för synfält, behörig myndighet med mera	53
6.1.1	Problembeskrivning	53
6.1.2	Lösningförslag	54
6.2	Körbedömning för synfält – en del av den medicinska utredningen för körkort	56
6.2.1	Problembeskrivning	57
6.2.2	Lösningförslag	58
6.3	Den som inte har körkort, utan ansöker om körkortstillstånd	59
6.3.1	Problembeskrivning	60
6.3.2	Lösningförslag	61
6.4	Körbedömning hos Trafikverket	63
6.4.1	Problembeskrivning	63
6.4.2	Lösningförslag	64
6.5	Överblick av processerna för körbedömning för synfält	66
6.5.1	Processen hos Transportstyrelsen	66
6.5.2	Processen hos Trafikverket	72
7	KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN REGLERING	74
7.1	Bakgrund	74
7.1.1	Problembeskrivning	74
7.1.2	Vad ska uppnås?	76
7.1.3	Vilka är lösningalternativen?	77
7.2	Vilka är berörda?	81
7.3	Vilka konsekvenser uppstår om inga åtgärder vidtas?	83
7.4	Förslagets överensstämmelse med de skyldigheter som följer av Sveriges EU-medlemskap	83
8	KONSEKVENSANALYS	88
8.1	Konsekvenser för staten, kommuner och regioner	88
8.2	Konsekvenser för företag	90

8.3	Konsekvenser för enskilda.....	91
8.4	Förslaget proportionalitet	93
8.5	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? ..	98
8.6	Uppföljning och utvärdering	99
9	SAMMANSTÄLLNING AV EKONOMISKA EFFEKTER OCH KONSEKVENSER	100
9.1	Ekonomiska effekter och konsekvenser för den enskilde	100
9.2	Ekonomiska effekter och konsekvenser för Transportstyrelsen	101
9.2.1	Kostnad för regelutveckling	103
9.2.2	Kostnad för framtagande av nya dokument samt interna informations- och utbildningsinsatser	103
9.2.3	Initialt stort flöde av nya ärenden	104
9.2.4	Ökad handläggningstid.....	104
9.2.5	Ny del i den medicinska prövningen.....	105
9.2.6	Summering av kostnader för Transportstyrelsen	105
9.3	Effekter och konsekvenser för Trafikverket	106
9.3.1	Administrativa kostnader	107
9.3.2	Utbildning.....	108
9.3.3	Summering av kostnader för Trafikverket	109
10	NYA FÖRESKRIFTER OCH REVIDERING AV BEFINTLIGA FÖRESKRIFTER	111
10.1	Nya föreskrifter om körbedömning för synfält.....	111
10.2	Revidering av medicinföreskrifterna	113
11	ÖVERVÄGANDEN	115
11.1	Låta nuvarande undantagshantering kvarstå	115
11.2	Begränsat körkortstillstånd	116
11.3	Krav om obligatorisk utbildning för den enskilde	116
11.4	Krav på specialiserade trafikskolor	117
11.5	Krav om utbildningens innehåll för förarprovare med speciell kompetens att förrätta körbedömningar.....	118
11.6	Tillsyn över Trafikverkets verksamhet	118
11.7	Synrehabilitering inför körbedömningen	119
12	FÖRFATTNINGSKOMMENTARER	120
12.1	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	120
12.2	Förslag om förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980) ..	122
12.3	Förslag om förordning om ändring i förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik m.m.	126
12.4	Förslag om förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket	126
	REFERENSER.....	127
	BILAGA.....	129

Förklaring av begrepp och förkortningar

Begrepp

Nedan definieras och förklaras en del av de begrepp och sjukdomar som förekommer i rapporten

Begrepp	Förklaring
Medicinska begrepp	
Bländningskänslighet	Bländningskänslighet innebär en ökad känslighet för skarpa ljuskällor som exempelvis strålkastare eller starkt reflekterande ytor
Kontrastkänslighet	Kontrastkänslighet innebär en känslighet i förmågan att utskilja objekt från bakgrunden vid låg skillnad i ljusstyrka eller färg
Nedsatt mörkerseende	Nedsatt mörkerseende innebär en onormal svårighet se föremål under svaga ljusförhållanden. Kraftigt nedsatt mörkerseende uppstår framför allt vid sjukdomar i näthinnan.
Homonym hemianopsi	Homonym hemianopsi innebär ett halvsidigt och liksidigt synfältsbortfall på antingen höger eller vänster sida, defekten är konstant oavsett om man tittar med höger eller vänster öga
Komplett hemianopsi	En komplett hemianopsi innebär att personen inte ser något alls i den drabbade halvan av synfältet – varken med höger eller vänster öga
Inkomplett hemianopsi	Inkomplett hemianopsi innebär att personen har en viss, perception bevarad i det drabbade området, till exempel uppfattning av rörelser
Kvadrantanopsi	Kvadrantanopsi innebär ett synfältsbortfall inom en fjärdedel av synfältet, samma i båda ögonen
Skotom	Skotom innebär ett område i synfältet med total eller delvis nedsatt synuppfattning
Oftalmolog	En oftalmolog är en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar

Glaukom	Glaukom är en progressiv sjukdom som leder till synfäلتsbortfall, ofta men inte alltid är sjukdomen förknippad med förhöjt tryck inne i ögat
Diabetesretinopati	Diabetesretinopati innebär att det finns förändringar i ögats näthinna som har orsakats av diabetes
Estermanprogrammet	En teknik inom automatiserad synfäلتsundersökning, där ett stillastående ljusstimuli visas i ett visst mönster av förutbestämda positioner
Körkortsbehörigheter	
Lägre behörigheter	Med lägre behörigheter avses fordon av typ moped (AM), motorcykel (A1, A2, A) och personbil (B, BE) samt traktorkort.
Högre behörigheter	Med högre behörigheter avses fordon av typ lastbil (C1, C1E, C, CE), buss (D1, D1E, D, DE) och taxiförarlegitimation.
Grupp 1	Omfattar behörigheterna A, A1, A2, AM, B, B1 och BE (definition körkortsdirektivets bilaga III)
Grupp 2	Omfattar behörigheterna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E (definition körkortsdirektivets bilaga III)

Förkortningar

Nedan anges hur vissa namn och begrepp förkortas eller benämns i rapporten.

Namn eller begrepp	Förkortning
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen	CBR
Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.	Körkortsdirektivet
Körkortsförordningen (1998:980)	Körkortsförordningen eller KKF
Körkortslag (1998:488)	Körkortslagen eller KKL
Royal Dutch Visio	RDV
Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.	Medicinföreskrifterna

Sammanfattning

På uppdrag av regeringen har Transportstyrelsen utrett förutsättningarna för att ett körprov i verklig trafik för behörighet B, genomfört av Trafikverket, ska kunna användas som en del av bedömningen av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. I denna rapport lämnas förslag på lämplig omfattning av en sådan verksamhet och hur den ska finansieras. Transportstyrelsen lämnar också förslag på vilka författningsändringar som är nödvändiga för att få en sådan verksamhet på plats.

I dag kan den som har synfältsdefekter och inte uppfyller de medicinska kraven för körkort ansöka om undantag från kraven gällande synfältet. Transportstyrelsen prövar ansökan och kan medge undantag om det bedöms kunna ske utan fara för trafiksäkerheten. I vissa europeiska länder finns det möjlighet att genom ett praktiskt körprov visa att man kan kompensera för sina defekter och ändå köra trafiksäkert. Resultatet av ett sådant körprov kan sedan ligga till grund för att ett undantag från synfältskraven kan medges. Något sådant praktiskt körprov finns dock inte i Sverige.

Transportstyrelsen har undersökt hur det praktiska körprovet fungerar och tillämpas i ett antal europeiska länder. Utifrån denna undersökning gjordes en fördjupad kartläggning av Nederländerna, eftersom man där har utvecklat och använder sig av ett prov specifikt för synfältsdefekter. Nederländerna har dessutom haft dessa praktiska körprov i många år och har också följt upp verksamheten vid flera tillfällen.

Förslag och bedömningar

Kortfattat innebär Transportstyrelsens förslag att det skapas förutsättningar för en verksamhet med körbedömning för synfält som Trafikverket ansvarar för och som grundar sig på hur det fungerar i Nederländerna.

Transportstyrelsen föreslår därför bland annat följande:

- Trafikverket tilldelas formellt uppdraget att bli den behöriga myndighet som ska anordna körprov i verklig trafik i Sverige, fortsättningsvis benämnt *körbedömningar för synfält*.
- Den körbedömning för synfält som ska anordnas av Trafikverket ska grunda sig på den metod som används i Nederländerna och innehålla samma moment under körningen som ingår i en körbedömning i Nederländerna.
- Den som söker eller har körkort eller körkortstillstånd ska vara skyldig att genomgå körbedömning för synfält hos Trafikverket, om det behövs för prövningen av om en person är medicinskt lämplig för att ha körkort.

- De medicinska förutsättningarna för att en person i undantagsfall ska kunna anses lämplig för körkortsinnehav, trots nedsättningarna i synfältet, blir en del av de medicinska kraven för innehav av körkort (medicinföreskrifterna). Dessa medicinska förutsättningar föreslås utgå från de minimikrav som framgår av körkortsdirektivet för att få ha körkort i undantagsfall samt utifrån de förutsättningar som gäller i Nederländerna.
- När det finns skäl att utreda den medicinska lämpligheten för den som söker körkortstillstånd med en körbedömning för synfält, ska Transportstyrelsen meddela ett särskilt beslut om att genomföra körbedömning. Beslutet är det som ger personen rätt att övningsköra och att genomföra körbedömningen i verklig trafik, trots att personen saknar körkortstillstånd.
- Körbedömningen för synfält ska avläggas av tjänsteman hos Trafikverket som har ett förordnande som förarprövare, med lång erfarenhet och med särskild kompetens.
- För körbedömningen ska en avgift tas ut motsvarande kostnaden för körbedömningen. Trafikverket uppskattar kostnaden till 2 000 kronor för den enskilde.

Förslagets förväntade effekter

Transportstyrelsens förslag innebär sammantaget att en verksamhet med körbedömning för synfält skulle kunna användas som en del av bedömningen av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall.

För den enskilde skulle det vara positivt ur ett tillgänglighetsperspektiv och för livskvaliteten i stort om det infördes ett tillförlitligt sätt att testa körförmågan i undantagssituationer. En körbedömning för synfält skulle ge många enskilda som inte uppfyller de medicinska kraven avseende synfältet en möjlighet att visa om de kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte.

Ett praktiskt prov som testar körförmågan skulle sannolikt också bidra till ökad förståelse och acceptans hos den enskilde om ställningstagandet blir att körkortsinnehav inte är lämpligt. En körbedömning för synfält med ett underkänt resultat kommer sannolikt att vara lättare att förstå och acceptera för den berörde jämfört med ett beslut som har fattats enbart på ett medicinskt underlag.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

dels att nuvarande 3 kap. 2 a § ska betecknas 3 kap. 2 b §,

dels att 3 kap. 3, 10 och 15 a §§, 5 kap. 3 §, 8 kap. 1 och 2 §§ och 10 kap.

6 § och rubriken närmast före 3 kap. 10 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 3 kap. 2 a §, 4 kap. 1 a § och 7 kap. 3 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

2 a §

*Beslut om körbedömning för synfält
får meddelas i ärende om
körkortstillstånd för den som är
skyldig att genomgå körbedömning
för synfält enligt 3 §.*

*Beslut om körbedömning för synfält
gäller endast under viss tid.*

3 §¹

Den som söker eller har
körkortstillstånd eller körkort är
skyldig att genomgå
läkarundersökning,
blodprovstagning eller annan
liknande undersökning som behövs
för den prövning som avses i 2 §
andra och tredje styckena eller
annars i denna lag.

**Villkor för innehav av
körkortstillstånd eller körkort**

Den som söker eller har
körkortstillstånd eller körkort är
skyldig att genomgå
läkarundersökning, *körbedömning
för synfält*, blodprovstagning eller
annan liknande undersökning som
behövs för den prövning som avses i
2 § andra och tredje styckena eller
annars i denna lag.

**Villkor för innehav av
körkortstillstånd, körkort eller
beslut om körbedömning för synfält**

¹ Senaste lydelse 1998:488.

10 §²

När ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas, får de särskilda villkor för innehavet av körkortstillståndet eller körkortet som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt beslutas. Sådana villkor får också beslutas efter det att körkortstillståndet har meddelats eller körkortet utfärdats.

Ett beslut om körbedömning för synfält får förenas med de villkor som är nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

15 a §³

Vid övningskörning enligt 4 kap. 5 § 4 med personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska den som övningskör ha med sig en handling som styrker dennes identitet.

Vid övningskörning enligt 4 kap. 1 a § eller körbedömning för synfält enligt 3 kap. 3 § ska den som övningskör eller genomför körbedömningen ha med sig handling som styrker dennes identitet samt beslutet om körbedömning för synfält.

Identitetshandling ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polisman begär det.

Identitetshandling och beslut som avses i andra stycket ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polisman begär det.

4 kap.**1 a §**

Beslut om körbedömning för synfält ger rätt att övningsköra på trafikskola, under uppsikt av utbildningsledare eller trafiklärare.

² Senaste lydelse 2011:1580.

³ Senaste lydelse 2022:1206.

5 kap.**3 §⁴**

Ett körkort ska återkallas, om

1. körkortshavaren har gjort sig skyldig till
 - a) grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
 - b) rattfylleri enligt 4 § samma lag,
 - c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag,
 - d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
 - e) brott mot 7 kap. 2 eller 3 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367), eller
 - f) brott mot 8 kap. 2 eller 3 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem,
2. körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,
3. körkortshavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,
4. körkortshavaren i annat fall vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,
5. körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte bör ha körkort,
6. det med hänsyn till annat brott som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,
7. körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,
8. körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg *eller bevis om godkänt förarprov, eller*
 8. körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg, *bevis om godkänt förarprov eller att genomföra en körbedömning för synfält, eller*
9. det fanns hinder mot att utfärda körkort vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består.

⁴ Senaste lydelse 2022:374.

7 kap.*3 §⁵*

Trafikverket ska anordna sådana körbedömningar för synfält som avses i 3 kap. 3 §.

8 kap.*1 §⁶*

Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut enligt 7 kap. 2 § första och andra styckena, om inte annat följer av 2 §,
2. Beslut
 - a) att inte utfärda körkort med stöd av 3 kap. 1 § första stycket 2, och
 - b) att utfärda körkort utan behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE med stöd av 5 kap. 14 § andra stycket andra meningen,
3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva introduktionsutbildning eller riskutbildning, och
4. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller riskutbildning.

Ett beslut om föreläggande om att ge in läkarintyg *eller bevis om godkänt förarprov* får överklagas endast tillsammans med det beslut varigenom ärendet avgörs.

Ett beslut om föreläggande om att ge in läkarintyg, *bevis om godkänt förarprov, beslut om att genomföra körbedömning för synfält eller föreläggande om att genomföra en körbedömning för synfält* får överklagas endast tillsammans med det beslut varigenom ärendet avgörs.

2 §⁷

Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i fråga om utfärdande av traktorkort eller förarbevis,
2. beslut i fråga om utfärdande av körkort i annat fall än som avses i 1 § första stycket 2,
3. beslut i fråga om
 - a) förnyelse av förarbevis, och
 - b) förnyelse av körkort i andra fall än då beslut att inte förnya körkortet fattas med stöd av 3 kap. 14 a §,
4. uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5,
5. beslut enligt 5 kap. 7 § om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis,

⁵ Tidigare 3 § upphävd genom 2009:1352.

⁶ Senaste lydelse 2012:876.

⁷ Senaste lydelse 2011:1580.

6. beslut i fråga om godkännande vid
förarprov

6. beslut i fråga om godkännande vid
förarprov, *och*

*7. Trafikverkets beslut i fråga om
körbedömning för synfält.*

10 kap.

6 §⁸

I ärenden enligt denna lag får den
enskilde föreläggas att ge in
läkarintyg *eller bevis om godkänt
förarprov* eller att förnya körkortet.

I ärenden enligt denna lag får den
enskilde föreläggas att ge in
läkarintyg, *bevis om godkänt
förarprov, eller att genomföra
körbedömning för synfält* eller att
förnya körkortet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2027.

⁸ Senaste lydelse 2017:272.

1.2 Förslag till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortsförordningen (1998:980) dels att 3 kap. 5 och 9 §§, 5 kap. 2 och 3 §§ och 8 kap. 1 och 11 §§ ska ha följande lydelse, dels att det ska införas fem nya paragrafer, 3 kap. 4, 9 a och 9 b §§, 7 kap. 10 § och 8 kap. 11 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

4 §⁹

Transportstyrelsen får besluta om körbedömning för synfält om

1. Sökanden i övrigt uppfyller krav på medicinskt och personlig lämplighet enligt 3 kap. 2 § körkortslagen, och

2. Sökanden inte tidigare har genomfört en körbedömning för synfält med underkänt resultat.

Om det föreligger särskilda skäl får Transportstyrelsen besluta om körbedömning för synfält även om sökanden tidigare har genomfört sådan körbedömning med underkänt resultat.

Ett beslut om körbedömning för synfält gäller för behörighet B och gäller så länge som utredning för körkortstillstånd pågår, dock som längst ett år.

5 §¹⁰

Om den som söker körkortstillstånd inte följer ett föreläggande att inom viss tid ge in läkarintyg, ska ansökningen avvisas. Föreläggandet ska innehålla en upplysning om detta.

Om den som söker körkortstillstånd inte följer ett föreläggande att inom viss tid ge in läkarintyg *eller att genomföra körbedömning för synfält*, ska ansökningen avvisas. Föreläggandet ska innehålla en upplysning om detta.

⁹ Tidigare 4 § upphävd genom 2012:5.

¹⁰ Senaste lydelse 2012:5.

9 §¹¹

Genom villkor enligt 3 kap. 10 § körkortslagen (1998:488) får den behörighet som följer av ett körkortstillstånd *eller* ett körkort begränsas till

Genom villkor enligt 3 kap. 10 § körkortslagen (1998:488) får den behörighet som följer av ett körkortstillstånd, *ett körkort eller ett beslut om körbedömning för synfält* begränsas till

1. att avse fordon med viss utrustning eller ett visst fordon som funnits lämpligt för sökanden,
2. körning endast om personliga hjälpmedel används, exempelvis glasögon, hörapparat eller protes,
3. ett visst område, en viss tid eller en viss typ av transport, eller
4. annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Körbedömning för synfält

9 a §

Körbedömning för synfält enligt 3 kap. 3§ körkortslagen (1998:488) ska avläggas inför tjänsteman hos Trafikverket som:

- 1. har ett förordnande som förarprövare,*
- 2. har minst 3 års erfarenhet som förordnad förarprövare, och*
- 3. har genomgått en särskild utbildning för ändamålet som Trafikverket ansvarar för.*

9 b §

Vid körbedömning för synfält ska ett fordon användas som är lämpligt för bedömningen och som innehas av

- 1. Trafikverket, eller*
- 2. En trafikskola med tillstånd enligt 2 § lagen om (1998:493) om trafikskolor.*

Transportstyrelsen får, efter samråd med Trafikverket, meddela föreskrifter om undantag från första stycket.

¹¹ Senaste lydelse 2010:783.

5 kap.2 §¹²

Om det finns anledning att anta att en körkortshavare inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att inneha körkort, ska Transportstyrelsen skyndsamt utreda hans eller hennes lämplighet.

Transportstyrelsen får förelägga körkortshavaren att *ge in ett läkarintyg som visar att körkortshavaren uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehavet eller ett bevis om godkänt förarprov.*

Transportstyrelsen får förelägga körkortshavaren att
1. ge in ett läkarintyg som visar att körkortshavaren uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehavet,
2. inom tre månader från föreläggande genomföra körbedömning för synfält, eller
3. ge in ett bevis om godkänt förarprov.

Transportstyrelsen får också höra socialnämnd, Polismyndigheten, Kriminalvården eller någon annan myndighet, om nämndens eller myndighetens yttrande har betydelse för ärendet.

3 §¹³

Ett föreläggande om att inom viss tid komma in med läkarintyg som visar att körkortshavaren uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehavet eller med bevis om godkänt förarprov, skall innehålla en upplysning om att körkortet återkallas enligt 5 kap. 3 § 8 körkortslagen (1998:488) om föreläggandet inte följs.

Ett föreläggande om att inom viss tid *genomföra körbedömning för synfält*, komma in med läkarintyg som visar att körkortshavaren uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehavet, *eller komma in med bevis om godkänt förarprov*, skall innehålla en upplysning om att körkortet återkallas enligt 5 kap. 3 § 8 körkortslagen (1998:488) om föreläggandet inte följs.

7 kap.10 §¹⁴

På begäran av Trafikverket ska Transportstyrelsen lämna över kopia av föreläggande eller beslut om körbedömning för synfält till Trafikverket. Det medicinska

¹² Senaste lydelse 2014:1264.

¹³ Senaste lydelse 1998:980.

¹⁴ Tidigare 10 § upphävd genom 2009:1369.

*underlaget för beslutet eller
föreläggandet som är av betydelse
för genomförande av körbedömning
för synfält ska också överlämnas.*

8 kap.1 §¹⁵

Transportstyrelsen får även
meddela föreskrifter om

1. sådan synprovning och sådant
läkarintyg som ska ligga till grund
för intyg och utlåtande enligt 3 kap.
1 § samt om en socialnämnds
yttrande enligt 3 kap. 8 §, *och*
2. *verkställigheten av 3 kap. 3 §
och 10 kap. 5 § körkortslagen
(1998:488).*

Transportstyrelsen får även
meddela föreskrifter om

1. sådan synprovning och sådant
läkarintyg som ska ligga till grund
för intyg och utlåtande enligt 3 kap.
1 § samt om en socialnämnds
yttrande enligt 3 kap. 8 §,
2. *körbedömning för synfält, och*
3. *verkställigheten av 3 kap. 3 §
och 10 kap. 5 § körkortslagen
(1998:488).*

Transportstyrelsen ska höra Socialstyrelsen innan styrelsen meddelar
föreskrifter enligt denna paragraf.

11 §¹⁶

Transportstyrelsen får i ett enskilt
fall besluta om undantag från
föreskrifter om medicinska krav
som har meddelats med stöd av 10
kap. 1 § körkortslagen (1998:488).

Transportstyrelsen får i ett enskilt
fall besluta om undantag från
föreskrifter om medicinska krav
som har meddelats med stöd av 10
kap. 1 § körkortslagen (1998:488).
*Detta gäller dock inte medicinska
krav för synfält avseende
behörighet B.*

Undantag får begränsas till att avse ett visst område, en viss tid eller annat
som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2027.
 2. Undantag från medicinska krav gällande synfält avseende behörighet B som har meddelats med stöd av 8 kap. 11 § gäller även fortsättningsvis, så länge som det medicinska tillståndet inte har försämrats.

¹⁵ Senaste lydelse 2017:273.

¹⁶ Senaste lydelse 2017:273.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik m.m

Härigenom föreskrivs i fråga om förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik m.m.

dels att nuvarande 2 d och 2 e §§ ska betecknas 2 e och 2 f §§,

dels att nya 2 d § och 2 f § ska ha följande lydelse,

dels att 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹⁷

Denna förordning innehåller bestämmelser om avgifter för prov som anordnas av Trafikverket enligt körkortslagen (1998:488), lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, yrkestrafiklagen (2012:210), taxi-trafiklagen (2012:211) och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa författningar.

Denna förordning innehåller bestämmelser om avgifter för prov som anordnas av Trafikverket enligt körkortslagen (1998:488), lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, yrkestrafiklagen (2012:210), taxi-trafiklagen (2012:211) och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa författningar.

Denna förordning innehåller även avgifter för körbedömning för synfält som anordnas av Trafikverket enligt körkortslagen (1998:488).

2 §¹⁸

Trafikverket ska ta ut avgift enligt det som framgår av 2 a–2 e §§. För prov ska avgiften tas ut enligt normaltaxa när provet äger rum på en vardag någon gång under tiden kl. 07.30–18.00 och enligt kvälls- och helgtaxa när provet äger rum under annan tid. Normaltaxans avgiftsbelopp anges först, direkt följt av kvälls- och helgtaxans belopp inom parentes.

Trafikverket ska ta ut avgift enligt det som framgår av 2 a–2 f §§. För prov ska avgiften tas ut enligt normaltaxa när provet äger rum på en vardag någon gång under tiden kl. 07.30–18.00 och enligt kvälls- och helgtaxa när provet äger rum under annan tid. Normaltaxans avgiftsbelopp anges först, direkt följt av kvälls- och helgtaxans belopp inom parentes.

¹⁷ Senaste lydelse 2024:684.

¹⁸ Senaste lydelse 2024:684.

2 d §

Avgiften för körbedömning för synfält är 2 000 kronor per körtillfälle.

2 e §¹⁹

Trafikverket får ta ut en avgift för en förrättning eller åtgärd som inte anges i 2 a–2 d §§ eller i annan författning. Avgiften för utfört arbete per person och timme är 500 kronor. Om förrättningen, åtgärden eller något annat arbete medför rese- eller traktamentskostnader eller särskilda utlägg, ska dessa ersättas särskilt.

2 f §

Trafikverket får ta ut en avgift för en förrättning eller åtgärd som inte anges i 2 a–2 e §§ eller i annan författning. Avgiften för utfört arbete per person och timme är 500 kronor. Om förrättningen, åtgärden eller något annat arbete medför rese- eller traktamentskostnader eller särskilda utlägg, ska dessa ersättas särskilt.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2027.

¹⁹ Senaste lydelse 2024:684.

1.4 Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Härigenom föreskrivs att 2 och 6 §§ förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²⁰

Trafikverket ska

1. svara för frågor om väganordningars tekniska utförande,
2. inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet,
3. inhämta och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde,
4. utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering,
5. ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser,
6. genomföra djupstudier av samtliga vägtrafikolyckor som har medfört att någon har avlidit,
7. svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter,
8. följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet,
9. vara infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten och vara tjänsteleverantör för sådana anläggningar för tjänster som tillhör staten och ansluter till järnvägsnätet, om inte något annat beslutats,
10. i sin roll som beställare särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar,
11. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande,
12. verka för kollektivtrafikens utveckling, till exempel genom att ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna råd och stöd i fråga om utformningen av de trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,
13. medverka i genomförandet av det regionala utvecklingsarbetet,
14. genom ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart,
15. genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras,

²⁰ Senaste lydelse 2024:1003.

16. svara för att beredskapsflygplatser öppnas på begäran av utförare av samhällsviktiga flygtransporter under tider då flygplatserna har stängt, och tillhandahålla en teknisk lösning för informationsutbyte mellan denna funktion, beredskapsflygplatserna och utförarna av samhällsviktiga flygtransporter, och

17. i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga

- a) åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,
- b) åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- c) begränsade ombyggnationer, och
- d) nyinvesteringar eller större ombyggnationer.

16. svara för att beredskapsflygplatser öppnas på begäran av utförare av samhällsviktiga flygtransporter under tider då flygplatserna har stängt, och tillhandahålla en teknisk lösning för informationsutbyte mellan denna funktion, beredskapsflygplatserna och utförarna av samhällsviktiga flygtransporter,

17. i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga

- a) åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,
- b) åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- c) begränsade ombyggnationer, och
- d) nyinvesteringar eller större ombyggnationer, och

18. *ansvara för verksamhet gällande körbedömning för synfält.²¹*

6 §²²

Trafikverket får bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I detta ingår att

1. utföra uppdrag inom väg- och järnvägsinfrastrukturuområdena, tillhandahålla el i anslutning till järnvägsinfrastrukturuområdet, tillhandahålla drift av it- system samt bedriva andra elektroniska kommunikationstjänster,
2. upphandla och tillhandahålla materiel för väg- och järnvägsinfrastruktur,
3. tillhandahålla färjeverksamhet,
4. tillhandahålla utbildningsverksamhet,

²¹ Notera att Transportstyrelsen även i rapporten Översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B (TSG 2023-1619) på sidan 32 förslår ett tillägg i 2 § med en ny punkt om anordna förarprov.

²² Senaste lydelse 2023:46.

5. utföra fotografering inför utfärdande av körkort utan krav på förarprov och vid förnyelse av körkort,

6. hyra ut fordon vid körprov,

6. hyra ut fordon vid körprov *och*
vid körbedömning för synfält,

7. hyra ut reservbroar, och

8. förvalta och hyra ut järnvägsfordon till i första hand järnvägsföretag som staten ingår trafikeringsavtal med, i andra hand andra järnvägsföretag.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2027.

2 Inledning

2.1 Bakgrund till uppdraget

Personlig och medicinsk lämplighet

För att få ett körkortstillstånd eller ett körkort i Sverige behöver den enskilde vara personligt och medicinskt lämplig. När det gäller den medicinska lämpligheten, så provas den utifrån de medicinska krav som anges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (medicinföreskrifterna) [1].

Möjligheten att framföra fordon innebär många gånger en frihet, men kan också vara en förutsättning för att kunna ta sig till exempel till arbetet. Samtidigt är det ur trafiksäkerhetshänseende viktigt att de förare vi har på våra vägar uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehav.

Möjlighet till undantag

Den som har fått avslag på sin ansökan om körkortstillstånd eller fått sitt körkort återkallat av medicinska orsaker har möjlighet att ansöka om undantag från de medicinska kraven.

Möjligheten till undantag från kraven i medicinföreskrifterna regleras i 8 kap. 11 § körkortsförordningen (1998:980), nedan kallad körkortsförordningen eller KKF [2]. Där anges att Transportstyrelsen i ett enskilt fall får besluta om undantag från föreskrifter om medicinska krav som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § körkortslagen (1998:488), nedan kallad körkortslagen eller KKL [3]. Undantag får begränsas till att avse ett visst område, en viss tid eller annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

För att Transportstyrelsen ska kunna pröva en ansökan om undantag, så måste det först vara fastställt att personen inte uppfyller de medicinska kraven för innehav av körkort. Det innebär att personen endast kan ansöka om undantag om han eller hon av medicinska skäl fått sitt körkort återkallat eller fått avslag på sin ansökan om körkortstillstånd och beslutet vunnit laga kraft. Det vill säga när beslutet om återkallelse eller avslag inte längre går att överklaga.

Möjlighet till undantag vid synfältsdefekter

Den som har synfältsdefekter och inte uppfyller de medicinska kraven för körkort kan alltså ansöka om undantag från kraven gällande synfältet. En förutsättning för att undantag ska kunna medges är att förhållandena i det enskilda fallet är sådana att Transportstyrelsen bedömer att undantag kan medges utan fara för trafiksäkerheten.

Bevisbördan vid ansökan om undantag ligger på den som begär undantag från reglerna. I dag finns det dock ingen möjlighet att genom ett praktiskt körprov visa att man kan kompensera för sina defekter och ändå köra

trafiksäkert. De undantag som Transportstyrelsen beviljar från synfältskraven baseras alltså i dag i stort sett på det medicinska underlaget, andra faktorer har endast marginell betydelse.

EU-regler

Medicinföreskrifterna utgår från bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (nedan kallat körkortsdirektivet) [4]. Bilagan innehåller de harmoniserade medicinska minimikrav som ska uppnås av alla medlemsstater i EU. Körkortsdirektivets regler om synfunktionerna reviderades i sin helhet år 2009 [5].

I bilagans avsnitt 6 om synfunktionerna anges hur stort synfältet måste vara för den som kan få ett körkort. I avsnitt 6 anges också att utfärdande av körkort kan övervägas i undantagsfall för förare i grupp 1 (behörigheterna AM, A1, A2, A, B och BE) som inte uppfyller kraven om synfältet. Förutsättningen är att de inte har någon annan nedsättning av synfunktionen och att de i dessa fall även bör klara av ett praktiskt test anordnat av behörig myndighet. I Sverige finns det dock inte någon möjlighet för den enskilde att genomföra ett praktiskt test för att visa sin körförmåga trots synfältsdefekter.

Tidigare regeringsuppdrag

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fick år 2021 i uppdrag av regeringen att i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen analysera möjligheterna att utveckla metoderna för att kunna bedöma om ett undantag kan medges från de medicinska kraven gällande horisontellt synfält för körkort. Uppdraget redovisades den 31 oktober 2022 i rapporten *Utredning om förutsättningar för undantag från de medicinska kraven för individer med synfältsbortfall* [6].

Av rapporten framgår att

- forskning på gruppnivå visar att förare med en nedsatt synförmåga kör sämre än de med normalseende, men att det inom gruppen finns individer som kan kompensera för bristerna och köra trafiksäkert
- ett nytt förfaringssätt för hanteringen av individer med synfältsbortfall med avseende på körkortsinnehav skulle få flera positiva effekter
- det finns ett antal juridiska hinder för att införa ett praktiskt prov för prövning av synfältsnedsättningar, vilket skulle kräva ändringar på både lag- och förordningsnivå, och även i föreskrifter.

2.2 Uppdraget och dess syfte

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att ett körprov i verklig trafik för behörighet B, genomfört av Trafikverket, ska kunna användas som en del av bedömningen

av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall²³. Av uppdraget framgår att Transportstyrelsen ska utreda och lämna förslag om

- lämplig omfattning av en sådan verksamhet
- finansiering av en sådan verksamhet
- utformning av ett sådant körprov
- eventuella ändringar i författningar.

Konsekvenserna av eventuella författningsändringar ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning²⁴ [7], inklusive hur en sådan undantagshantering ska finansieras.

Vidare ingår i uppdraget att Transportstyrelsen ska beakta erfarenheter från undantagshanteringen för synfältsbortfall i ett urval av andra europeiska länder samt inhämta synpunkter från berörda myndigheter och samarbeta med Trafikverket vad gäller utformning av prov och regler kring förarprövare.

2.3 Metod

Uppdraget omfattar flera olika delar, därför har metod och tillvägagångssätt anpassats utifrån respektive del i arbetet. Generellt har Transportstyrelsen så långt som möjligt utgått från befintlig forskning och kunskap. Analyser och yttranden från sakkunniga inom Transportstyrelsen och från andra myndigheter och aktörer har också varit viktiga inslag i arbetet.

I arbetet med att ta reda på hur det fungerar i andra länder i Europa har Transportstyrelsen skickat ut ett frågeformulär till ett antal länder innehållande frågor om bland annat hur dessa länder använder sig av praktiskt körprov vid synfältsdefekter²⁵. Där det rörde oklarheter följde vi upp frågeformuläret med ytterligare skriftliga frågor. I några fall genomförde vi även digitala möten.

Utifrån resultatet av den inhämtade informationen över hur det fungerar i andra länder, valde Transportstyrelsen att genomföra en fördjupad kartläggning över hur Nederländernas verksamhet med praktiska körprov fungerar. Nederländerna valdes som land att fördjupa sig i, eftersom de har ett särskilt utvecklat praktiskt körprov för just synfältsdefekter. Vi har under utredningsarbetet genomfört både digitala och fysiska möten med olika organisationer och personer i Nederländerna som hanterar processen kring det praktiska körprovet för personer med synfältsdefekter. Under hösten 2024 genomförde till exempel Transportstyrelsen tillsammans med

²³ Uppdraget i sin helhet finns i bilaga 1.

²⁴ Efter att Transportstyrelsen fick uppdraget har det kommit en ny förordning om konsekvensutredning: Förordning (2024:183) om konsekvensutredningar

²⁵ Finland, Norge, Danmark, Storbritannien, Tyskland och Nederländerna.

Trafikverket ett studiebesök i Nederländerna, där vi bland annat träffade representanter från Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR).

2.3.1 Samverkan

Under hela utredningsarbetet har Transportstyrelsen haft en nära samverkan med representanter från Trafikverket och stämt av de förslag som rör Trafikverket med dem.

Som beskrivs i kapitlet ovan, genomförde VTI ett regeringsuppdrag mellan åren 2021-2022, där de utredde förutsättningarna för undantag från de medicinska kraven för individer med synfältsbortfall. Transportstyrelsen hade därför inledningsvis ett möte med representanter från VTI, för att få ta del av deras erfarenheter från detta uppdrag.

Under arbetet med utredningen har Transportstyrelsen hållit i en workshop med företrädare från patientorganisationer. Syftet med workshopen var att informera patientorganisationerna om själva uppdraget samt att ta in deras tankar, inspel och frågor i ämnet.

Vidare har Transportstyrelsen haft digitala möten med företrädare från trafikskolebranschen. Syftet med dessa möten var att informera om uppdraget, att berätta om förslag med koppling till trafikskolebranschen och att få höra trafikskolebranschens inspel till dessa förslag.

2.4 Avgränsningar

Av uppdragsbeskrivningen framgår vissa avgränsningar. Uppdraget avser till exempel endast behörighet B. Det ingår inte att utreda och föreslå andra alternativ till att få sin faktiska körförmåga prövad än körprov i verklig trafik, såsom simulatorer. Det ingår heller inte i uppdraget att överväga andra myndigheter än Trafikverket som den myndighet som ska vara behörig att anordna det praktiska körprovet.

I rapporten redogör Transportstyrelsen för förslag som kommer att kräva nya eller ändrade myndighetsföreskrifter. I rapporten framgår vad som kommer att krävas, det vill säga skäl, innebörd och riktning för dessa föreskrifter. Transportstyrelsen har dock avgränsat arbetet till att inte omfatta färdiga föreskriftsförslag. För att kunna ta fram de nya föreskrifterna som föreslås i rapporten, krävs att myndigheten får ett utökat bemyndigande i körkortsförordningen.

3 Kort om ögonsjukdomar och synfälsdefekter

Detta avsnitt beskriver kortfattat vanliga ögonsjukdomar och synnedsättningar, vad ett synfält är och sjukdomarnas påverkan på körförmågan.

3.1 Vanliga ögonsjukdomar

När det gäller ögonsjukdomar talar man om statiska eller progressiva ögonsjukdomar eller tillstånd.

- En statisk ögonsjukdom är en sjukdom eller ett tillstånd som inte förväntas förvärras eller försämrats med tiden. Det kan vara en synnedsättning som har uppstått till följd av en traumatisk händelse, till exempel en hjärnskada. Det kan också vara ett tillstånd som är medfött.
- En progressiv ögonsjukdom är en ögonsjukdom som förvärras och blir sämre med tiden.

Några av de vanligaste sjukdomarna som förekommer när det gäller synfält och körkortsinnehav är diabetesretinopati, glaukom och synfältsnedsättningar till följd av stroke.

3.2 Synfält och synfältsbortfall

Ett synfält definieras som det område en person kan se utan att behöva vrida blicken, det vill säga det vi ser om vi håller huvudet rakt och tittar rakt fram. Ett synfältsbortfall orsakar en begränsning att se i detta område: vissa delar av synfältet på ett eller båda ögonen försvinner. För en person med synfältsbortfall kan det vara svårt att orientera sig i ett rum eller att uppfatta personer och föremål i det påverkade synområdet. [8]

3.3 Synfältsbortfall och bilkörning

Att köra bil är ett grundläggande sätt att transportera sig på. Att kunna köra bil utgör en nödvändig förutsättning för ett oberoende i det dagliga livet. Många är beroende av ett fordon för att kunna röra och transportera sig i samhället [9, 10]. Att bli av med körkortet kan ge begränsad tillgänglighet till boende, umgänge, fritidsaktiviteter och möjligheter att genomföra vardagssysslor, vilket i sin tur kan resultera i svåra anpassningar och lägre välbefinnande [11].

Att köra motorfordon är en komplex aktivitet som ställer stora krav på både mentala och fysiska funktioner, där synförmågan utgör en viktig del. Att köra bil involverar visuella sensoriska funktioner som kontrastkänslighet, ljuskänslighet och rumslig upplösning. Samtidigt krävs användning av den centrala och perifera synen och kognitiva förmågor för att kunna kontrollera att fordon i en visuellt rörlig miljö. Det finns forskning som visar att personer med synfältsnedsättningar på gruppnivå kör sämre än personer med normalt seende [12]. Andra studier visar att det på individuell nivå

finns de som klarar att kompensera för sina defekter och ändå köra säkert. Det finns också studier som pekar på att de som under ett körprov bedömts ha förmåga att kompensera för sina defekter är de personer som skannar av omgivningen genom många ögon- och huvudrörelser i högre utsträckning än de som inte klarade ett körprov. [12–14] Moment som personer med synfältsnedsättningar har störst problem med under körning är hastighetsanpassning vid filbyte, positionering i filen och i kurvor samt att hinna reagera på oväntade händelser i periferin.

Det saknas dock ett mätinstrument som på ett säkert sätt kan mäta vilka personer som kan kompensera för sina defekter och därigenom också kan köra säkert. Flera länder i Europa använder sig av ett praktiskt körprov för att avgöra om personen kan köra säkert eller inte trots sina synfältsdefekter. Den jämförelse som är gjord inom ramen för detta regeringsuppdrag visar dock att de länder som har granskats har olika upplägg för hur det praktiska körprovet ser ut, se kapitel 5.1.

Det saknas vetenskapliga studier som svarar på hur ett praktiskt körprov vid synfältsdefekter ska gå till och vilka moment som ska ingå. Någon vedertagen standard finns inte.

4 Regelverket för körkort vid synfälsdefekter

I avsnittet nedan beskrivs vilka regler som gäller från och med den 1 februari 2025 för körkortsinnehav vid synfälsdefekter, samt hur reglerna såg ut innan reglerna för synfäls ändrades. Även undantagshandlingen som finns i dag gällande synfälsdefekter och körkort beskrivs kortfattat, liksom de nya förutsättningar för undantag som de ändrade, mildare kraven för synfäls har fört med sig. Det är viktigt att ha vetskap om detta för att få en förståelse för de förslag som presenteras i kapitel 6.

Större delen av den information som anges nedan kommer från den regelanlys Transportstyrelsen gjorde inom ramen för det regeringsuppdrag som VTI genomförde mellan åren 2021–2022 [6].

4.1 Vilka krav har körkortsdirektivet angående synfäls och körkortsinnehav?

Kraven gällande synfälsdefekter och innehav av körkort regleras i körkortsdirektivet. Direktivets regler om synfunktionerna reviderades i sin helhet år 2009 [5].

Ett EU-direktiv kräver införlivning i medlemslänternas nationella regelverk. Ett direktiv lämnar till de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för införlivandet, men medlemslänternas är bundna vid det resultat som direktivet är tänkt att uppnå. De medicinska kraven i körkortsdirektivet är så kallade minimikrav, vilket innebär att medlemslänternas alla minst måste uppnå kraven i direktivet. Det betyder att våra svenska regler för innehav av körkort vid synfälsdefekter inte får understiga de krav om synfäls som anges i direktivet.

För lägre behörigheter gäller följande enligt körkortsdirektivet (punkt 6.1, andra stycket):

Det horisontella synfäls bör vara minst 120 grader, som ska kunna utvidgas minst 50 grader till höger och vänster och 20 grader uppåt och nedåt. Inga defekter får finnas inom den centrala tjugogradersradien.

Vidare anger körkortsdirektivet i punkt 6 följande:

Körkort kan i undantagsfall övervägas för förare i grupp 1 då standarderna för synfäls eller synskärpan inte uppfylls. I sådana fall ska föraren undersökas av behörig medicinsk personal som kan konstatera att det inte föreligger någon annan nedsättning av synfunktionen, inklusive bländnings- och kontrastkänslighet eller nedsatt mörkerseende. Förare eller sökande bör även klara av ett praktiskt test som anordnas av en behörig myndighet.

Det betyder att en person som inte uppfyller direktivets krav för synfältet, i undantagsfall ändå skulle kunna medges ett körkort för lägre behörigheter. Förutsättningen är i sådant fall att personen undersöks av behörig medicinsk personal som konstaterar att det inte finns någon annan nedsättning av synfunktionerna. Direktivet anger också att ett godkänt praktiskt test anordnat av en behörig myndighet skulle kunna ligga till grund för ett sådant undantag.

4.2 Vad säger körkortslagen?

I körkortslagen anges bland annat till vem ett körkortstillstånd kan meddelas, under vilka förutsättningar ett körkort får utfärdas och när ett körkort kan återkallas.

I 2 kap. 1 § KKL anges bland annat att en personbil endast får framföras av den som har ett gällande körkort för fordonet.

Av 3 kap. 1 § KKL framgår under vilka förutsättningar körkort får utfärdas. En av förutsättningarna är att sökanden har körkortstillstånd²⁶. En annan förutsättning är att sökanden har avlagt ett godkänt förarprov²⁷. Förarprovet består i de flesta fall av ett kunskapsprov och ett körprov²⁸. Av 3 kap. 4 § fjärde stycket KKL framgår bland annat att körprov endast får avläggas av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1-3. Detta innebär alltså att det inte är möjligt att genomföra ett körprov utan körkortstillstånd. Körkortstillstånd är också en av förutsättningarna för att få övningsköra.²⁹

I 3 kap. 2 § första stycket KKL anges att körkortstillstånd endast får meddelas till den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Vidare anges i tredje stycket samma paragraf att lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredsställande syn för att köra fordon av det slag ansökningen avser och att sökanden i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Av 3 kap. 3 § KKL följer vidare att den som söker eller har körkortstillstånd eller körkort är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs för den prövning som avses i 2 § andra och tredje styckena eller annars i denna lag.

Transportstyrelsens medicinföreskrifter

Genom bemyndigande i lag och förordning får Transportstyrelsen meddela ytterligare föreskrifter om medicinska krav för körkortsbehörigheter³⁰.

²⁶ Se 3 kap. 1 § 1 KKL.

²⁷ Se 3 kap. 1 § 4 KKL.

²⁸ Se 3 kap. 4 § första stycket KKL.

²⁹ Se 4 kap. 1 § KKL.

³⁰ Se 8 kap. 1 och 6 §§ KKF (1998:980) samt 10 kap. 1 § KKL (1998:488).

Myndigheten har föreskrivit om sådana medicinska krav i Transportstyrelsens medicinföreskrifter (TSFS 2010:125).

Av 1 kap. 3 § medicinföreskrifterna framgår att kraven i föreskrifterna bland annat gäller vid ansökan om körkortstillstånd och vid frågan om fortsatt innehav av körkortstillstånd eller körkort.

Återkallande av körkort

Enligt 5 kap. 3 § 7 KKL ska ett körkort återkallas bland annat om körkortshavarens förutsättningar att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han eller hon från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort.

Det betyder att om kraven i medicinföreskrifterna inte längre är uppfyllda, kommer körkortet att återkallas.

Läkaranmälan

Enligt 10 kap. 5 § KKL är en läkare skyldig att anmäla till Transportstyrelsen om det vid en undersökning av en körkortshavare visat sig att personen är medicinskt olämplig att inneha körkort. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Av 1 kap. 9 § medicinföreskrifterna följer att de grundläggande förutsättningarna för en sådan läkaranmälan ska anses föreligga om kraven i 1–15 kap. i föreskrifterna inte uppfylls.

Föreläggande

Av 10 kap. 6 § KKL framgår att den enskilde får föreläggas att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov eller att förnya körkortet i ärenden enligt körkortslagen.

4.3 Vilka krav ställer Transportstyrelsen angående synfält och körkortsinnehav?

De medicinska kraven angående synfält och körkort regleras i andra kapitlet om synfunktionerna i medicinföreskrifterna. Kraven om synfunktionerna ändrades i början av året och de nya föreskrifterna började gälla den 1 februari 2025.

I avsnitten nedan redovisas hur de tidigare reglerna om synfält såg ut, vad som gäller enligt de nya reglerna samt en sammanfattning av skillnaderna mellan de gamla och de nya reglerna.

4.3.1 Reglerna om synfält fram till den 1 februari 2025

I medicinföreskrifterna som gällde fram till den 1 februari 2025 angavs följande krav gällande synfältet:

2 kap. 4 §

Synfältet ska vid seende med båda ögonen samtidigt:

- 1. ha en horisontell utsträckning av minst 120° varav minst 50° åt vardera sidan från synfältets centrum, och*
- 2. i detta område ha en vertikal utsträckning av minst 20° uppåt och minst 20° nedåt.*

I det område som anges i första stycket 1 och 2 utgör defekt som i utbredning är större än två intilliggande testpunkter i Estermanprogrammet och som är belägen i området utanför 20° från synfältets centrum, hinder för innehav.

Synfältets utsträckning och defekter inom detta område definieras av en undersökning av synfältet med sådan metod som anges i 16 kap. Vid misstanke om ögonsjukdom gäller vad som sägs i 16 kap. 4 och 6 §§.

2 kap. 5 §

Vid sådan statisk tröskelperimetri som anges i 16 kap. 6 § första stycket 2 ska värdet i varje korresponderande testpunkt uppgå till

- 1. minst 20 dB inom en radie av 10° från synfältets centrum, och*
 - 2. minst 10 dB inom en radie av 20° från synfältets centrum.*
- Trots vad som sägs i första stycket 2 får värdet i en enstaka korresponderande testpunkt utanför 10° understiga 10 dB.*

Kapitel 16 i de tidigare föreskrifterna handlade om hur synprovningen skulle gå till, vad som skulle ingå i synprovningen och vem som var behörig att utföra synprovningen. Om den som ansökte om körkortstillstånd inte uppfyllde gällande synkrav eller om det fanns misstanke om ögonsjukdom, skulle undersökningen genomföras av en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.

4.3.2 Reglerna om synfält från och med den 1 februari 2025

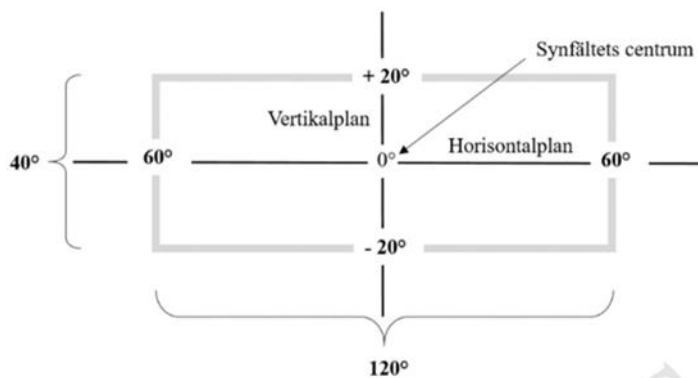
I föreskrifterna som började gälla den 1 februari 2025 [15] anges följande om synfältet (för lägre behörigheter):

2 kap. 6 §

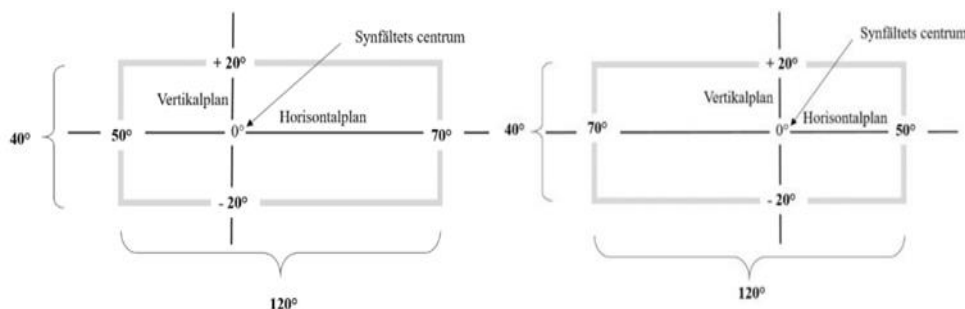
För innehav av behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort ska synfältet ha tillräcklig ljuskänslighet inom ett rektangulärt område med en horisontell utsträckning av minst 120 grader och en vertikal utsträckning av minst 40 grader (se figur 1). Området får förskjutas i sidled men av de 120 graderna måste alltid minst 50 grader vara till höger respektive till vänster från synfältets centrum. Den vertikala utsträckningen ska vara minst 20 grader uppåt och minst 20 grader nedåt från synfältets horisontalplan (se figur 1).

Tillräcklig ljuskänslighet i synfältet innebär en förmåga att uppfatta testpunkter i ett Estermanprogram eller motsvarande resultat i ett likvärdigt program.

Figur 1 Beskrivning av krav på synfältets utbredning för behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort



Figur 2 Beskrivning av maximal tillåten förskjutning av synfältets utbredning i sidled åt höger respektive vänster för behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort



Vidare anges i sjunde paragrafen att:

2 kap. 7 §

Trots vad som anges i 6 § får det inom 20 graders radie från synfältets centrum finnas nedsatt ljuskänslighet under förutsättning att nedsättningen motsvarar endast en testpunkt i ett Estermanprogram och dess placering är mellan 10 och 20 grader från synfältets centrum.

Trots vad som anges i 6 § får det utanför 20 graders radie från synfältets centrum också finnas nedsatt ljuskänslighet under förutsättning att den nedsatta ljuskänsligheten inte är mer utbredd än att den förekommer i

- 1. max ett område som motsvarar högst tre testpunkter med nedsatt ljuskänslighet, där punkterna ligger intill varandra*

vertikalt, horisontellt eller diagonalt i ett Estermanprogram, och 2. områden som i storlek motsvarar högst två testpunkter, där punkterna ligger intill varandra vertikalt, horisontellt eller diagonalt i ett Estermanprogram.

Ett område med nedsatt ljuskänslighet som sträcker sig både innanför och utanför 20 graders radie från synfältets centrum får dock aldrig motsvara mer än tre testpunkter som ligger intill varandra vertikalt, horisontellt eller diagonalt i ett Estermanprogram.

4.3.3 Skillnaderna mellan de tidigare och de nya reglerna om synfält

Synfältets utsträckning

När det gäller reglerna om vilken utsträckning synfältet ska ha, är det inte någon skillnad mellan de tidigare reglerna och de nya. Området som mäts är fortfarande detsamma. Däremot har reglerna för vilken mätmetod som ska användas för att mäta det centrala synfältet ändrats.

Centrala och perifera synfältet

Enligt de nya medicinföreskrifterna ska mätningen av såväl det centrala som det perifera synfältet göras i ett Estermanprogram. Konsekvensen av att mätningen enbart görs i ett Estermanprogram blir att de nya reglerna tillåter att ljuskänsligheten i de mest centrala delarna av synfältet får vara mer nedsatt än tidigare. Enligt de tidigare föreskrifterna skulle det centrala synfältet mätas med statisk tröskelperimetri enligt Humphrey. De tidigare reglerna ställde högre krav på ljuskänslighet i de mest centrala delarna. Tidigare krävdes minst 20 dB inom de centrala tio graderna mätt i Humphrey, medan mätmetoden med de nya reglerna innebär 10 dB inom samma område. Detta innebär alltså att de nya reglerna ställer lägre krav på vilken ljuskänslighet ögat måste ha inom de centrala 10 graderna.

Testpunkter

Det är också en skillnad i hur många testpunkter som ingår i mätningen av det centrala synfältet. Den metod som ska användas enligt de nya reglerna omfattar inte lika många testpunkter som metoden som användes enligt de tidigare reglerna. En missad testpunkt inom de centrala delarna i Estermanprogrammet, kan innebära flera missade testpunkter i Humphrey.

De nya reglerna innebär även vissa lättnader vad gäller det perifera synfältet. Nu accepteras att det finns nedsatt ljuskänslighet i ett större område av sammanhängande testpunkter än vad som accepterades tidigare, se 2 kap. 7 § andra och tredje stycket medicinföreskrifterna.

Mildare krav i de nya reglerna

Sammanfattningsvis har kraven om synfältet mildrats i och med de nya reglerna, eftersom det inte är lika många testpunkter som ingår i undersökningen och det krävs inte lika stort dB-värde i de mest centrala

delarna av synfältet. Det innebär att flera personer som inte uppfyllde de tidigare kraven om synfältet, förväntas uppfylla de nya kraven och kan få ha ett körkort utan att behöva söka och beviljas undantag.

4.4 Undantag från de medicinska kraven

I Sverige regleras möjlighet till undantag från kraven i medicinföreskrifterna i 8 kap. 11 § körkortsförordningen. I förordningen anges att Transportstyrelsen i ett enskilt fall får besluta om undantag från föreskrifterna om medicinska krav som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § körkortslagen. Undantag får begränsas till att avse ett visst område, en viss tid eller annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

För att Transportstyrelsen ska kunna pröva en ansökan om undantag, måste det först vara fastställt att personen inte uppfyller de medicinska kraven för innehav av körkort. Det innebär att personen endast kan ansöka om undantag om han eller hon av medicinska skäl fått sitt körkort återkallat eller fått avslag på sin ansökan om körkortstillstånd och beslutet vunnit laga kraft. Det vill säga när beslutet om återkallelse eller avslag inte längre går att överklaga.

4.5 Vad händer i dag när en person med synfältsdefekter ansöker om körkortstillstånd eller när personen redan har ett körkort?

4.5.1 En person med konstaterade synfältsdefekter ansöker om körkortstillstånd

4.5.1.1 Ansökan om körkortstillstånd



En person ansöker om körkortstillstånd

En person ansöker om körkortstillstånd för lägre behörigheter. Till ansökan bifogas en hälsodeklaration och ett intyg om synprovning, vilket följer av 3 kap. 1 § andra stycket KKF.

Transportstyrelsen prövar ansökan

När Transportstyrelsen får ansökan om körkortstillstånd prövas först den personliga lämpligheten. Finns det inte några personliga hinder, så utreds därefter den medicinska lämpligheten.

Av 3 kap. 2 § KKL följer att ett körkortstillstånd endast får meddelas för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Enligt 3 kap. 2 § tredje stycket KKL förutsätter lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena att sökanden har tillfredsställande syn för att köra fordon av

det slag ansökningen avser och att sökanden i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Transportstyrelsen har med stöd av bemyndigande i 8 kap. 1 och 6 §§ KKF meddelat ytterligare föreskrifter om medicinska krav för innehav av behörighet. Av praxis³¹ följer att föreskrifterna är bindande för domstolarna i den lydelse som gäller vid prövningen. Närmare regler om synfunktionerna och synprovningen finns i 2 kap. medicinföreskrifterna.

Personen uppfyller inte kraven om synfunktionerna

Om det utifrån de grundläggande uppgifterna om syn inte går att avgöra om en person uppfyller synkraven, ska ett utökat synintyg lämnas in till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska intygas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar eller av optiker³².

Transportstyrelsen förelägger i sådana fall i regel den sökande att komma in med ett läkarintyg inom viss tid. Om intyget inte kommer in i tid, kan ansökan komma att avvisas³³.

Transportstyrelsen avslår ansökan om körkortstillstånd

Om det inkomna läkarintyget visar att personen har ett synfält som inte uppfyller medicinföreskrifternas krav, avslår Transportstyrelsens ansökan om körkortstillstånd med hänvisning till att de medicinska kraven för körkort inte är uppfyllda. Det betyder att personen har så stora synfältsbortfall att kraven i föreskrifterna inte är uppfyllda. Så som de medicinska kraven för synfält är utformade är det tydligt när kraven är uppfyllda och inte³⁴.

4.5.1.2 Ansökan om undantag från synfältskraven



En person ansöker om undantag från de medicinska kraven

Om en person har fått ett avslag på sin ansökan om körkortstillstånd på grund av medicinska skäl (i detta fall på grund av att kraven för synfältet inte är uppfyllda) och beslutet har vunnit laga kraft, kan han eller hon välja att ansöka om undantag från medicinföreskrifternas krav för synfältet.

Transportstyrelsen prövar ansökan om undantag

Som beskrivits tidigare får Transportstyrelsen enligt körkortsförordningen i ett enskilt fall besluta om undantag från medicinföreskrifterna. Vid sådan prövning gäller dock alltid minimikraven i det bakomliggande körkortsdirektivet.

³¹ RÅ 85 2:96.

³² Se 17 kap. 1 § medicinföreskrifterna.

³³ Se 10 kap. 6 § KKL samt 3 kap. 5 § KKF.

³⁴ Se 2 kap. 6-7 §§ medicinföreskrifterna.

Vid en ansökan om undantag prövar Transportstyrelsen om det i ett enskilt fall är möjligt att göra undantag från de regler som fastställs i medicinföreskrifterna. En förutsättning för att undantag ska kunna medges är att förhållandena i det aktuella fallet är sådana att Transportstyrelsen bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Bevisbördan vid ansökan om undantag ligger på den som begär undantag från reglerna. Transportstyrelsen prövar ansökan om undantag utifrån det underlag som personen åberopar i sin ansökan. Det innebär att personen i sin ansökan måste kunna visa att det föreligger sådana omständigheter som gör att det går att säga att ett tillstånd som enligt regelverket utgör en trafiksäkerhetsrisk, i det enskilda fallet inte gör det.

I dagsläget saknas det dock tillförlitliga metoder som den enskilde skulle behöva för att kunna visa att han eller hon kan köra trafiksäkert. De undantag som Transportstyrelsen beviljar från synfältskraven baseras alltså i dag i stort sett på det medicinska underlaget och andra faktorer har endast marginell betydelse.

Undantagshanteringen från de tidigare kraven om synfält

I prövningen av undantag från de tidigare kraven om synfält spelade till exempel följande faktorer roll för den individuella bedömningen: hur stora synfältsdefekterna var, om defekterna satt ihop eller var utspridda, om de satt centralt eller perifert och vad som hade orsakat dem. "Djupet" av defekterna kunde också vara av betydelse för det centrala synfältet. Det vill säga om förmågan att uppfatta ljus helt saknades eller om det fanns viss förmåga att uppfatta ljus.

En del i bedömningen kunde också vara att avgöra om eventuella begränsningar (som den sökande ansökt om) kunde minska trafiksäkerhetsrisken, så att undantag kunde medges. Det kunde till exempel vara att ett körkortsinnehav begränsades till att enbart gälla för körning i dagsljus eller inom en viss radie från hemmet.

Undantagshanteringen från de nya kraven om synfält

Transportstyrelsen har, när den här rapporten skrivs, ännu inte hunnit pröva så många ansökningar om undantag utifrån de nya reglerna. I de nya medicinföreskrifterna har man redan beaktat hur stora defekter vi kan acceptera för ett körkortsinnehav, det vill säga att den gamla undantagspraxisen vid mindre defekter i princip har införlivats i föreskrifterna. Utifrån att de nya reglerna är mildare än de tidigare reglerna, kommer fler personer att uppfylla de nya kraven i medicinföreskrifterna och därför inte behöva ansöka om undantag.

De som ansöker om undantag från de nya reglerna kommer alltså att ha större synfältsdefekter än de som ansökte tidigare. Transportstyrelsen har därför anledning att tro att myndigheten kommer att vara mer restriktiv med att bevilja undantag från kraven om synfältet.

Transportstyrelsen beviljar eller avslår ansökan

Transportstyrelsen fattar sedan beslut i ärendet och beviljar eller avslår ansökan. Ett beslut om undantag gäller som regel endast under förutsättning att tillståndet inte försämras. Det är också vanligt att undantaget gäller under förutsättning att personen lämnar ett nytt läkarintyg och resultat från nya synfältsundersökningar till myndigheten inom ett par år. Det gäller framför allt vid tillstånd som är progressiva, där det är viktigt att se att tillståndet inte försämras.

Personen ansöker om ett nytt körkortstillstånd

Om en person beviljas undantag behöver han eller hon ansöka om ett nytt körkortstillstånd. Som beskrivits tidigare prövar myndigheten ansökan utifrån den personliga och medicinska lämpligheten, och i dessa fall utgör beslutet om undantag ett underlag för prövningen av den medicinska lämpligheten.

4.5.2 Synfältsdefekter konstateras hos en person som redan har körkort

4.5.2.1 Personen har ett körkort



En körkortshavare har/får synfältsdefekter

En person har beviljats körkortstillstånd i enlighet med den process som beskrivs i kapitlet ovan och körkort har utfärdats. Under tiden för sitt körkortsinnehav utvecklar personen en ögonsjukdom som i sin tur ger en påverkan på synfältet.

Det kommer till Transportstyrelsens kännedom

Att personen har synfältsdefekter kan komma till Transportstyrelsens kännedom till exempel genom en anmälan från läkare. Enligt 10 kap. 5 § KKL är en läkare skyldig att anmäla till Transportstyrelsen om läkaren vid en undersökning av en körkortshavare finner att personen är medicinskt olämplig att inneha körkort. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Transportstyrelsen kan även få kännedom om synfältsdefekter som utgör hinder för innehav vid uppföljning med läkarintyg, om körkortsinnehavet är förenat med villkor att inkomma med läkarintyg till myndigheten med vissa intervall.

Transportstyrelsen utreder ärendet

När sådan information som beskrivs ovan kommer till Transportstyrelsens kännedom, startar myndigheten en utredning och vid behov föreläggs den

enskilde att komma in med ett läkarintyg och resultat från aktuella synfältsundersökningar. Av 10 kap. 6 § KKL följer att myndigheten i körkortsärenden får förelägga den enskilde att ge in läkarintyg.

Transportstyrelsen fattar beslut om återkallelse

Om det av utredningen visar sig att personen har ett synfält som inte uppfyller medicinföreskrifternas krav, återkallar myndigheten körkortsbehörigheterna med hänvisning till att de medicinska kraven för körkort inte är uppfyllda. Av 5 kap. 3 § 7 KKL följer att ett körkort ska återkallas om körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra körkortspliktiga fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han eller hon från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort. Av praxis följer att domstolarna vid den bedömning som krävs enligt p. 7 är bundna av de föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort som gäller då provningen sker³⁵.

Så som de medicinska kraven för synfältet är utformade är det tydligt när kraven är uppfyllda eller inte. Medicinföreskrifterna ger därför inte något utrymme för personen att genom ett praktiskt körprov visa om han eller hon kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte, innan myndigheten fattar beslut om återkallelse i ärendet.

4.5.2.2 Ansökan om undantag från synfältskraven



Personen kan även i dessa fall, då körkortet har återkallats på grund av medicinska orsaker, välja att ansöka om undantag från de medicinska kraven. *Se beskrivning i avsnitt 4.5.1.2 Ansökan om undantag från synfältskraven.*

³⁵ Se RÅ 84 Ab 159 och RÅ 85 2:69.

5 Praktiskt körprov i andra europeiska länder

En del av uppdraget handlar om att beakta erfarenheter från andra länder i Europa som redan använder sig av praktiskt körprov vid körkortsutredning av personer med nedsatt synfält. Av andra utredningar [6, 16] framkommer ett antal länder som använder sig av praktiska körprov vid synfältsdefekter: Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Tyskland och Storbritannien. Till dessa länder skickades ett frågeformulär med frågor inom följande områden:

- generella frågor
- körkortsprocessen
- personer som redan har körkort när synfältsdefekter konstateras
- medicinsk utredning innan ett praktiskt körprov
- utformningen av det praktiska körprovet
- personen som utför och bedömer det praktiska provet
- avslutande frågor.

5.1 Praktiskt körprov i andra europeiska länder – en kartläggning

I avsnitten som följer redovisas om och hur de nämnda länderna använder sig av ett praktiskt körprov när det har konstaterats att en person har synfältsdefekter och inte når upp till kraven för körkortsinnehav.

Redovisningen utgår från hur Transportstyrelsen har uppfattat de svar som länderna har lämnat i ett frågeformulär som Transportstyrelsen skickade ut under våren 2024. Den bygger även till viss del på information som har hämtats från respektive körkortsmyndighets webbplats. Informationen har då i de flesta fall endast funnits tillgänglig på respektive lands språk. Slutligen bör också påpekas att ländernas rättssystem skiljer sig från det svenska rättssystemet. Sammanfattningsvis innebär det att man inte kan utesluta att Transportstyrelsen inte fullt ut har förstått ländernas beskrivningar av sina regelverk eller hur reglerna tillämpas. Myndigheten bedömer dock att de förslag som lämnas i denna rapport inte påverkas, även om kapitlet skulle innehålla smärre tolkningsfel.

5.1.1 Möjligheten till praktiskt körprov i undantagsfall vid synfältsdefekter

Alla länder som Transportstyrelsen har vänt sig till har svarat att de använder sig av praktiska körprov vid synfältsdefekter.

Möjligheten till praktiskt körprov är författningsreglerad i de andra länderna. Man reglerar på olika sätt att körkort i vissa fall kan beviljas även om personen inte uppfyller kraven om synfältet. Vissa kriterier behöver då vara uppfyllda, där ett godkänt praktiskt körprov är ett av kriterierna.

Av svaren framgår att Nederländerna använder sig av praktiska körprov även för andra medicinska tillstånd än synfälsdefekter, till exempel kognitiva nedsättningar eller vid nedsatt rörlighet. De har olika bedömningsunderlag vid körningen beroende på vilken funktionsnedsättning personen har.

Även Storbritannien har svarat att de använder sig av praktiska körprov också vid kognitiva nedsättningar.

5.1.2 Är det praktiska körprovet anpassat för personer med synfälsdefekter?

Som Transportstyrelsen förstår det har endast Nederländerna ett standardiserat praktiskt körprov som är framtaget för den som har synfälsdefekter. I Nederländerna har man också tagit fram ett speciellt protokoll för synfälsdefekter med olika punkter som ska bedömas under körningen. Storbritannien har förvisso ett anpassat praktiskt körprov, ”disability assessment test”, men såvitt Transportstyrelsen förstår, används det inte specifikt endast vid synfälsdefekter utan också vid till exempel kognitiva nedsättningar.

Norge använder sig av det vanliga körprovet (uppkörning) men anpassar körningen utifrån vilken typ av defekter personen har. Om det framgår att personen har högersidiga defekter, anpassar den som bedömer körprovet körrutten så att det ingår många moment där det högersidiga synfältet utsätts. Som Transportstyrelsen har uppfattat saken finns det dock inte något standardiserat praktiskt körprov eller bedömningsunderlag för synfälsdefekter. Tyskland verkar ha ett liknande upplägg. Där ansvarar den som bedömer körningen för att definiera en struktur på det praktiska körprovet med hänsyn till det individuella fallet.

När det gäller Danmark tolkar Transportstyrelsen det som att de har praktiskt körprov för personer med synfälsdefekter, men körprovet innehåller inte några särskilda moment utifrån att personen har synfälsbortfall.

I Finland har man samma körprov som i den ordinarie förarutbildningen, det vill säga att även den som har synfälsdefekter genomför ett vanligt körprov (uppkörning).

5.1.3 Kan det praktiska körprovet genomföras även av den som ännu inte har ett körkort?

Ingen av de tillfrågade länderna har någon begränsning när det gäller vem som kan genomföra ett praktiskt körprov utifrån aspekten om man redan har eller inte har ett körkort. I de allra flesta av länderna görs den medicinska prövningen för ett körkortsinnehav senare i körkortsprocessen jämfört med hur det fungerar i Sverige. Det betyder att personen i dessa länder kan börja övningsköra innan det är utrett om man är medicinskt lämplig. Det är först när personen ska skriva sitt teoriprov eller genomföra sin uppkörning som

den medicinska lämpligheten prövas. I Tyskland görs den medicinska prövningen avseende synen dels innan personen börjar övningsköra, dels innan personen får genomföra körprovet (uppkörningen). Personen lämnar in ett synintyg till trafikskolan som sedan lämnar detta vidare till körkortsmyndigheten innan personen genomför uppkörningen.

Som framgår i kapitel 4.5.1 görs den medicinska prövningen i Sverige när personen ansöker om körkortstillstånd. För att få börja övningsköra behöver personen ha ett körkortstillstånd. Om personen inte uppfyller de medicinska kraven, avslås ansökan om körkortstillstånd och personen har inte någon möjlighet att övningsköra.

Storbritannien har ett system som liknar Sveriges. Där görs den medicinska prövningen i samband med att personen ansöker om ett ”provisional driving licence”, vilket krävs för att få övningsköra i Storbritannien. En person som inte uppfyller synfältskraven kan inte beviljas ett ”provisional driving licence”. I Storbritannien har man valt att införa en annan typ av provisoriskt körkortstillstånd för dem som inte uppfyller synfältskraven. Det är ett så kallat ”Provisional Disability Assessment Licence” (PDAL) som ger personen möjlighet att övningsköra och att genomföra ett praktiskt körprov. I de fall personen uppfyller vissa kriterier och under förutsättning att personen accepterar vissa krav, kan Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA)³⁶ utfärda ett PDAL som gäller under ett år.

5.1.4 Finns det några medicinska restriktioner vad gäller möjligheten till undantag?

Det ser lite olika ut i de tillfrågade länderna vad gäller restriktioner kring möjligheten till undantag. Överlag får det inte finnas några andra nedsättningar av synfunktionerna. Några länder exemplifierar med att det omfattar nedsatt mörkerseende, dubbelseende och nedsatt kontrastkänslighet. Ett utlåtande från en ögonläkare/ögonspecialist krävs också.

Både Storbritannien och Norge reglerar att undantagsmöjligheten endast gäller för den som har statiska synfältsdefekter. Det är alltså inte möjligt att få ett undantag om man har en progressiv ögonsjukdom. Båda länderna exemplifierar i sina olika regelverk att glaukom är en sådan ögonsjukdom som inte omfattas av undantagsmöjligheten.

Nederländerna reglerar vilken storlek det horisontella synfältet minst måste ha för att undantagsmöjligheten ska gälla. Där anges att det horisontella synfältet inte får vara mindre än 90 grader.

5.1.5 Hur går det praktiska körprovet till?

Av de svar Transportstyrelsen har fått in är det bara Nederländerna som utförligt har angett vad som ingår i det praktiska körprovet och hur det går

³⁶ Körkortsmyndigheten i Storbritannien.

till, se nedan. Överlag genomförs dock det praktiska körprovet i verklig trafik i alla tillfrågade länder. I Danmark är det skillnad på om personen har körkort sedan tidigare eller om personen aldrig har haft körkort. I det sistnämnda fallet genomförs det praktiska körprovet på en inhägnad bana.

Det skiljer sig åt mellan länderna vad gäller hur lång tid provet tar. Storbritannien är det land som har längst tid för det praktiska körprovet, cirka två timmar. Det är uppdelat i två delar. Först gör man en utredning/bedömning innan den praktiska körningen och sedan genomförs körningen som tar 45–60 minuter.

I Norge tar det praktiska körprovet cirka 75 minuter, där 45–60 minuter är körning i trafik. I Nederländerna tar provet 60 minuter, där minst 30 minuter är körning i trafik.

I Finland är det ett vanligt körprov (uppkörning) som genomförs. För behörighet B (bil) tar det 60 minuter, varav 45 minuter är körning i trafik.

5.1.6 Vem utför och bedömer det praktiska körprovet?

I de allra flesta av länderna är det deras motsvarighet till Trafikverket som ansvarar för det praktiska körprovet vid synfältsdefekter. I Storbritannien genomförs det praktiska körprovet hos en privat aktör (Driving Mobility) som har avtal med DVLA. Finland har också en annan aktör (Ajovarma) än körkortsmyndigheten som ansvarar för körprov.

När det gäller kompetensen hos den som bedömer det praktiska körprovet ser det lite olika ut.

Figur 3 Kompetens hos den som bedömer det praktiska körprovet

Danmark	Finland	Nederländerna	Norge	Storbritannien	Tyskland
Förrarprövare med vidareutbildning	Vanlig förrarprövare	Förrarprövare med vidareutbildning	Förrarprövare med vidareutbildning	Förrarprövare med vidareutbildning samt arbetsterapeut	En officiellt godkänd expert eller en förrarprövare specialiserad i motortrafik

Utifrån den information Transportstyrelsen har fått verkar det bara vara i Nederländerna och i Storbritannien som förrarprövarna (som bedömer de praktiska körproven) får någon form av medicinsk utbildning kring synfältsdefekter.

5.2 Fördjupad kartläggning – Nederländerna

Transportstyrelsen har på grund av tid och ekonomiska förutsättningar endast haft möjlighet att fördjupa sig i ett land och valde då ut Nederländerna, eftersom de har ett särskilt utvecklat praktiskt körprov för just synfältsdefekter. Nederländerna har haft dessa praktiska körprov i många år och har enligt uppgift också följt upp verksamheten vid flera tillfällen. Dessutom har ett par svenska medborgare som inte uppfyller de

medicinska kraven för synfältet varit i Nederländerna och genomfört ett praktiskt körprov där. Dessa personer har sedan använt resultatet från körprovet som ett underlag vid sina ansökningar om undantag från de medicinska kraven för körkort i Sverige.

Arbetsgruppen har genomfört både digitala och fysiska möten med olika organisationer och personer som hanterar processen kring det praktiska körprovet för personer med synfältsdefekter i Nederländerna.

Nedan följer en sammanfattning av hur det fungerar i Nederländerna, så som Transportstyrelsen har förstått det.

5.2.1 Allmänt

Nederländerna har cirka 18 miljoner invånare, varav cirka 11,5 miljoner har körkort [17]. Trafiksäkerheten i Nederländerna är hög. År 2020 omkom cirka 500 personer i trafikolyckor i Nederländerna. Samma år låg landet på plats sex i EU av de länder som har det lägsta antalet dödade i trafiken per miljon invånare [18].

I Nederländerna är det Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen³⁷ (CBR) som ansvarar för förarprov. Myndigheten ansvarar också för medicinska körprov, där bland annat synfältsdefekter ingår. Enligt uppgift hanterar de cirka 23 000 medicinska körprov per år, där även andra medicinska tillstånd än synfältsdefekter är inkluderade.

På CBR arbetar bland annat specialiserade förarprövare³⁸ som utför de medicinska körproven och läkare som bland annat gör medicinska bedömningar och beslutar om personen ska få genomföra ett praktiskt körprov eller inte.

5.2.2 Utveckling och utvärdering av medicinska körprov

CBR har använt sig av körprov vid olika medicinska tillstånd i mer än tjugo år. Sedan år 2000 är processen vedertagen standard i Nederländerna när det kommer till ”fitness to drive”.

Utvecklingen av körprovet skedde i nära samarbete mellan CBR, University Medical Center Groningen (UMCG) och Royal Dutch Visio (RDV). För att validera körproven genomfördes skuggstudier av UMCG i samband med att körproven utvecklades. Verksamheten har enligt uppgift följts upp vid flera tillfällen.

CBR anser att metoden är ett säkert sätt att bedöma om en person kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte, och de ser inte något behov av att förändra sin process för tillfället. Däremot säger de sig alltid vara öppna för förändring utifrån ny forskning och erfarenhet.

³⁷ Fritt översatt till Centralbyrån för körtillstånd.

³⁸ Expert of practical fitness to drive.

Under perioden år 2023 till och med november 2024 remitterades cirka 3 600 personer till en specialiserad förarprövare ("expert of practical fitness to drive") för körbedömning avseende synfältsdefekter.

5.2.3 Körkortprocessen och medicinska krav

En person som vill ansöka om ett körkort i Nederländerna behöver skicka in en hälsodeklaration till myndigheten. Den medicinska prövningen görs i ett senare skede jämfört med hur det fungerar i Sverige. I Sverige görs den prövningen i inledningen av processen när personen ansöker om körkortstillstånd. Något som liknar körkortstillstånd finns dock inte i Nederländerna. I Nederländerna görs den medicinska prövningen först i samband med att personen ska genomföra det vanliga körprovet (uppkörning). Personen måste vara medicinskt godkänd för att få genomföra den. Det innebär att en person i Nederländerna, till skillnad från i Sverige, kan övningsköra innan det är utrett om de medicinska kraven för körkort är uppfyllda eller inte. Det är dock inte tillåtet med privat övningskörning, utan den som vill körträna inför en ansökan om körkort måste göra det genom en trafikskola. Övningskörningen måste ske i en anpassad bil och under uppsikt av en certifierad körskollärare.

För att få genomföra en uppkörning måste personen

- ha ett intyg om medicinsk lämplighet (i början av sin körutbildning måste personen fylla i en hälsodeklaration) och
- genomföra ett teoriprov med godkänt resultat.

Uppkörningen genomförs i en trafikskolebil. Om provet blir godkänt, får personen sitt körkort.

De medicinska kraven finns i Nederländernas regelverk om medicinska krav för körkort: Regeling Eisen Geschiktheid 2000 [19]. Utöver det har CBR en egen vägledning och praxis för hur de medicinska kraven ska tolkas.

CBR har egna medicinska rådgivare (läkare) som är ansvariga för den medicinska processen. På CBR arbetar för närvarande cirka 45 stycken "medical advisers" (läkare) och lika många "medical assistants". Beroende på den sökandes svar i hälsodeklarationen, kan läkaren begära in ytterligare medicinsk information från den sökande, till exempel från en specialistläkare. När all nödvändig information finns, kan läkaren på CBR också begära ett medicinskt körprov, om det är oklart huruvida personen är medicinskt lämplig eller inte. CBR utför alltså praktiska körprov även för andra medicinska tillstånd än synfältsdefekter. Bedömningen utförs av CBR:s experter på medicinska körprov (förarprövare med vidareutbildning). Resultatet av körprovet är avgörande för den medicinska bedömningen.

I Nederländerna är det i huvudsak den enskildes ansvar att meddela körkortsmyndigheten om man inte längre är medicinskt lämplig att köra, det vill säga när man inte uppfyller de medicinska kraven. Om den behandlande läkaren bedömer att personen inte uppfyller de medicinska kraven, ska

läkaren avråda personen från att köra och informera om skyldigheten att anmäla sig själv till CBR. Som Transportstyrelsen förstår det är anmälningsskyldigheten inte förenat med något straffansvar. Däremot är det inte säkert att försäkringar gäller om man skulle orsaka en olycka.

5.2.4 Kraven för synfält och körkort

Nederländernas regelverk gällande medicinska krav för körkort [20] kräver att synfältet har en horisontell utsträckning på minst 120 grader med en räckvidd på minst 50 grader till höger och till vänster för den som vill ha körkort för lägre behörigheter. Det vertikala synfältet ska vara minst 20 grader upp och ned. Det får inte finnas några synfältsdefekter inom en radie av 20 grader från synfältets centrum.

Figur 4 Det reglerade området för synfältet i Nederländerna, inklusive godkänd förskjutning.

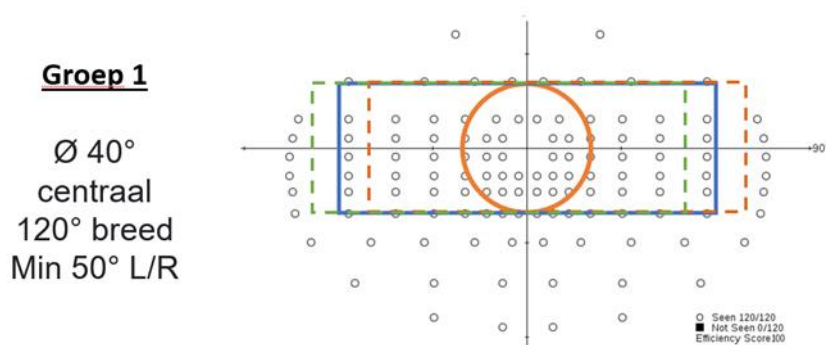


Bild: CBR

Regelverket anger också att personer som inte uppfyller kraven för synfältet (till exempel vid skotom, kvadrantanopsi eller homonym hemianopsi) i särskilda undantagsfall kan förklaras lämplig för lägre behörigheter under förutsättning att personen

- inte har några andra nedsättningar av synfunktionerna
- har ett positivt utlåtande från en oftalmolog/ögonläkare
- har genomfört ett godkänt resultat på ett medicinskt körprov.

Vidare framgår av reglerna att ovanstående undantag inte gäller om det horisontella synfältet är mindre än 90 grader. Enligt uppgift från CBR har gränsen alltid varit 90 grader och den beslutades utifrån expertutlåtanden och forskning som indikerar att ett synfält på minst 90 grader är nödvändigt för att kunna köra säkert. Ett tröskelvärde på minst 90 grader säkerställer att en förare har tillräckligt synfält för att upptäcka och reagera på potentiella faror på vägen.

I de fall en person med en progressiv ögonsjukdom genomför ett praktiskt körprov för synfält, sätts en begränsad giltighetstid på körkortet

(1, 3 eller 5 år). För att personen ska kunna få ett nytt körkort efter denna tid, krävs ett utlåtande från en oftalmolog. Om en betydande progression upptäcks, görs en omvärdering av individens körförmåga och personen behöver oftast genomföra ett nytt praktiskt körprov för att visa att man fortfarande kan kompensera för sina defekter.

5.2.5 Processen fram till körprov för synfältsdefekter

Om det i den hälsodeklaration som ges in till CBR förekommer uppgift som ger anledning att misstänka risk för synfältsnedsättningar begär CBR:s läkare ("medical adviser") att sökanden ska ge in ett läkarintyg från antingen sin behandlande läkare eller i vissa fall en läkare med specialistkompetens. Det underlag som används vid bedömningen av synfältet är vanligtvis Esterman. CBR kan också kräva att personen genomför ett praktiskt körprov. Det är CBR:s läkare som avgör om personen uppfyller kriterier för körprov (som framgår ovan). Detsamma gäller även i de fall personen redan har ett körkort när CBR får kännedom att personen har synfältsdefekter som inte uppfyller deras grundkrav om synfält.

Om det förekommer synfältsdefekter³⁹ inom det reglerade området (den blå rektangeln i figur 4), kräver CBR att personen genomför ett praktiskt körprov. Personen kan dock välja att avstå, vilket innebär att bedömningen måste göras på det befintliga underlaget och körkortet återkallas. Personen väljer själv om han eller hon vill göra det praktiska körprovet direkt hos CBR eller genomgå en utredning och ögonrörelseträning hos Royal Dutch Visio avseende sina synfältsdefekter innan det praktiska provet, se vidare kapitel 5.2.8. Personen har också möjlighet att övningsköra hos en trafikskola innan det praktiska körprovet. Det finns trafikskolor som har specialiserat sig på synfältsdefekter, men personen väljer helt själv. Det är CBR som ansvarar för och genomför de praktiska körproven för synfältsdefekter. Resultatet från körprovet blir en del av CBR:s medicinska bedömning av om kraven uppfylls eller inte.

När det gäller de medicinska bedömningarna har Nederländerna ett system där man har delat in de medicinska tillstånden i olika kategorier (aarden) och allvarlighetsgrad i respektive kategori (ernst) som CBR:s läkare utgår från. Nedan följer ett praktiskt exempel:

1. *Medicinskt tillstånd*: En person har drabbats av en stroke och rapporterar påverkan på synen och koncentrationsförmågan.
2. *Kategori (aarden)*: Det medicinska tillståndet kan ge en eller flera typer av funktionsnedsättning. I detta fall finns det synfältsnedsättningar och nedsättningar i kognitionen.
3. *Allvarlighetsgrad (ernst)*: Funktionsnedsättningen kan ha olika omfattning eller allvarlighetsgrad. I det här exemplet är *ernst* att omfattningen av synfältetsnedsättningen är en hemianopsi.

³⁹ Nedsatt ljuskänslighet i de testpunkter som ingår i det reglerade testområdet.

4. *Konklusion:* Synfältsnedsättningarna blir en avgörande faktor, personen anses inte lämplig men kan få möjlighet att genomföra ett körprov.

5.2.6 Hur fungerar det praktiska körprovet som används vid synfältsdefekter?

Nederländerna har utvecklat ett dokument för medicinska körprov, det så kallade TRIP-protokollet. I dokumentet anges bland annat vilka körmoment som ska ingå under det praktiska körprovet. De utgår från områdena *se*, *tänka* och *utföra*⁴⁰.

Även här använder man sig av *aarden* och varje *aarden* är kategoriserad utifrån områdena *se*, *tänka* och *utföra*. Det anges alltså för varje *aarden* (funktionsnedsättning) vilka körmoment som behöver ingå under körprovet. Om ett medicinskt tillstånd ger flera *aarden*, omfattar körprovet fler körmoment. En person som till exempel har haft en stroke med påverkan både på synfältet och den kognitiva funktionen genomför alltså ett körprov som omfattar två *aarden*.

När det gäller synfunktionerna ingår momenten observation, positionering på vägen, delad uppmärksamhet och beslutsfattande. För varje moment är det specificerat vad som ska uppnås under körningen, se figur 5.

Figur 5 Del av TRIP-protokollet, synfältsdefekter

Aspects of driving task in domain Seeing	Standard
Observing (Vdf) Vdf=Visual field defect	The applicant shows awareness of reported visual field defect and continuously shows a compensating viewing technique (scanning, repeating, deviating position of head or combination thereof).
Position on road	The applicant is able to continuously maintain a safe position on the road in relation to the position of other traffic and to the road markings.
Divided attention	The applicant is able to divide the attention equally between the operation of the vehicle, the steering of the vehicle and the execution of the traffic task.
Decision-making	The applicant is able to make well-considered, safe decisions in changing circumstances in line with the speed of similar traffic.

Bild: CBR

Arbets sättet för körprovet

I TRIP-protokollet anges, förutom vilka moment som ska ingå i det praktiska körprovet, även hur den som bedömer körprovet (experten) ska arbeta.

⁴⁰ Seeing, thinking and doing.

Protokoll

För varje medicinskt tillstånd där det finns en möjlighet att genomföra ett praktiskt körprov finns det ett protokoll. Experten som bedömer körningen måste hålla sig till detta protokoll. Där framgår till exempel vilken typ av bil som får användas vid körprovet, vilka situationer som ska bedömas under körningen, om körning ska utföras på motorväg, på landsbygd och/eller stadstrafik samt hur lång tid körprovet ska ta.

Webbaserat verktyg

Experten som bedömer körningen har tillgång till ett webbaserat verktyg och kan där fylla i personens medicinska tillstånd och vilka nedsättningar personen har. Utifrån dessa uppgifter tar verktyget fram vilka moment inom områdena *se, tänka* och *utföra* som ska bedömas under körningen. Detta görs för att säkerställa enhetliga bedömningar.

Körbedömning

Körbedömningen kan bestå av en eller flera bedömningar, max tre stycken.

Experten som bedömer körningen kan begära mer utredning om personen som genomför det praktiska körprovet inte uppfyller ett eller flera av de moment som ingår i körningen och när man kan förvänta sig att körbeteendet kan förbättras. Detta kan ske antingen genom:

1. *Träning* – till exempel vid synfältsdefekter, där personen kan träna sin förmåga att kompensera för dessa defekter.
2. *Anpassad bil* – att personen använder en bil som har tekniska anpassningar som kompenserar för den fysiska funktionsnedsättningen.
3. *Ortopediskt hjälpmedel* – att personen använder ett ortopediskt hjälpmedel under körningen som kompenserar för den fysiska funktionsnedsättningen.

Rapportering

Den som bedömer körningen ska rapportera bedömningen via det webbaserade verktyg som beskrivs ovan. Verktyget innehåller ett formulär som vägleder den som rapporterar att upprätta en konsekvent rapport.

Rapporten ska också kunna användas som underlag om den som genomfört körprovet har invändningar mot bedömningen och vill begära en omprövning eller överklaga sitt resultat.

Hur görs bedömningen vid körprovet?

När experten bedömer de olika momenten som ingår i det praktiska körprovet anges endast om personen har förmåga att genomföra köruppgiften eller inte. Förmågan graderas inte genom något betyg (siffror eller liknande). CBR menar att antingen har personen förmåga att klara köruppgiften eller inte. Det finns inget mellanting. CBR:s erfarenhet är att en avgörande faktor för om personen kan klara ett praktiskt körprov är om personen är medveten om sina synfältsdefekter eller inte.

Den som genomför det praktiska körprovet måste klara alla moment som ingår. Avgörande är alltid säkerheten för den som genomför körprovet och för övriga trafikanter.

5.2.7 Vilken kompetens har den som utför och bedömer det praktiska körprovet?

I Nederländerna är det en speciellt utbildad förarprovare som utför och bedömer det praktiska körprovet (som är anpassat utifrån vilken funktionsnedsättning personen har)⁴¹. För att få bli en sådan förarprovare krävs

- flera års erfarenhet av körprovsbedömningar
- en högre yrkesutbildning
- högt utvecklad kommunikationsförmåga och sociala färdigheter
- teknisk och ergonomisk insikt
- analytisk förmåga, kundorientering och flexibilitet
- problemlösningssförmåga
- förmåga att arbeta självständigt i ett specialistteam.

Det är en fördel om förarprovaren själv har alla körkortsbehörigheter.

Utöver de kriterier som anges ovan krävs också att förarprovaren genomgår en intern utbildning om cirka fem månader som anordnas av CBR. I den ingår både teori och praktik. Teoretiska delar är till exempel regelverk, medicinsk information och genomgång av TRIP-protokollet. Den medicinska informationen är uppdelad utifrån de tre områdena *se, tänka* och *utföra*. Dessa förarprovare genomgår även uppföljande utbildningar, bland annat i form av coachning två gånger per år och kollegial granskning två gånger per år.

5.2.8 Royal Dutch Visio

Royal Dutch Visio, Center of Expertise for blind and partially sighted people, är en verksamhet som erbjuder rehabilitering för dem som har nedsatt syn. En del i verksamheten är ”Auto & mobility” som handlar om att vara förare, men också om möjligheten att vara mobil på andra sätt (genom till exempel kollektivtrafik eller andra typer av fordon). Ett av syftena med verksamheten är att hjälpa personerna som utreds hos RDV att komma fram till ett beslut om vad som är det säkraste sättet för den enskilde att vara mobil. Huvudfokus är att ta reda på vad personen faktiskt fortfarande kan se. Personen behöver inte betala för utredningen hos RDV. Som Transportstyrelsen förstår det ingår detta i sjukförsäkringen.

Ett annat område som RDV arbetar med är patienter som har nedsatt synskärpa och som behöver använda bioptiska linser. Dessa personer behöver alltid genomgå en träningsperiod hos RDV innan de får genomföra ett körprov hos CBR.

⁴¹ Expert of practical fitness to drive.

Enligt uppgift från RDV har de träffat (utrett och/eller tränat) över 3 000 patienter oavsett synfel sedan år 2009.

Om personens ordinarie läkare vid en undersökning bedömer att personen inte uppfyller synfältskraven, kan läkaren remittera personen till RDV som bjuder in personen till en halvdags utredning. Utredningen syftar till att ta reda på vad personen faktiskt fortfarande kan se. Som nämns ovan är målet för RDV att se till att personen fortfarande ska kunna vara mobil, men det behöver inte vara genom att köra bil.

Vid besöket börjar RDV med att undersöka vad personen ser. Undersökningen tar cirka 90 minuter och omfattar bland annat undersökning av synfältet, synskärpan, övriga synfunktioner och om personen har rörlighet i nacke och huvud. Sedan får personen träffa en arbetsterapeut som bland annat undersöker hur personen klarar sig i en okänd trafikerad miljö. Tillsammans antingen promenerar eller cyklar man i verklig trafik under 90 minuter. Arbetsterapeutens roll är att utreda hur personen beter sig i en trafikerad miljö som personen inte är bekant med. Beroende på orsaken till synnedsättningen (till exempel efter en stroke) kan det också bli aktuellt med en neuropsykologisk undersökning. Detta gäller dock inte för den som till exempel har glaukom.

Halvdagen avslutas med att läkaren har ett samtal med personen om hur utredningen har gått och vad man har kommit fram till. Personen får ett skriftligt utlåtande där det framgår vad utredningen har visat. Utlåtandet skickas även till läkaren som remitterade personen till institutet. Om RDV bedömer att personen uppfyller de medicinska kraven, kan personen fortsätta köra, eftersom skyldigheten att anmäla sig själv till CBR bara gäller om man inte uppfyller de medicinska kraven. Om personen inte uppfyller kraven, kontaktar han eller hon CBR och meddelar resultatet från RDV:s bedömning. CBR fattar sedan beslut om personen ska få genomföra ett praktiskt körprov eller inte.

En person som ska genomföra ett praktiskt körprov, eller som inte har klarat det praktiska körprovet hos CBR, kan kontakta RDV för att få hjälp med syn- och ögonträning. Träningen kan bidra till att hjälpa personen att klara ett första eller ett andra körprov. Ett sådant träningsprogram är dock frivilligt och tar 5–16 veckor (beroende på orsak till synfältsdefekterna). RDV bedriver inte någon praktisk körträning, utan personen hänvisas att ta kontakt med specialiserade trafikskolor med trafikskolelärare med särskild inriktning.

6 Transportstyrelsens förslag

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram förslag på hur ett praktiskt körprov vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för dem som har synfälsdefekter ska vara utformat. Av uppdragsbeskrivningen framgår att det är Trafikverket som ska anordna dessa körbedömningar. Nedan presenteras Transportstyrelsens förslag på hur en sådan verksamhet ska vara utformad.

För att undvika missförstånd och risk för förväxling med det vanliga körprovet (uppkörningen) som Trafikverket anordnar, kommer benämningen för det praktiska körprovet i rapportens fortsatta delar att vara *körbedömning för synfält*. Det är också det begrepp som används i förslagen till ändringar i lag och förordning.

6.1 Införande av körbedömning för synfält, behörig myndighet med mera

Förslag:

Av uppdragsbeskrivningen framgår att Trafikverket är den myndighet som ska genomföra körbedömningar för synfält i Sverige.

Transportstyrelsen föreslår att detta tydliggörs i Trafikverkets instruktion och att det också framgår av körkortslagen och körkortsförordningen.

Transportstyrelsen föreslår att körbedömningarna för synfält utgår från Nederländernas system och processer för körbedömningar vid synfälsdefekter.

Transportstyrelsen föreslår vidare att det skapas förutsättningar för utbyte av information mellan Transportstyrelsen och Trafikverket i denna nya typ av ärende.

Transportstyrelsen föreslår att myndigheten får ett nytt bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om innehållet i körbedömning för synfält.

6.1.1 Problembeskrivning

Behörig myndighet

Enligt körkortsdirektivet ska körbedömningar för synfält i undantagssituationer utföras av en behörig myndighet. I Sverige finns det ingen myndighet som har fått ett uppdrag om att anordna körbedömningar för synfält. Det saknas därigenom en behörig myndighet i Sverige.

Beprovad och tillförlitlig metod

I Sverige saknas det i dag även en beprovad och tillförlitlig metod för att i undantagssituationer på individnivå bedöma om en person med synfälsdefekter kan kompensera för sina defekter och ändå köra trafiksäkert.

Utbyte av information mellan Transportstyrelsen och Trafikverket

Det saknas rättsligt stöd för hur utbyte av information mellan Transportstyrelsen och Trafikverket ska se ut när det gäller dessa körbedömningar. Det saknas även upparbetade rutiner, arbetssätt och kontaktvägar.

Förutsättning för rättssäkra och likvärdiga bedömningar

Det saknas också ett reglerat ramverk för hur körbedömningarna för synfält ska gå till. Ett sådant ramverk är en förutsättning för rättssäkra och likvärdiga bedömningar.

6.1.2 Lösningförslag**Behörig myndighet**

Transportstyrelsen föreslår att Trafikverket formellt tilldelas uppdraget att bli den behöriga myndighet som ska anordna dessa körbedömningar i Sverige. Förslaget kräver ändring i körkortslagen.

Det föreslås också att förordningen med Trafikverkets instruktion [21] ändras så att det framgår att körbedömning för synfält ingår i Trafikverkets uppdrag.

Beprovad och tillförlitlig metod

Det finns inte något vetenskapligt stöd för vilken metod som är bäst för att bedöma huruvida en person med synfältsdefekter kan kompensera för sina defekter och köra trafiksäkert (simulator eller verklig trafik). Det framgår av den utredning som VTI genomförde mellan åren 2021–2022 om körbedömningar för synfält [6]. VTI sammanfattar sina slutsatser med att fortsatt forskning och utredning krävs för att komma fram till vilken metod som är lämpligast.

Som Transportstyrelsen förstår finns det inte heller någon vedertagen standard över vilka moment som ska ingå i en körbedömning för synfält. Det blir också tydligt i sammanställningen över hur det fungerar i andra länder som använder sig av körbedömningar för personer med nedsatt synfält. De länder som Transportstyrelsen har vänt sig till i utredningen använder sig av olika sätt att genomföra dessa körbedömningar. Om myndigheten skulle föreslå en helt ny typ av körbedömning för synfält, är det viktigt att det i så fall är säkerställt att körbedömningen visar det den ska visa. Transportstyrelsen bedömer att det skulle krävas omfattande utredning, forskning och utvärdering för att ta fram ett förslag på en helt ny typ av körbedömning som inte tidigare har använts. Det skulle också ta lång tid innan något förslag skulle kunna presenteras.

Ett alternativ är att i stället utgå från en metod som används av ett annat land i Europa, en metod som har använts under lång tid och som också har följts upp och utvärderats.

Körkortsmyndigheten i Nederländerna har använt sig av körbedömning vid olika medicinska tillstånd i mer än tjugo år. Sedan år 2000 är processen vedertagen i Nederländerna när det kommer till att bedöma "fitness to drive". Det nederländska hälsorådet (Dutch Health Council) har också fastställt att om ett körprov genomförs, är resultatet av provet av avgörande betydelse när det gäller "fitness to drive". Enligt uppgift från CBR har de följt upp och utvecklat processen genom åren. De har också utvecklat metoden så att den är anpassad specifikt för synfältsdefekter.

CBR uppskattar att cirka 50 procent godkänns vid en körbedömning för synfält. De anser att det är ett säkert sätt att bedöma om en person kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte och ser i dagsläget inget behov av att ändra processen.

Transportstyrelsen ser inte någon anledning att ifrågasätta att Nederländernas metod har förmåga att urskilja vilka som klarar att kompensera för sina synfältsdefekter och vilka som inte har den förmågan.

Kammarrätten i Sundsvall har i en dom (mål nr 3569-20) också lagt ett godkänt körprov från CBR till grund för ett undantag från de svenska medicinföreskrifterna.

Transportstyrelsen föreslår därför att den körbedömning för synfält som ska anordnas av Trafikverket grundar sig på den metod som används i Nederländerna. Viss anpassning behöver dock göras för att passa med våra svenska förhållanden. Transportstyrelsen föreslår också att den körbedömning för synfält som Trafikverket ska anordna innehåller samma moment under körningen som ingår i en körbedömning i Nederländerna.

Utbyte av information mellan Transportstyrelsen och Trafikverket

Transportstyrelsen föreslår att Trafikverket ska få ta del av de handlingar som Transportstyrelsen har för att kunna anordna en körbedömning som är anpassad efter förutsättningarna i det individuella fallet. Förslaget kräver ändring i körkortsförordningen.

Transportstyrelsen föreslår att de nya föreskrifterna om körbedömning för synfält reglerar hur tjänstemän hos Trafikverket ska rapportera in resultatet av körbedömningen för synfält till Transportstyrelsen. Myndigheten utgår från att rapporteringen kommer att ske på ett digitalt sätt som inte kräver systemutveckling, till exempel genom e-post. Det kommer alltså inte att vara på samma sätt som när Trafikverket rapporterar in resultat från vanliga körprov (uppkörning). I förhållande till övriga resultat som Trafikverket rapporterar till Transportstyrelsen handlar detta om en mycket liten volym av ärenden. Det skulle krävas omfattande tid, resurser och it-utveckling för att samma system (Provnave) skulle kunna användas även till dessa körbedömningar. För mer information om de nya föreskrifterna, se kapitel 10.1.

Förutsättningar för rättssäkra och likvärdiga bedömningar

Transportstyrelsen föreslår att den körbedömning för synfält som Trafikverket ska anordna innehåller samma bedömningsgrunder och moment under körningen som ingår i en körbedömning i Nederländerna. Som nämns ovan har Nederländerna använt sig av sin process i många år. De har dessutom följt upp och utvärderat denna under tiden.

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att körbedömningen är rättssäker. För att säkerställa att bedömningen innehåller de moment som krävs för att visa om en person kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte föreslår Transportstyrelsen nya föreskrifter, se kapitel 10.1. För detta behöver Transportstyrelsen ett nytt bemyndigande från regeringen, vilket kräver ändring i körkortsförordningen.

Transportstyrelsen föreslår också att Trafikverket tar fram ett bedömningsunderlag som utgår från Nederländernas underlag och att det tas fram ett körprotokoll där den som förrättar körbedömningen kan dokumentera hur personen presterar i de olika momenten som ingår i bedömningen. Det är viktigt att säkerställa att olika individers körningar blir bedömda på samma sätt, oavsett vilken person som förrättar körbedömningen.

6.2 Körbedömning för synfält – en del av den medicinska utredningen för körkort**Förslag:**

Transportstyrelsen föreslår att den som söker eller har körkort eller körkortstillstånd ska vara skyldig att genomgå körbedömning för synfält hos Trafikverket, om det behövs för prövningen av om en person är medicinskt lämplig för körkortsinnehav. Myndigheten föreslår vidare att Transportstyrelsen ska kunna förelägga personen att genomgå körbedömningen om personen uppfyller vissa medicinska förutsättningar. Syftet med körbedömningen för synfält är att ge personen en möjlighet att visa att han eller hon kan kompensera för sina synfältsdefekter och därigenom kan köra trafiksäkert.

Transportstyrelsen föreslår även att ett körkort ska återkallas eller att en ansökan om körkortstillstånd ska avvisas om körkortshavaren inte följer ett föreläggande om att genomföra en körbedömning för synfält.

Transportstyrelsen föreslår vidare att de medicinska förutsättningarna för att i undantagsfall anses lämplig för körkortsinnehav, trots nedsättningarna i synfältet, blir en del av de medicinska kraven för innehav av körkort (medicinföreskrifterna). Dessa medicinska förutsättningar föreslås utgå från de minimikrav som framgår av körkortsdirektivet för att få ha körkort i undantagsfall samt utifrån de förutsättningar som gäller i Nederländerna.

Transportstyrelsen föreslår att ett beslut eller ett föreläggande om att genomföra en körbedömning inte ska gå att överklaga. Det ska endast få överklagas tillsammans med det beslut som ärendet avser, det vill säga beslut om körkortstillstånd eller körkort.

Eftersom de medicinska förutsättningarna för undantag från kraven avseende synfält införlivas i medicinföreskrifterna, föreslår Transportstyrelsen att den undantagsmöjlighet som regleras i 8 kap. 11 § körkortsförordningen begränsas så att den möjligheten inte omfattar de medicinska kraven om synfält för behörighet B.

6.2.1 Problembeskrivning

Körbedömning som en del av den medicinska utredningen

I dag saknas det en process med körbedömning för synfält i Sverige. Därför saknas också bestämmelser om under vilka förutsättningar en sådan körbedömning ska kunna genomföras och vilken funktion den ska fylla i Sverige. Det saknas också möjligheter för Transportstyrelsen att kräva att en körbedömning för synfält genomförs som en del av bedömning av medicinsk lämplighet under körkortsinnehav eller vid ansökan om körkortstillstånd.

Det saknas också möjlighet att återkalla ett körkort om personen inte följer föreläggandet om att genomföra körbedömning för synfält. Reglering saknas även av vad som händer vid en ansökan om körkortstillstånd där sökanden inte följer föreläggandet.

Ett annat problem är att även om körbedömning för synfält skulle införas, behöver körkortet återkallas innan undantag kan prövas enligt dagens system, se vidare kapitel 4.4. Det innebär att personen måste vara utan körkort en tid, innan han eller hon eventuellt kan få tillbaka sitt körkort efter en godkänd körbedömning och ett beslut om undantag från de medicinska kraven.

Det finns ytterligare ett problem med den nuvarande hanteringen. Körkortsdirektivets krav för när körkort i undantagsfall kan beviljas är inte reglerat i svenska författningar och prövningen av detta sker först efter att körkortet är återkallat, personen har ansökt om undantag och redan har bekostat en körbedömning.

Möjlighet att ansöka om undantag enligt körkortsförordningen

Om bestämmelsen om undantag från medicinska krav i körkortsförordningen inte ändras, kommer det att gå att ansöka om undantag från bestämmelser i medicinföreskrifterna som det saknas möjlighet att få undantag från (om förslaget i övrigt antas). Det kan leda till falska förhoppningar och kostnader för individen samt onödig handläggning hos Transportstyrelsen. Se förslag på nya krav i medicinföreskrifterna i kapitel 10.2.

6.2.2 Lösningsförslag

Körbedömning som en del av den medicinska utredningen

Transportstyrelsen föreslår att den som söker eller har körkort eller körkortstillstånd ska vara skyldig att genomgå körbedömning för synfält hos Trafikverket om det behövs för prövningen av om en person är medicinskt lämplig för körkortsinnehav. Transportstyrelsen föreslår även att myndigheten får förelägga den enskilde om att genomföra en körbedömning för synfält i ärenden enligt körkortslagen. Om personen inte följer föreläggandet, föreslår Transportstyrelsen att ansökan om körkortstillstånd ska avvisas eller att körkortet ska återkallas.

Transportstyrelsen föreslår också att de medicinska förutsättningarna för körbedömning för synfält i undantagsfall blir en del av de medicinska kraven och att körbedömningen därmed blir en del av utredningen av om en person är medicinskt lämplig för ett körkortsinnehav. Det innebär att i de fall personen inte uppfyller grundkraven gällande synfältet, så prövar myndigheten om personen istället uppfyller förutsättningarna för att genomföra en körbedömning.

För den som aldrig haft körkort eller fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsdefekter innebär förslaget att man behöver ansöka om körkortstillstånd. Om personen i övrigt uppfyller kraven för körkortstillstånd, så som personlig och medicinsk lämplighet samt inte tidigare har genomfört körbedömning för synfält med underkänt resultat, fattar Transportstyrelsen ett beslut om körbedömning för synfält och personen föreläggs att inom tolv månader genomföra en sådan körbedömning hos Trafikverket. Se kapitel 6.3 för beslut om körbedömning för synfält för den som ansöker om körkortstillstånd.

För den som redan har ett körkort när synfälsdefekten upptäcks och det kommer till Transportstyrelsen kännedom, innebär förslaget att en utredning inleds. Körkortet återkallas inte direkt som tidigare, utan myndigheten prövar istället om personen uppfyller förutsättningarna för att genomföra en körbedömning för synfält. Om personen uppfyller förutsättningarna, får personen ha kvar sitt körkort under utredningstiden och Transportstyrelsen förelägger personen att genomföra en sådan körbedömning hos Trafikverket inom tre månader. Om personen genomför en körbedömning med godkänt resultat, kan myndigheten bedöma att de medicinska kraven för synfält är uppfyllda och körkortet återkallas inte. I de fall körbedömningen har genomförts med ett underkänt resultat, är de medicinska kraven inte uppfyllda och körkortet återkallas.

Transportstyrelsen föreslår ett föreläggande med kortare tid att genomföra körbedömningen för denna grupp jämfört med dem som inte har körkort (där myndigheten föreslår tolv månader). Som nämns ovan föreslår Transportstyrelsen att körbedömningen ska genomföras inom tre månader för den som redan har körkort. Anledningen till att myndigheten föreslår en kortare tid för dessa personer är att de fortfarande har kvar sitt körkort under

utredningstiden och kan vara ute i trafiken, trots att det ännu inte är fastställt om de kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte. Dessa personer borde inte heller ha behov av att övningsköra på en trafikskola innan körbedömningen för synfält. Transportstyrelsen sammantagna bedömning ur ett tillgänglighets- och trafiksäkerhetsperspektiv är att det är proportionerligt att personen får tre månader på sig att genomföra körbedömningen. Det innebär ingen större skillnad mot i dag där personer i de flesta fall kan fortsätta att köra under tiden som den medicinska lämpligheten utreds.

Transportstyrelsen föreslår att ett beslut eller ett föreläggande om att genomföra en körbedömning inte ska gå att överklaga. Det ska endast få överklagas tillsammans med det beslut som ärendet avser, det vill säga beslut om körkortstillstånd eller körkort.

Förslagen kräver ändring i körkortslagen och körkortsförordningen, och även i medicinföreskrifterna.

Möjlighet att ansöka om undantag enligt körkortsförordningen

Av förslagen ovan framgår att de medicinska förutsättningarna för körbedömning för synfält i undantagsfall blir en del av de medicinska kraven. Eftersom de medicinska förutsättningarna för undantag från kraven avseende synfält införlivas i medicinföreskrifterna, föreslår Transportstyrelsen att den undantagsmöjlighet som regleras i 8 kap. 11 § körkortsförordningen begränsas så att den möjligheten inte omfattar de medicinska kraven om synfält för behörighet B. Förslaget kräver ändring i körkortsförordningen.

Om man inte gör en sådan ändring i 8 kap. 11 § körkortsförordningen som föreslås – utan att det även fortsättningsvis är möjligt att ansöka om undantag från medicinföreskrifterna – skulle det innebära att körkortet först måste återkallas eller att ansökan om körkortstillstånd måste avslås innan en ansökan om undantag kan prövas. Det skulle också innebära att personen skulle kunna ansöka om undantag från de kompletterande reglerna om när körbedömning ska genomföras, se kapitel 10.2. Transportstyrelsen anser att det vore olyckligt, eftersom det skulle ge den enskilda individen falska förhoppningar om att man kan få undantag från något som man inte kan få undantag från. Det kommer att leda till onödiga ansökningar, beslut och domstolsförhandlingar.

6.3 Den som inte har körkort, utan ansöker om körkortstillstånd

Förslag:

Transportstyrelsen föreslår att i de fall det finns skäl att utreda den medicinska lämpligheten för den som söker körkortstillstånd med en körbedömning för synfält, ska ett särskilt beslut om att genomföra körbedömning meddelas.

Transportstyrelsen föreslår också att de närmare förutsättningar för ett beslut om körbedömning regleras i körkortsförordningen. Det handlar om att personen i övrigt uppfyller krav på medicinsk och personlig lämplighet enligt 3 kap. 2 § körkortslagen och att personen inte tidigare har genomfört körbedömning för synfält med underkänt resultat. Om det finns särskilda skäl föreslås att personen kan få genomföra en ny körbedömning.

Transportstyrelsen föreslår även att ett beslut om körbedömning för synfält får förenas med de villkor som är nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Transportstyrelsen föreslår att ett beslut om körbedömning för synfält ger personen rätt att köra personbil i verklig trafik för att genomföra körbedömning för synfält och att övningsköra hos trafikskola.

Vidare föreslår Transportstyrelsen att den som fått ett beslut om körbedömning för synfält har en skyldighet att medföra beslutet som bevis för att personen har rätt att köra personbil i verklig trafik under övningskörningen eller körbedömningen för synfält.

6.3.1 Problembeskrivning

Beslut angående körbedömning för synfält

I dag kan en person med synfältsdefekter som inte uppfyller kraven i medicinföreskrifterna inte få ett körkortstillstånd, eftersom han eller hon därmed inte uppfyller de krav för körkortstillstånd som anges i 3 kap. 2 § körkortslagen. Av paragrafen framgår bland annat att körkortstillstånd förutsätter medicinsk lämplighet. Det gäller även för den som har haft ett körkort tidigare, men har fått det återkallat på medicinska grunder och som ansöker om ett nytt körkortstillstånd.

Det innebär att en person som ansöker om körkortstillstånd inte har samma förutsättningar som den som har körkort, även om körbedömning för synfält skulle göras till en del av de medicinska kraven. Den som söker körkortstillstånd skulle inte kunna genomföra en körbedömning för synfält, eftersom det krävs ett körkortstillstånd för att få framföra ett fordon i verklig trafik, både när framförandet är i form av ett praktiskt prov och övningskörning. Det innebär ett moment 22, där personen med synfältsdefekter inte kan få ett körkortstillstånd och som konsekvens inte heller kan övningsköra eller genomföra en körbedömning i verklig trafik.

Förutsättningar för ett rättvisande resultat av körbedömningen

Det skulle också vara problematiskt för den som aldrig har haft ett körkort att genomföra en körbedömning för synfält i verklig trafik med ett rättvisande resultat, eftersom denne aldrig har kört bil tidigare och således inte lärt sig att manövrera fordonet etc.

Utan ändringar på lag- och förordningsnivå skulle detta problem kvarstå, även om körbedömning för synfält görs till en del av de medicinska föreskrifterna enligt Transportstyrelsens förslag.

Registrering av beslutet om körbedömning

Som framgår ovan föreslår Transportstyrelsen att personen ska kunna få ett beslut om körbedömning för synfält. Det går dock inte att registrera ett sådant beslut i vägtrafikregistret (VTR) utan en resurs- och tidskrävande it-utveckling, vilket också skulle vara förenat med stora kostnader. Om beslutet inte registreras i VTR, kommer till exempel inte polisen att digitalt kunna söka om personen har rätt att befinna sig i trafiken eller inte.

6.3.2 Lösningförslag

Beslut angående körbedömning för synfält

Transportstyrelsen föreslår att i de fall det finns skäl att utreda den medicinska lämpligheten för den som söker körkortstillstånd med en körbedömning för synfält, ska ett särskilt beslut om att genomföra körbedömning meddelas. Beslutet är det som ger personen rätt att övningsköra hos en trafikskola och genomföra körbedömningen i verklig trafik, trots att personen saknar körkortstillstånd. Transportstyrelsen föreslår också att beslutet får förenas med de villkor som är nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt (till exempel krav om att bära glasögon). Om personen genomför körbedömningen med godkänt resultat, kan ett körkortstillstånd beviljas. För detta krävs ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen.

Transportstyrelsen föreslår att ett beslut om att genomföra körbedömning för synfält gäller i tolv månader och att personen föreläggs att genomföra körbedömningen inom den tiden. Anledningen till att de som söker körkort får längre tid på sig än de som redan innehar körkort (som bara har tre månader) är att personen ska ha möjlighet att övningsköra hos en trafikskola innan körbedömningen för synfält genomförs. Förslaget kräver ändring i körkortsförordningen.

Vidare föreslår Transportstyrelsen att personen med synfältsdefekter som ansöker om ett körkortstillstånd ska uppfylla alla krav som ställs för att få ett körkortstillstånd, förutom när det gäller synfältsnedsättningen. Det betyder att personen i övrigt ska uppfylla krav på medicinsk och personlig lämplighet. En annan förutsättning är att personen inte tidigare genomfört körbedömning för synfält med underkänt resultat. Anledningen till att personen endast får genomföra *en* körbedömning för synfält med underkänt resultat är att en underkänd körbedömning visar att personen saknar förmåga att kompensera för sina synfältsdefekter. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv måste förmågan att kompensera för sina synfältsdefekter sitta i ryggraden och fungera vid varje tillfälle då personen framför ett fordon. Transportstyrelsen anser därför att det bara ska gå att

genomföra *en* körbedömning med underkänt resultat. Förslaget kräver ändring i körkortslagen och körkortsförordningen.

Transportstyrelsen föreslår dock att det ska finnas en möjlighet för den enskilde att få genomföra en ny körbedömning, om nya omständigheter innebär att det föreligger särskilda skäl. Det kan till exempel vara att personen kan visa att han eller hon har genomgått en synrehabilitering där förmågan att kompensera har tränats upp eller att synfälsdefekterna har förbättrats. Förslaget kräver ändring i körkortsförordningen.

Förutsättningar för ett rättvisande resultat av körbedömningen

Transportstyrelsen föreslår också att personen ska ha möjlighet att övningsköra i verklig trafik hos en trafikskola. Syftet med att personen ska ha rätt att övningsköra hos en trafikskola är att personen ska ha möjlighet att förbereda sig så pass att han eller hon kan framföra ett fordon i trafik utan problem och också har så pass stor kunskap om trafikregler att en körbedömning för synfält kan genomföras. Syftet är inte att personen ska vara så pass utbildad att han eller hon klarar ett vanligt körprov (uppkörning). Det är dock upp till den enskilde att avgöra om och i så fall hur mycket han eller hon vill öva hos en trafikskola innan körbedömningen. Transportstyrelsen föreslår att övningskörning endast ska få ske hos en trafikskola. Det kommer alltså inte att vara möjligt att övningsköra privat inför en körbedömning för synfält. Anledningen till det är att personen fortfarande är under medicinsk utredning och det inte är klart än om personen uppfyller de medicinska kraven eller inte. Förslaget kräver ändring i körkortsförordningen.

Även de som tidigare har haft körkort men fått det återkallat på grund av synfälsdefekter kan ha behov av och välja att övningsköra på en trafikskola innan körbedömningen genomförs. Särskilt om det var länge sedan körkortet återkallades.

Registrering av beslutet om körbedömning

Transportstyrelsen föreslår vidare att beslutet om körbedömning för synfält inte registreras i VTR. Myndigheten föreslår istället att personen måste ha med sig beslutet vid övningskörning eller körbedömningen och på uppmaning kunna visa upp det för trafikskolan, polisman eller trafikinspektör. Anledningen till detta förslag är att det skulle krävas omfattande it-utveckling för att göra det möjligt att registrera beslutet i VTR. Det skulle vara förenat med stora kostnader att utveckla it-systemet för att göra det möjligt att registrera beslutet digitalt. Transportstyrelsen föreslår därför en manuell hantering av dessa beslut, där personen behöver ha med sig beslutet under övningskörningen och under själva körbedömningen.

Den manuella hanteringen möjliggör också för ett tidigare ikraftträdande än om it-utveckling skulle krävas.

6.4 Körbedömning hos Trafikverket

Som framgår av kapitel 6.1 föreslår Transportstyrelsen att Trafikverket formellt tilldelas uppdraget att anordna körbedömningar för synfält i Sverige. Trafikverket behöver i så fall bygga upp en helt ny typ av verksamhet. Transportstyrelsens förslag är att Trafikverket utgår från Nederländernas system och processer för körbedömningar vid synfältsdefekter.

Förslag:

Transportstyrelsen föreslår att körbedömning för synfält ska avläggas av tjänsteman hos Trafikverket som har ett förordnande som förarprövare, med lång erfarenhet och med särskild kompetens. Det föreslås också att Trafikverket ska ansvara för att anordna särskilda utbildningar för det ändamålet.

Transportstyrelsen föreslår att Trafikverkets beslut i fråga om körbedömning för synfält inte får överklagas.

Transportstyrelsen föreslår att det nya bemyndigande som föreslås i kapitel 6.1 även omfattar att meddela föreskrifter om de närmare förutsättningarna för verksamheten om körbedömning för synfält.

Transportstyrelsen föreslår att körbedömningen endast får genomföras i fordon som innehas av Trafikverket eller av trafikskola.

Transportstyrelsen föreslår vidare att körbedömningen för synfält ska vara förenad med en avgift som motsvarar kostnaden för körbedömningen.

6.4.1 Problembeskrivning

Den som ska förrätta körbedömningen

Att det inte finns någon verksamhet med körbedömning för synfält i dag, innebär också att det inte finns några krav kopplade till vilken kompetens den tjänsteman som förrättar körbedömningen ska ha eller vad som gäller avseende de beslut tjänstemannen ska ta.

Det finns inte heller någon utbildning för de tjänstemän som ska förrätta körbedömningen.

Närmare förutsättningar för verksamheten

Det saknas närmare bestämmelser för verksamheten om körbedömningar för synfält.

Fordonet som ska användas under körbedömningen

Trafikfarliga situationer kan uppstå under körbedömningen, eftersom körningen sker i verklig trafik med en person som inte uppfyller grundkraven avseende synfält och där det inte är säkert att personen kan kompensera för sina defekter. De bilar som används under körbedömningen behöver därför vara utrustade på ett visst sätt.

Avgift för körbedömning för synfält

Körbedömning för synfält kommer att innebära nya kostnader för Trafikverket och behöver finansieras på något sätt.

6.4.2 Lösningförslag**Den som ska förrätta körbedömningen**

Transportstyrelsen föreslår att den som förrättar körbedömning för synfält ska ha ett förordnande som förarprövare och ska ha minst tre års erfarenhet som förarprövare. Utöver det krävs att personen genomgår särskilda utbildningar som anordnas av Trafikverket. Förslaget bygger på de krav som körkortsmyndigheten i Nederländerna har på dem som utför deras medicinska körbedömningar. Förslaget kräver ändring i körkortsförordningen.

Transportstyrelsen föreslår vidare att Trafikverkets beslut om resultatet av körbedömningen för synfält inte får överklagas. Beslut ifråga om godkännande vid förarprov går inte att överklaga och Transportstyrelsen föreslår att detsamma ska gälla för körbedömning för synfält. Det innebär att personen inte kommer att kunna få en överprövning av resultatet från körbedömningen. En av anledningarna till det är att förarprövarens bedömning av körningen är svår för en domstol att överpröva. Bedömningen grundar sig på den närvarande förarprövarens expertis i specifika situationer som uppstår under körningen. För att kunna överpröva beslutet krävs att man har varit med under själva körningen och innehar samma yrkeskunskaper som förarprövaren med speciell kompetens att förrätta körbedömningar för synfält. Det är i det närmaste omöjligt för den enskilde att i efterhand bevisa sin sak.

Förslaget kräver ändring i körkortslagen.

Närmare förutsättningar för verksamheten

Transportstyrelsen föreslår att det nya bemyndigande som föreslås i kapitel 6.1 även omfattar att meddela föreskrifter om de närmare förutsättningarna för verksamheten om körbedömning för synfält. Det handlar till exempel om att tydliggöra att körbedömning för synfält endast får genomföras av den som förelagts av Transportstyrelsen att genomföra sådan körbedömning. Det handlar också om hur tjänsteman på Trafikverket ska rapportera resultatet av körbedömningen till Transportstyrelsen och när den som förrättar körbedömningen har rätt att ta beslut om att körbedömningen inte kan genomföras. För mer information om förslaget till nya föreskrifter, se kapitel 10.1.

Om den som förrättar körbedömningen inte kan fatta ett beslut om körbedömningen är godkänd eller inte, föreslår Transportstyrelsen att tjänstemannen hos Trafikverket ska ha möjlighet att boka in personen för ett nytt körtillfälle under förutsättning att personen har tid kvar på sitt föreläggande. Det kan till exempel vara externa faktorer som påverkar

bedömningsunderlaget negativt. Exempel på sådana faktorer är rådande trafik-, sikt- och väderleksförhållanden vid körbedömningen samt tekniska fel på fordonet som nyttjas. Det kan också vara att personen uppvisar bristande kunskap och vana att vistas i en viss trafikmiljö som gör bedömningsunderlaget svårtolkat. Vidare kan i vissa fall behov finnas av att undersöka om kompensatorisk utrustning kan medföra ett säkert framförande. I dessa fall finns det inget resultat från den första körbedömningen att rapportera till Transportstyrelsen, utan det behövs en körning till för att tjänstemannen hos Trafikverket ska kunna fatta ett beslut. Om det inte finns tid kvar på föreläggandet för ytterligare en körning och det inte har rapporterats in något resultat, kommer Transportstyrelsen att avvisa ansökan om körkortstillstånd eller återkalla körkortet. Personen har då möjlighet att ansöka om ett nytt körkortstillstånd och genomgå processen med körbedömning igen.

Det kan uppstå situationer där den som förrättar körbedömningen rapporterar att personen har genomfört körningen med godkänt resultat, men samtidigt informerar Transportstyrelsen om att det finns brister i skickligheten att framföra fordonet (som inte har med synfältsdefekterna att göra). Det är Transportstyrelsens bedömning att styrelsen utifrån befintliga regelverk kan förelägga personen att genomföra ett förarprov om Trafikverket uppmärksammar myndigheten på personens bristande färdigheter.⁴² Det skulle då inte vara fråga om att utreda den medicinska eller personliga lämpligheten, utan om att utreda bristande färdigheter i förmågan att framföra ett fordon på säkert sätt⁴³. Ett sådant föreläggande skulle bara behövas i de fall personen fortfarande har körkort eller har haft ett körkort, men fått det återkallat på grund av synfältsdefekter. De som aldrig har haft ett körkort tidigare och ansöker om ett körkortstillstånd kommer ändå att behöva genomföra ett förarprov utöver körbedömningen för att kunna få ett körkort.

Fordonet som ska användas under körbedömningen

Ur ett trafiksäkerhets- och arbetsmiljöperspektiv är det viktigt att det fordon som används under körbedömningen är tillförlitligt och lämpligt för trafik.

Transportstyrelsen föreslår därför att det fordon som ska användas vid körbedömning för synfält ska vara ett fordon som innehas av antingen Trafikverket eller en trafikskola. Det innebär att personen som ska genomföra körbedömningen hos Trafikverket måste betala en hyra för det fordon som ska användas. Förslaget kräver ändring i körkortsförordningen och i förordningen med Trafikverkets instruktion.

⁴² Se 10 kap. 6 § körkortslagen.

⁴³ Se även avsnitt 5.4 i Proposition 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor samt RÅ 1996 ref 98 om föreläggande om förarprov vid bristande kunskaper.

Transportstyrelsen föreslår vidare att det i föreskrifter regleras vilka krav som ställs på fordonet. Det handlar till exempel om att fordonet ska vara utrustat med dubbelkommando för färdbrömen, extra invändig backspegel för passagerare i framsätet och huvudstöd för framsätena. För mer information om förslaget till nya föreskrifter, se kapitel 10.1.

Transportstyrelsen föreslår dock att i de fall körkortet till följd av ett fysiskt funktionshinder endast ska gälla för en viss typ av fordon eller ett särskilt anpassat fordon ges Transportstyrelsen ett bemyndigande att föreskriva att körbedömningen kan genomföras i ett annat fordon än vad som annars krävs. Förslagen kräver ändring i körkortsförordningen, och även på föreskriftsnivå.

Avgift för körbedömning för synfält

Transportstyrelsen föreslår att körbedömningen för synfält ska vara förenad med en avgift som motsvarar full kostnadstäckning för körbedömningen. Förslaget kräver ändring i förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. [22].

6.5 Överblick av processerna för körbedömning för synfält

I kapitlen ovan har Transportstyrelsen redovisat sitt förslag på hur en verksamhet för körbedömning för synfält ska regleras och utformas.

Nedan ges en överblick över de processer som förslagen resulterar i.

6.5.1 Processen hos Transportstyrelsen

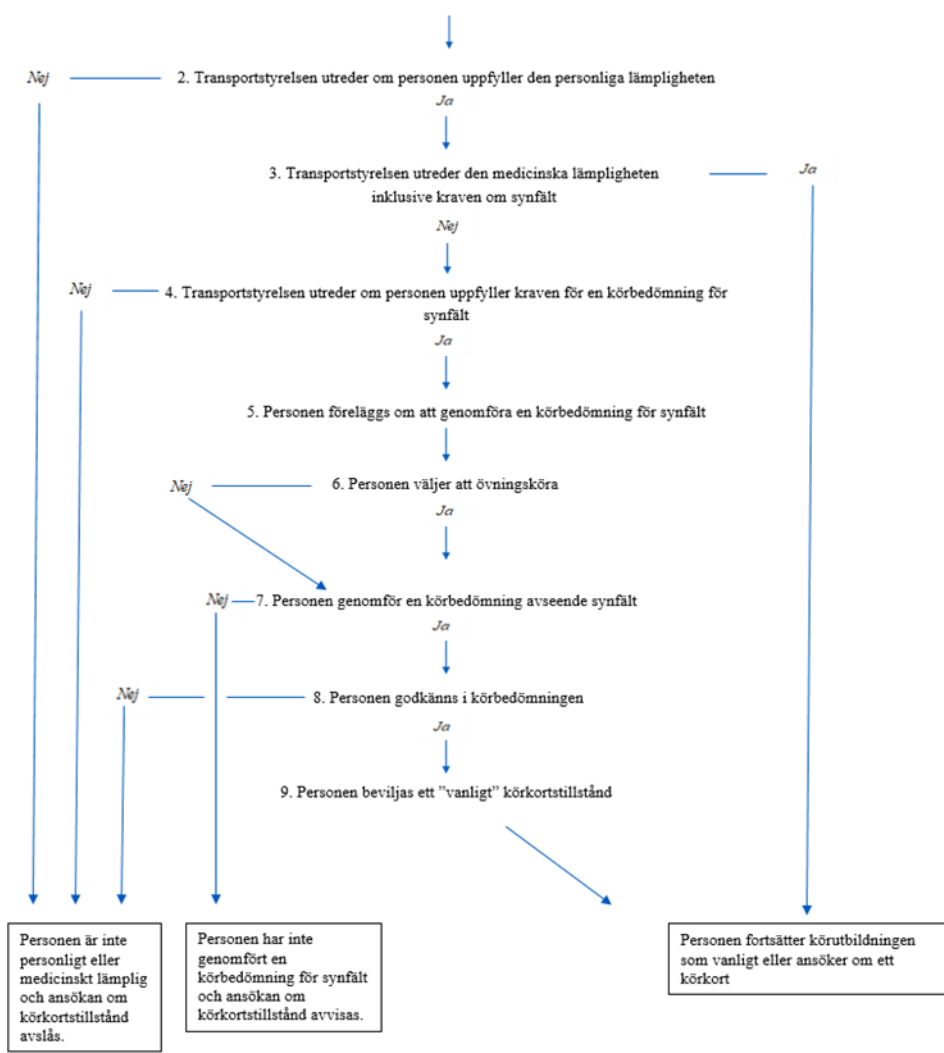
I arbetet har tre målgrupper identifierats:

- en som redan har ett körkort när synfältsdefekter konstateras,
- den som redan har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter, och
- den som ansöker om körkortstillstånd för första gången och som inte uppfyller medicinföreskrifternas grundkrav om synfält.

Transportstyrelsen ser att det krävs olika handläggningsprocesser hos myndigheten beroende på vilken målgrupp personen tillhör när ett körkortsärende startar hos myndigheten.

Den som ansöker om körkortstillstånd

Figur 6 Processen hos Transportstyrelsen för de som ansöker om körkortstillstånd



Steg 1

Personen ansöker om ett körkortstillstånd och bifogar de underlag som krävs vid en ansökan (hälsodeklaration och synintyg).

Steg 2

Transportstyrelsen utreder den personliga lämpligheten. Om personen bedöms vara personligt lämplig går utredningen vidare till steg 3. Om personen inte bedöms vara personligt lämplig avslås ansökan om körkortstillstånd.

Steg 3

Transportstyrelsen utreder den medicinska lämpligheten. Om personen inte uppfyller de medicinska kraven, avslås ansökan om körkortstillstånd. I de fall personen uppfyller de medicinska kraven förutom kraven gällande synfältet går utredningen över i steg fyra.

Steg 4

Transportstyrelsen utreder om personen uppfyller kraven för att få genomföra en körbedömning för synfält. Dessa krav regleras dels i körkortslagen, dels i medicinföreskrifterna. För att få möjlighet att genomföra en körbedömning krävs att:

- Personen inte tidigare har genomfört en körbedömning för synfält med underkänt resultat.
- Personen uppfyller de medicinska förutsättningar som anges i medicinföreskrifterna.

Steg 5

Om Transportstyrelsen bedömer att personen uppfyller förutsättningarna för körbedömning för synfält, fattar myndigheten ett beslut om detta och förelägger personen att inom tolv månader genomföra en sådan körbedömning. Om personen inte genomför körbedömningen inom dessa tolv månader kommer ansökan om körkortstillstånd att avvisas.

Genom beslutet får personen rätt att övningsköra på en trafikskola och att genomföra en körbedömning för synfält i verklig trafik. I och med att tiden för föreläggandet omfattar tolv månader, ger det en person som aldrig har haft ett körkort tidigare möjlighet att övningsköra på en trafikskola för att lära sig att hantera fordonet så pass bra att en körbedömning kan genomföras. Detta är dock frivilligt.

Steg 6

Steg sex blir endast aktuellt om personen väljer att övningsköra innan han eller hon kontakter Trafikverket för att boka tid för en körbedömning för synfält. Möjligheten att övningsköra på en trafikskola gäller oavsett om personen aldrig haft ett körkort eller om personen fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter.

Steg 7

Personen genomför en körbedömning för synfält hos Trafikverket⁴⁴.

Steg 8

Trafikverket rapporterar in personens resultat från körbedömningen till Transportstyrelsen.

Är resultatet av körbedömningen godkänt, kan Transportstyrelsen slå fast att de medicinska kraven för körkortsinnehav är uppfyllda och personen är medicinskt lämplig. Ansökan om körkortstillstånd kan i dessa fall beviljas.

⁴⁴ Se kapitel 6.5.2 Processen hos Trafikverket.

Är resultatet av körbedömningen underkänt, kan Transportstyrelsen slå fast att de medicinska kraven för körkortsinnehav inte är uppfyllda och att personen inte är medicinskt lämplig. Ansökan om körkortstillstånd kommer i dessa fall att avslås.

Skulle Transportstyrelsen inte få in ett resultat från körbedömningen inom de tolv månaderna som föreläggandet omfattar, avvisar myndigheten ansökan om körkortstillstånd med hänvisning till 3 kap.

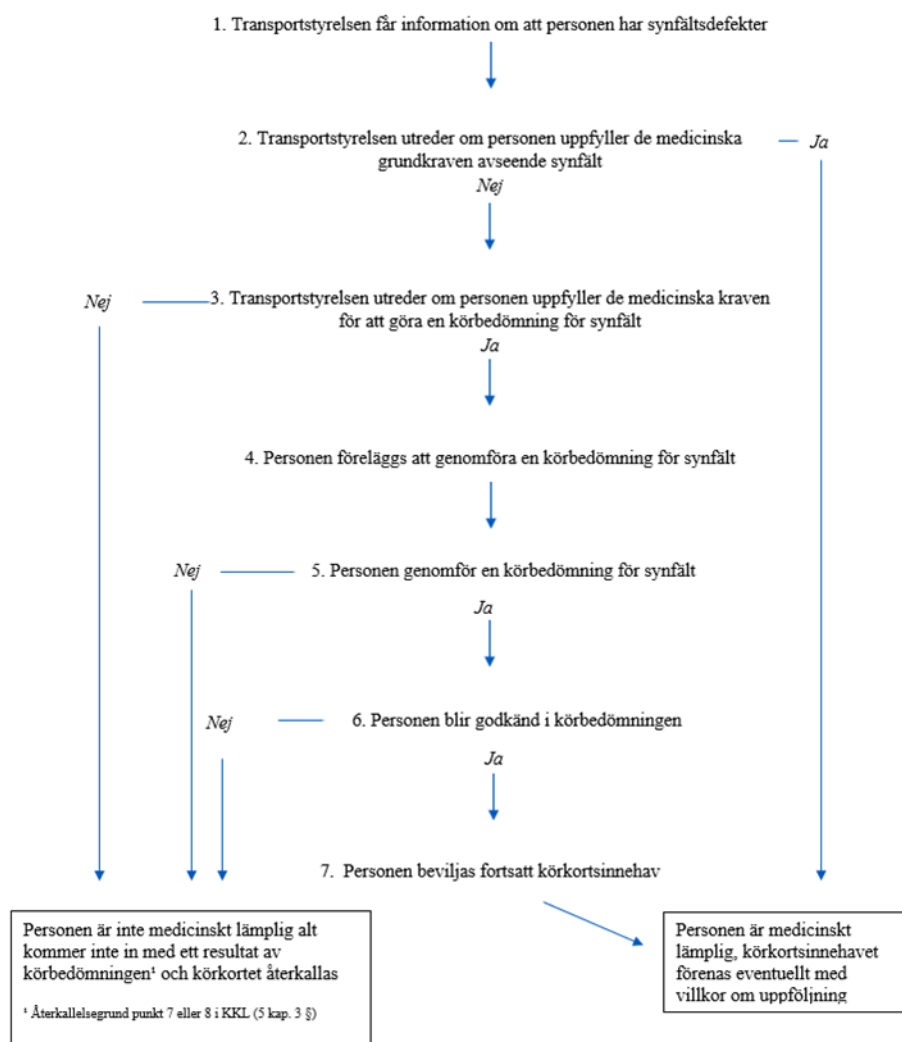
5 § körkortsförordningen. Personen har inte följt sitt föreläggande om att genomföra en körbedömning för synfält inom tolv månader.

Steg 9

När Transportstyrelsen har fått uppgift om att personen har genomfört en körbedömning med godkänt resultat, görs en ny kontroll av den personliga lämpligheten för att säkerställa att inget har tillkommit i ärendet. Om inget nytt har tillkommit kan personen beviljas ett körkortstillstånd. Personen kan fortsätta med den ordinarie förarutbildningen (i de fall personen aldrig har haft ett körkort sedan tidigare). För de som har haft ett körkort tidigare, kan personen gå vidare och ansöka om ett körkort.

Den som redan har ett körkort när synfältsdefekter konstateras

Figur 7 Processen hos Transportstyrelsen för de som ansöker om körkortstillstånd



Steg 1

Transportstyrelsen får kännedom om att en körkortshavare har synfältsdefekter som kanske inte uppfyller de medicinska kraven. Det kan ske genom till exempel en anmälan från en läkare eller när en person ansöker om förlängning av sina högre behörigheter.

Steg 2

Transportstyrelsen utreder om körkortshavaren uppfyller de medicinska grundkraven avseende synfältet. I de fall personen inte uppfyller kraven, går utredningen över i steg tre.

Steg 3

Transportstyrelsen utreder om körkortshavaren uppfyller kraven för att genomföra en körbedömning för synfält. Dessa krav regleras i medicinföreskrifterna.

Steg 4

Om Transportstyrelsen bedömer att körkortshavaren uppfyller förutsättningarna för körbedömning för synfält, förelägger myndigheten personen att inom tre månader genomföra en sådan körbedömning.

Steg 5

Körkortshavaren genomför en körbedömning för synfält hos Trafikverket⁴⁵.

Steg 6

Trafikverket rapporterar in körkortshavarens resultat från körbedömningen till Transportstyrelsen.

Är resultatet av körbedömningen godkänt, kan Transportstyrelsen slå fast att de medicinska kraven för körkortsinnehav fortfarande är uppfyllda.

Körkortet återkallas inte.

Är resultatet av körbedömningen underkänt, kan Transportstyrelsen slå fast att de medicinska kraven för körkortsinnehav inte är uppfyllda. Körkortet kommer i dessa fall att återkallas med hänvisning till 5 kap.

3 § 7 körkortslagen.

Skulle Transportstyrelsen inte få in ett resultat från körbedömningen inom föreläggandets tidsperiod om tre månader, kan körkortet återkallas med hänvisning till 5 kap. 3 § 8 körkortslagen. Körkortshavaren har inte följt föreläggandet om att genomföra körbedömning för synfält.

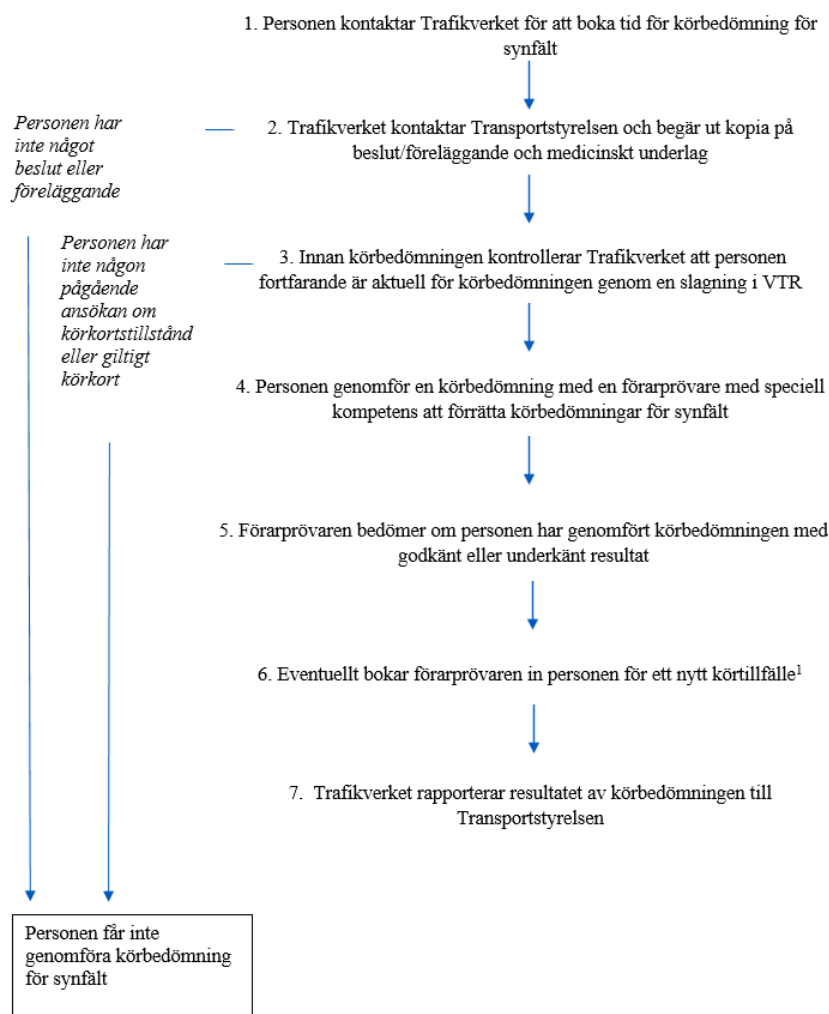
Steg 7

Körkortshavaren beviljas fortsatt innehav. Körkortet förenas med eventuellt villkor om läkarintyg.

⁴⁵ Se kapitel 6.5.2 Processen hos Trafikverket.

6.5.2 Processen hos Trafikverket

Figur 8 Processen hos Trafikverket



¹ I del fall den som förrättar körbedömningen inte kan fatta ett beslut om körbedömningen är godkänd eller inte har förarprovaren möjlighet att boka en person för ett nytt körtillfälle (under förutsättning att personen har tid kvar på sitt föreläggande)

Steg 1

Personen har fått ett föreläggande eller ett beslut om körbedömning för synfält från Transportstyrelsen och kontaktar Trafikverket för att boka tid för körbedömningen.

Steg 2

Trafikverket kontaktar Transportstyrelsen för att begära ut kopia av föreläggandet eller beslutet om körbedömning för synfält. Även det medicinska underlaget som är av betydelse för genomförande av körbedömning för synfält ska överlämnas.

Steg 3

Samma dag som personen ska genomföra körbedömningen, kontrollerar Trafikverket att personen fortfarande är aktuell för att få genomföra körbedömningen. Kontrollen görs genom en slagning i VTR. Finns det fortfarande en pågående ansökan om körkortstillstånd eller ett giltigt körkort kan Trafikverket genomföra körbedömningen. Om det inte finns en pågående ansökan om körkortstillstånd eller ett giltigt körkort kan Trafikverket inte genomföra körbedömningen.

Steg 4

Personen genomför körbedömningen tillsammans med en förarprövare med speciell kompetens att förrätta körbedömningar för synfält.

Steg 5

Förarprövaren bedömer om personen genomfört körbedömningen med godkänt eller underkänt resultat.

Steg 6

Eventuellt bokar förarprövaren in ett nytt körtillfälle med personen. Om den som förrättar körbedömningen inte kan fatta ett beslut om körbedömningen är godkänd eller inte, har förarprövaren möjlighet att boka in personen för ett nytt körtillfälle under förutsättning att personen har tid kvar på sitt föreläggande. Det kan till exempel vara externa faktorer som påverkar bedömningsunderlaget negativt.

Steg 7

Trafikverket rapporterar omgående resultatet av körbedömningen till Transportstyrelsen.

7 Konsekvenser av föreslagen reglering

I detta kapitel beskrivs konsekvenserna av de förslag som presenteras i kapitel 6 och som kräver ändringar i lag eller förordning. Det handlar dels om ändringar som krävs för att det ska kunna införas en körbedömning för synfält då grundkraven för synfältet inte är uppfyllda, dels om ändringar som krävs för att möjliggöra för Trafikverket att tillhandahålla en verksamhet som kan anordna körbedömningar för synfält. Huvudsyftet med förslagen är att skapa förutsättningar för en process och verksamhet där personer med synfältsdefekter, som uppfyller vissa förutsättningar, ska genomföra en körbedömning för synfält för att visa om han eller hon kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte.

Konsekvensutredningen utgår alltså från de förslag som presenteras i kapitel 6, men avser endast de ändringar som krävs i lag och förordning för att förslagen ska vara möjliga. De föreskriftsförslag som presenteras i rapporten omfattas inte av denna konsekvensutredning. Dessa förslag behöver utredas vidare i ett föreskriftsarbete om det beslutas att det ska införas körbedömning för synfält i Sverige.

7.1 Bakgrund

Det övergripande problemet är att det i dag saknas en tillförlitlig metod att på individnivå i undantagssituationer bedöma om en person med synfältsdefekter kan kompensera för sina defekter och ändå köra trafiksäkert.

Det saknas även en utsedd behörig myndighet för att anordna denna verksamhet och ett ramverk för hur körbedömning för synfält ska bli en del av processen för att bedöma medicinsk lämplighet för körkort.

7.1.1 Problembeskrivning

Nedan beskrivs kortfattat de problem som finns för respektive område. För mer detaljerade problembeskrivningar, se kapitel 6 Transportstyrelsens förslag.

Införande av körbedömning för synfält, behörig myndighet mm

Som framgår av kapitel 6.1.1 ska körbedömning för synfält i undantagssituationer enligt körkortsdirektivet utföras av en behörig myndighet. I Sveriges finns det ingen myndighet som har fått ett uppdrag om att anordna körbedömningar för synfält.

Vidare saknas det i Sverige i dag en tillförlitlig metod för att i undantagssituationer, på individnivå, bedöma om en person med synfältsdefekter kan kompensera för sina defekter och ändå köra trafiksäkert.

Det saknas också rättsligt stöd för hur utbyte av information mellan Transportstyrelsen och Trafikverket ska se ut när det gäller körbedömningar för synfält samt ett reglerat ramverk för hur körbedömningar för synfält ska gå till.

De närmare förutsättningarna för en körbedömning för synfält behöver regleras på föreskriftsnivå. För att Transportstyrelsen ska få meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i körkortslagen, behöver myndigheten ett bemyndigande från regeringen. När det gäller att ta fram föreskrifter om närmare förutsättningar för körbedömning saknar Transportstyrelsen ett sådant bemyndigande.

Körbedömning för synfält – en del av den medicinska utredningen för körkortsinnehav

Som framgår av kapitel 6 saknas det bestämmelser i dag avseende under vilka förutsättningar en körbedömning för synfält ska kunna genomföras och vilken funktion en sådan körbedömning ska fylla i Sverige. Det saknas också möjligheter för Transportstyrelsen att kräva att personen genomför en körbedömning för synfält för myndighetens bedömning av medicinsk lämplighet under körkortsinnehav eller vid ansökan om körkortstillstånd.

Enligt nuvarande föreskrifter utgör synfältsdefekter hinder för att få ha körkort och enligt lagen ska då körkortet återkallas, eftersom personen inte uppfyller de medicinska kraven. Det innebär att även om det skulle finnas körbedömning för synfält, kommer körkortet att återkallas om personen har synfältsdefekter som inte uppfyller grundkraven om synfältet i föreskrifterna så länge som föreskrifterna inte revideras.

I 8 kap. 11 § körkortsförordningen anges att Transportstyrelsen i ett enskilt fall får besluta om undantag från medicinföreskrifterna. Om bestämmelsen om undantag i förordningen inte ändras, kommer det att gå att ansöka om undantag från bestämmelser i medicinföreskrifterna som det saknas möjlighet att få undantag från. Det kan leda till falska förhoppningar och kostnader för individen samt onödig handläggning hos Transportstyrelsen.

Den som inte har körkort utan ansöker om körkortstillstånd

Som beskrivs tidigare i kapitel 6.3.1 kan en person med synfältsdefekter som inte uppfyller kraven i medicinföreskrifterna inte få ett körkortstillstånd, eftersom han eller hon därmed inte uppfyller de krav för körkortstillstånd som anges i 3 kap. 2 § körkortslagen. Det innebär att den som ansöker om ett körkortstillstånd inte kan genomföra en körbedömning för synfält i verklig trafik, eftersom det krävs ett körkortstillstånd för att få framföra ett fordon i verklig trafik. Det gäller både när framförandet är i form av ett praktiskt prov och vid övningskörning.

Körbedömning hos Trafikverket

Som framgår av kapitel 6.4.1 finns det inte någon verksamhet med körbedömning för synfält i dag. Det innebär också att det inte finns någon tjänsteman med rätt kompetens att förrätta dessa körbedömningar. Det finns heller inte någon som tillhandahåller utbildning för att de tjänstemän som ska förrätta körbedömningen ska få rätt kompetens.

De närmare förutsättningarna för verksamheten om körbedömning för synfält behöver regleras på föreskriftsnivå. Som nämns ovan behöver Transportstyrelsen ett bemyndigande från regeringen för att få meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i körkortslagen. När det gäller att ta fram föreskrifter om närmare förutsättningar för verksamheten om körbedömning saknar Transportstyrelsen ett sådant bemyndigande.

Trafikfarliga situationer kan uppstå under körbedömningen, eftersom körningen sker i verklig trafik med en person som inte uppfyller grundkraven avseende synfält och där det inte är säkert att personen kan kompensera för sina defekter. De bilar som används under körbedömningen behöver därför vara utrustade på ett visst sätt.

Körbedömning för synfält kommer att innebära nya kostnader för Trafikverket och behöver finansieras på något sätt.

7.1.2 Vad ska uppnås?**Införande av körbedömning för synfält, behörig myndighet med mera**

Det som ska uppnås med Transportstyrelsens förslag är att

- Trafikverket får i uppdrag att utföra körbedömningar i undantagssituationer
- Trafikverket har tillgång till en metod för körbedömning för synfält i verklig trafik för behörighet B, som är beprövad och tillförlitlig
- det skapas förutsättningar för utbyte av information mellan Transportstyrelsen och Trafikverket i denna nya typ av ärende
- det skapas rättsliga förutsättningar som krävs för att Trafikverket ska kunna anordna körbedömningar på ett rättssäkert och likvärdigt sätt.

Körbedömning för synfält – en del av den medicinska utredningen för körkortsinnehav

Det som ska uppnås med Transportstyrelsens förslag är följande:

- Körbedömning för synfält ska bli en del av utredningen av den medicinska lämpligheten för innehav av körkort och körkortstillstånd. Det innebär att Transportstyrelsen ska kunna förelägga personen att genomföra körbedömningen för synfält och att den som söker eller har körkort eller körkortstillstånd ska vara skyldig att genomgå en sådan bedömning.

- Körkortet ska kunna återkallas och ansökan om körkortstillstånd ska kunna avvisas om den som förelagts att genomföra körbedömning för synfält inte följer föreläggandet.
- Återkallelse av körkortet undviks för en person med synfältsdefekter som inte uppfyller kraven i medicinföreskrifterna, innan personen har genomfört en körbedömning för synfält samt att säkerställa att de medicinska förutsättningarna för att göra körbedömning framgår av svenska föreskrifter.
- Onödiga ansökningar om undantag undviks, där det från början är uteslutet med ett bifall. På så sätt undviks falska förhoppningar och onödiga kostnader för individen.

Den som inte har körkort utan ansöker om körkortstillstånd

Det som ska uppnås med Transportstyrelsens förslag är följande:

- En person med synfältsdefekter som saknar körkort och som ansöker om körkortstillstånd ska kunna genomföra en körbedömning för synfält under samma förutsättningar som den som redan har ett körkort när synfältsdefekten upptäcks. En körbedömning för synfält ska alltså kunna genomföras för att visa att sökanden är medicinskt lämplig för att få körkortstillstånd.
- Av dem som söker körkortstillstånd och har synfältsdefekter är det endast de som uppfyller kraven på personlig lämplighet och de medicinska kraven i övrigt som ska kunna genomföra körbedömning för synfält.
- Den som ansöker om ett körkortstillstånd ges möjlighet att övningsköra under säkra former innan körbedömningen.
- Det går att kontrollera att personen som övningskör eller genomför körbedömning för synfält har rätt att köra i riktig trafik.

Körbedömning hos Trafikverket

Det som ska uppnås med Transportstyrelsens förslag är att

- skapa de förutsättningar som krävs för att Trafikverket ska kunna anordna körbedömningar för synfält
- de tjänstemän som förrättar körbedömningen för synfält ska ha rätt kompetens för att kunna bedöma om personen kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte
- Trafikverket ska tillhandahålla utbildningar för tjänstemännen som ska förrätta körbedömningen
- det fordon som används under körbedömningen är lämpligt ur ett trafiksäkerhets- och arbetsmiljöperspektiv
- körbedömningen för synfält ska finansieras genom avgift för den enskilde.

7.1.3 Vilka är lösningsalternativen?

Nedan redovisas vilka ändringar som behöver göras i lag och förordning för att de förslag som presenteras i kapitel 6 ska kunna implementeras.

Införande av körbedömning för synfält, behörig myndighet med mera*Behörig myndighet*

Transportstyrelsen föreslår ett tillägg i körkortslagen som innebär att Trafikverket formellt blir den behöriga myndighet som ska anordna körbedömningar för synfält. I förslaget har det införts en ny paragraf (3 §) i 7 kap. körkortslagen som anger att Trafikverket ansvarar för att anordna körbedömningar för synfält för personer som är skyldiga att genomgå körbedömning för synfält som en del av prövningen av den medicinska lämpligheten.

Det föreslås också att ett tillägg i förordningen med instruktion för Trafikverket (2 § p. 18) [21] där det framgår att körbedömning för synfält ingår i Trafikverkets uppdrag.

Utbyte av information mellan Transportstyrelsen och Trafikverket

Transportstyrelsen föreslår en ny paragraf (10 §) i 7 kap. körkortsförordningen om att Transportstyrelsen efter begäran av Trafikverket ska överlämna de handlingar som krävs för att Trafikverket ska kunna anordna en körbedömning som är anpassad efter förutsättningarna i det individuella fallet.

Förutsättningar för rättssäkra och likvärdiga bedömningar

Som framgår av kapitel 6 föreslår Transportstyrelsen att den körbedömning för synfält som Trafikverket ska anordna regleras i en ny föreskrift, se kapitel 10.1. För att kunna ta fram en ny föreskrift om körbedömning för synfält behöver Transportstyrelsen ett nytt bemyndigande från regeringen. Därför föreslås ett tillägg i 8 kap. 1 § körkortsförordningen om att Transportstyrelsen även får meddela föreskrifter om körbedömning för synfält.

Körbedömning för synfält – en del av den medicinska utredningen för körkortsinnehav*Körbedömningen som en del av den medicinska utredningen*

Transportstyrelsen föreslår att den som söker eller har körkort eller körkortstillstånd ska vara skyldig att genomgå körbedömning för synfält hos Trafikverket om det behövs för prövningen av om en person är medicinskt lämplig för körkortsinnehav. Transportstyrelsen föreslår därför ett tillägg i 3 kap. 3 § körkortslagen, där det anges att den som söker eller har körkortstillstånd eller körkort är skyldig att genomgå inte bara läkarundersökning eller blodprovstagnning utan även körbedömning för synfält om det behövs för prövningen av den medicinska lämpligheten.

Transportstyrelsen föreslår även ett tillägg i 10 kap. 6 § körkortslagen om att den enskilde får föreläggas att genomföra en körbedömning för synfält i ärenden enligt körkortslagen.

Vidare har tillägg gjorts i 3 kap. 5 § körkortsförordningen om att för den som inte följer ett föreläggande att inom viss tid genomföra körbedömning för synfält ska ansökan om körkortstillstånd avvisas.

Transportstyrelsen föreslår dessutom ett tillägg i 5 kap. 2 § körkortsförordningen. Tillägget möjliggör för Transportstyrelsen att förelägga körkortshavaren att genomföra körbedömning för synfält inom tre månader. Den ska visa att körkortshavaren uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehav. Det föreslås också ett tillägg i 5 kap. 3 § körkortsförordningen om att ett föreläggande ska innehålla en upplysning om att körkortet återkallas enligt 5 kap. 3 § 8 körkortslagen om föreläggandet inte följs.

Ett tillägg har gjorts i 5 kap. 3 § p. 8 körkortslagen om att körkortet ska återkallas för den som inte följer ett föreläggande om att genomföra körbedömning för synfält.

Transportstyrelsen föreslår ett tillägg i 8 kap. 1 § körkortslagen om att ett beslut eller ett föreläggande om att genomföra en körbedömning inte ska gå att överklaga. Det får endast överklagas tillsammans med det beslut som ärendet avser, det vill säga beslut om körkortstillstånd eller körkort.

Möjlighet att ansöka om undantag enligt körkortsförordningen

Transportstyrelsen föreslår en ändring i 8 kap. 11 § som innebär att paragrafen inte omfattar undantag från medicinska krav för synfält för behörighet B.

Den som inte har körkort, utan ansöker om körkortstillstånd

Beslut angående körbedömning för synfält

Transportstyrelsen föreslår att den som söker körkortstillstånd och uppfyller övriga medicinska krav ska kunna föreläggas att genomföra en körbedömning för synfält. Det föreslås en ny paragraf (2 a §) i 3 kap. körkortslagen som anger att beslut om körbedömning för synfält får meddelas i ärende om körkortstillstånd för den som är skyldig att genomgå körbedömning för synfält enligt 3 §. De närmare förutsättningarna för ett sådant beslut anges i en ny paragraf (4 §) i kap. 3 körkortsförordningen. Tanken är att sökanden ska uppfylla alla krav som ställs för att få ett körkortstillstånd, förutom när det gäller synfältsnedsättningen. Därför föreslås det att personen i övrigt ska uppfylla krav på medicinsk och personlig lämplighet. En annan förutsättning är att personen inte tidigare genomfört körbedömning för synfält med underkänt resultat.

Transportstyrelsen föreslår dock att det ska finnas en möjlighet för den enskilde att genomföra en ny körbedömning för synfält, om den första körbedömningen genomfördes med underkänt resultat. Det måste i så fall föreligga särskilda skäl. Med särskilda skäl avses att det tillkommit nya omständigheter som skulle kunna ge förbättrade förutsättningar att klara en körbedömning. Det kan till exempel vara om personen kan visa att han eller

hon har genomgått en synrehabilitering där förmågan att kompensera har tränats upp eller att synfältsdefekterna har förbättrats.

I förslaget till ny fjärde paragraf i körkortsförordningen förtydligas det att ett beslut om körbedömning för synfält gäller för behörighet B och så länge som utredning för körkortstillstånd pågår, dock som längst ett år.

Transportstyrelsen föreslår också ett tillägg i 3 kap. 10 § körkortslagen att beslutet om körbedömning för synfält får förenas med de villkor som är nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det föreslås ett tillägg i 3 kap. 9 § körkortsförordningen om att även ett beslut om körbedömning för synfält till exempel får begränsas till att avse ett fordon med viss utrustning eller ett visst fordon som funnits lämpligt för sökanden.

Förutsättningar för ett rättvisande resultat av körbedömningen

Förslaget innebär att det införs en ny paragraf (1 a §) i 4 kap. körkortslagen som anger att ett beslut om körbedömning för synfält ger rätt att övningsköra med personbil på trafikskola, under uppsikt av utbildningsledare eller trafiklärare. Förslaget innebär att det inte kommer att vara möjligt för personen att övningsköra privat inför en körbedömning för synfält.

Registrering av beslutet om körbedömning

Som framgår av kapitel 6 föreslår Transportstyrelsen att beslutet om körbedömning för synfält inte registreras i VTR. Myndigheten föreslår istället att personen måste ha med sig beslutet vid övningskörning eller körbedömningen och på uppmaning kunna visa upp det för trafikskolan, polisman eller trafikinspektör. Förslaget innebär att det införs ett nytt stycke i 3 kap. 15 a § körkortslagen som anger att den som övningskör eller som genomför körbedömning för synfält ska ha med sig en handling som styrker dennes identitet samt beslutet om körbedömning för synfält. Dessutom görs ett tillägg i tredje stycket om att beslutet om körbedömning ska överlämnas för kontroll om bilinspektör eller polisman begär det.

Körbedömning hos Trafikverket

Den som ska förrätta körbedömningen

I förslaget har det införts en ny paragraf (9 a §) i körkortsförordningens fjärde kapitel som innehåller krav på den som ska förrätta körbedömningen. Den som förrättar körbedömning för synfält ska ha ett förordnande som förarprövare och ha minst tre års erfarenhet som förarprövare. Utöver det krävs att personen genomgår en särskild utbildning som anordnas av Trafikverket.

Transportstyrelsen föreslår vidare att Trafikverkets beslut i fråga om körbedömning inte ska gå att överklaga. Ett tillägg har därför gjorts i 8 kap. 2 § körkortslagen.

Närmare förutsättningar för verksamheten

Transportstyrelsen föreslår att det nya bemyndigande som föreslås under rubriken ”Införande av körbedömning för synfält, behörig myndighet med mera” även omfattar att meddela föreskrifter om de närmare förutsättningarna för verksamheten om körbedömning för synfält.

Fordonet som ska användas under körbedömningen

Transportstyrelsen föreslår att det fordon som ska användas vid körbedömning för synfält ska vara ett fordon som innehas av antingen Trafikverket eller en trafikskola. Det föreslås därför en ny paragraf i körkortsförordningen (3 kap. 9 b §) som anger vilket fordon som ska användas. Där anges också att Transportstyrelsen efter samråd med Trafikverket får meddela föreskrifter om undantag från kravet om fordon.

Vidare föreslås att förordningen med instruktion för Trafikverket [21] ändras genom ett tillägg i 6 § p. 6 om att Trafikverket får hyra ut fordon vid körbedömning för synfält.

Avgift för körbedömning för synfält

Transportstyrelsen föreslår att körbedömningen för synfält ska vara förenad med en avgift. Transportstyrelsen föreslår därför ändringar i förordning om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. [22] som dels innebär att förordningen även omfattar avgift för körbedömning för synfält, dels att avgiften ska vara 2 000 kronor för den enskilde. De paragrafer som påverkas av ändringen är 1, 2, 2 d-f §§.

7.2 Vilka är berörda?

Förslagen berör enskilda, trafikskolor, Transportstyrelsen, Trafikverket och Polismyndigheten. För en beskrivning av vilka konsekvenser förslagen får hänvisas till kapitel 8 Konsekvensanalys.

Enskilda

De enskilda som berörs av förslagen är personer som har synfältsdefekter som inte uppfyller medicinföreskrifternas krav om synfält och som

- aldrig har haft körkort och som ansöker om körkortstillstånd
- tidigare har haft ett körkort, men som av olika anledningar har fått detta återkallat eller
- som redan har ett körkort när synfältsdefekterna kommer till Transportstyrelsens kännedom.

De som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter

Det är svårt att veta hur många personer som faktiskt kommer att beröras av förslagen, eftersom det saknas möjlighet att få fram statistik över detta. Det som går att säga är att det initialt kommer att röra sig om ett större antal personer, eftersom det kan finnas många av de som redan har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter som är intresserade av att få genomföra en körbedömning. Transportstyrelsen uppskattar att av de som

tidigare har fått sitt körkort återkallat, kan det röra sig om 3 750–5 250 personer som initialt skulle kunna vara aktuella för en körbedömning, se uträkning och antaganden nedan.

I tidigare utredningar [23] har Transportstyrelsen uppskattat att det är cirka 1 000 personer per år som får sitt körkort återkallat på grund av synfälsdefekter. Det innebär att det är cirka 14 000 personer som fått sitt körkort återkallat eller fått sin ansökan om körkortstillstånd avslagen på grund av synfälsdefekter sedan år 2010⁴⁶. Om man antar att cirka 30 procent av dessa personer inte längre är aktuella för ett körkortsinnehav⁴⁷, återstår cirka 10 000 personer.

I februari 2025 började nya medicinföreskrifter gälla, där kraven för synfältet mildrats i jämförelse med tidigare föreskrifter. Transportstyrelsen uppskattar att 30–50 procent av de som tidigare fått sitt körkort återkallat uppfyller de nya synfältskraven. Då återstår 5 000–7 000 personer som skulle kunna vara aktuella för en körbedömning för synfält. Alla kommer dock inte att uppfylla de förutsättningar⁴⁸ som föreslås för att få genomföra en körbedömning. Myndigheten uppskattar att 25 procent av de kvarvarande personerna inte kommer att uppfylla dessa förutsättningar. Då återstår 3 750–5 250 personer som skulle kunna vara aktuella för en körbedömning av de som har fått sitt körkort återkallat sedan tidigare.

De som redan har körkort när synfälsdefekter konstateras

Transportstyrelsen uppskattar att 250–400 personer per år kommer att genomföra en körbedömning hos Trafikverket, se uträkning och antaganden nedan.

Transportstyrelsen saknar möjlighet att ta fram statistik över hur många personer det handlar om som redan innehar ett körkort när synfälsdefekter uppdagas. Transportstyrelsen har som nämns ovan uppskattat att cirka 1 000 personer per år får sitt körkort återkallat på grund av synfälsdefekter (enligt de tidigare reglerna om syn). Om man antar att 30–50 procent av dessa personer uppfyller de nya synfältskraven, är det 500–700 personer per år som skulle kunna vara aktuella för en körbedömning för synfält. Om man utgår från att 25 procent av dessa personer inte kommer att uppfylla förutsättningarna för att få genomföra en körbedömning för synfält, återstår 375–525 personer. Alla dessa personer kommer antagligen av olika skäl inte att genomföra körbedömningen. Om man antar att 25 procent av dessa personer inte genomför en körbedömning för synfält, återstår 250–400 personer per år som skulle vara aktuella för en körbedömning hos Trafikverket.

⁴⁶ År 2010 införlivades ändringsdirektivet 2009/113 avseende synfunktionerna i medicinföreskrifterna.

⁴⁷ Alder, dödsfall, andra sjukdomar, personer som inte längre har behov av ett körkort.

⁴⁸ Inga andra nedsättningar av synen, storlek på synfälsdefekter etc.

För dem som har genomfört en körbedömning med godkänt resultat och följs med medicinska bevakningsvillkor, kan det bli aktuellt att genomföra en ny körbedömning om synfälsdefekterna har försämrats. Det innebär att det kan komma att beröra fler enskilda per år än 250–400 personer.

7.3 Vilka konsekvenser uppstår om inga åtgärder vidtas?

Om inga åtgärder vidtas, kommer det även fortsättningsvis att saknas en beprövad metod i Sverige för att i undantagsfall visa förmåga att kompensera för sina synfälsdefekter i körkortsärenden. Det kommer även fortsättningsvis att saknas en verksamhet för körbedömning för synfält, vars ansvar ligger hos en behörig myndighet där körbedömningarna förrättas av personer med relevant kompetens för uppgiften. Eftersom forskning visar att det finns individer som kan kompensera för sina synfälsdefekter och köra trafiksäkert, skulle det innebära att fler personer än nödvändigt fortsatt utesluts från körkortsinnehav, trots att de som individer inte utgör en risk i trafiken.

Den som har synfälsdefekter och inte uppnår nuvarande medicinska krav för synfält kommer även fortsättningsvis att få sitt körkort återkallat innan prövning av undantag kan göras. En viktig aspekt är dock att de nya föreskrifterna om synfält har mildare krav än tidigare. Det innebär att de som i sådant fall ansöker om undantag från reglerna kommer att ha större synfälsdefekter än de som ansökte tidigare. Transportstyrelsen har därför anledning att tro att antalet personer som kommer att få undantag från reglerna kommer att minska betydligt.

7.4 Förslagets överensstämmelse med de skyldigheter som följer av Sveriges EU-medlemskap

Sammantaget gör Transportstyrelsen bedömningen att förslaget är förenligt med EU-rätten och att det inte går utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering, dess fyra principer om fri rörlighet eller andra internationella regler. Förslaget grundar sig på den undantagsmöjlighet för körkortsinnehav som finns i körkortsdirektivets bilaga III, punkt 6, stycke 2:

Körkort kan i undantagsfall övervägas för förare i grupp 1 då standarderna för synfältet eller synskärpan inte uppfylls. I sådana fall ska föraren undersökas av behörig medicinsk personal som kan konstatera att det inte föreligger någon annan nedsättning av synfunktionen, inklusive bländnings- och kontrastkänslighet eller nedsatt mörkerseende. Förare eller sökande bör även klara av ett praktiskt test som anordnas av en behörig myndighet.

Tjänstedirektivet

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte fordrar någon anmälan till kommissionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet) och 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget innehåller reglering som innebär att körbedömning för synfält i vissa fall kan behöva göras för att avgöra om en person uppfyller de medicinska kraven för körkort och körkortstillstånd. Transportstyrelsen föreslår att körbedömningen ska genomföras inför tjänsteman hos Trafikverket mot en avgift med full kostnadstäckning.

Det är således fråga om en tjänst, men vissa verksamheter är enligt artikel 2.2 undantagna från direktivets tillämpningsområde. Det gäller till exempel tjänster som har samband med utövande av offentlig makt, se 2 § 8 lag (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden.

Av förarbeten till lagen framgår bland annat att begreppet offentlig maktutövning i stort sammanfaller med den svenska termen myndighetsutövning⁴⁹. Exempel på myndighetsutövning kan vara befogenhet att bestämma om förmåner, rättigheter, skyldigheter etc. I det här fallet handlar det om en reglering som gör det möjligt att ålägga en körkortshavare att göra något (körbedömningen) och att om det inte genomförs alls eller genomförs med underkänt resultat, så kommer personen förbjudas att göra något (körkortet återkallas och personen får därmed inte längre framföra fordon). Transportstyrelsens bedömning är att den verksamhet med körbedömning för synfält som enligt förslaget ska bedrivas av Trafikverket innefattar myndighetsutövning och att det är fråga om verksamhet som har samband med offentlig makt, som inte omfattas av anmälningsskyldigheten. Se även nedan om reglerade yrken.

Reglerade yrken

Transportstyrelsen bedömer att förslagen inte fordrar någon anmälan till kommissionen enligt 9 kap. 1 § 7 förordning (2016:157) om erkännande av yrkeskvalifikationer. Myndigheten bedömer även att det inte krävs någon särskild proportionalitetsprövning enligt förordning (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer. Transportstyrelsen bedömer att förslaget omfattas av 3 § lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer.

Enligt definitionen i 5 § 2 i lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer är ett reglerat yrke sådan yrkesverksamhet där det i lag, förordning eller andra föreskrifter, direkt eller indirekt, krävs bestämda yrkeskvalifikationer för att få tillträde till eller utöva verksamhet eller någon form av denna eller använda en viss yrkestitel.

⁴⁹ Prop. 2008/09:187 s. 43 f.

Förslagen innehåller förvisso regler kring kompetens hos den som ska ha rätt att utföra och bedöma körbedömningar för synfält. Det krävs bland annat att personen sedan tidigare har ett förordnande som förarprovare och har genomgått viss utbildning.

I 3 § lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer anges dock att lagen inte gäller för den som vill utöva ett reglerat yrke som

1. innebär anställning i offentlig tjänst, eller
2. är förenat med offentlig maktutövning.

Av förarbeten⁵⁰ till lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer framgår att undantaget i punkt 1 avser mer än att den enskilde är anställd av en offentlig arbetsgivare. Enligt rättspraxis från EU-domstolen ska anställningen innebära ett direkt eller indirekt deltagande i myndighetsutövning och arbetsuppgifter som har till syfte att skydda statens eller andra offentliga inrättnings allmänna intressen. Vidare framgår att undantaget endast kan åberopas om medlemslandet har begränsat tillträdet till yrket till sina egna medborgare. Något krav på svenskt medborgarskap för att bli förarprovare finns inte, så detta undantag är inte tillämpligt.

Av samma förarbeten framgår att undantaget i punkt 2 endast avser verksamhet ”som i sig själv är direkt och specifikt förenad med utövande av offentlig makt” samt att det endast är godtagbart att undanta ett yrke i dess helhet om verksamheten är så intimt förenad med utövandet av offentlig makt att verksamheten inte kan särskiljas från det normala yrkesutövande. För mer information om praxis avseende utövande av offentlig makt hänvisas till förarbeten om genomförande av tjänstedirektivet⁵¹, där det bland annat görs bedömningen att offentlig maktutövning i stort sammanfaller med den svenska termen myndighetsutövning. Trots hänvisningen görs dock en annan bedömning i förarbetena om erkännande av yrkeskvalifikation. Där framgår att utövande av offentlig makt inte går att jämföra med myndighetsutövning, men att det är en faktor som kan indikera att yrket är förknippat med utövande av offentlig makt.

Enligt förslaget kommer det endast att vara förarprovare på Trafikverket med den speciella kompetensen som föreslås som kommer att få utföra och bedöma körbedömningar för synfält. Resultatet av körbedömningen kommer direkt att påverka Transportstyrelsens bedömning av om den enskilde är medicinskt lämplig och i förlängningen påverka möjligheten att beviljas och inneha körkort. För dem som inte uppfyller de grundläggande synfältskraven kommer resultatet från körbedömningen för synfält att vara avgörande för om de är medicinskt lämpliga att inneha körkort. Transportstyrelsen anser därför att utförandet och bedömningen av körbedömning för synfält som utförs av förarprovare med särskild kompetens utgör myndighetsutövning. Se även ovan om tjänstedirektivet.

⁵⁰ Prop. 2015/16:44 s. 51 f.

⁵¹ Prop. 2008/09:187 s. 43 f.

Enligt EU-domstolens praxis omfattas inte stödjande eller förberedande verksamhet i förhållande till myndighetsutövningen och inte heller fråga om verksamheter avseende lokaler, tillbehör eller liknande av undantaget om offentlig maktutövning. De arbetsuppgifter som kommer att utföras av förarprövarna med särskild kompetens inom verksamheten för körbedömning för synfält är inte stödjande eller förberedande verksamhet i förhållande till myndighetsutövningen som skulle utesluta att undantaget i punkt 2 är tillämplig.

Transportstyrelsens bedömning är därför att det är fråga om verksamhet som kommer att innefatta myndighetsutövning mot enskild och att yrket kommer att vara så intimt förenat med myndighetsutövningen att yrket i sin helhet omfattas av undantaget om offentlig maktutövning i punkt 2.

Tekniska krav

Anmälningdirektivet

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte behöver anmälas till kommissionen enligt artikel 5.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningdirektivet) samt 6 och 9 §§ förordning (1994:2029) om tekniska regler.

Körbedömning för synfält i undantagsfall har sin grund i körkortsdirektivet (bilaga III p. 6), men eftersom den aktuella regleringen i direktivet är frivillig för medlemsstaterna är det inte fråga om att införliva bindande unionsrättsakter. Undantaget från anmälningsskraven vid införlivande av bindande EU-rättsakter i artikel 7 i anmälningdirektivet och 11 § i den svenska förordningen är därför inte tillämpligt.

Förslaget innehåller bestämmelser om att det bara är fordon som innehas av Trafikverket eller trafikskola som får användas vid körbedömning för synfält. I förslaget finns inga krav som är kopplade till fordonens tillverkning (som tekniska specifikationer, förbudskrav eller liknande). Krav om att det bara är fordon som innehas av vissa aktörer som får användas skulle däremot kunna anses vara ett sådant ”annat krav” som avses i artikel 5.1 i anmälningdirektivet och 2 § 3 i den svenska förordningen. ”Annat krav” är sådana krav som ställs på produkter efter att de har släppts på marknaden, som villkor för användning, återvinning eller liknande.

Förslaget bedöms dock inte väsentligen påverka fordonens sammansättning, natur eller saluföring. Att ens privatägda bil inte kan användas vid körbedömning för synfält påverkar sannolikt inte marknaden för fordon i stort. Det är fråga om en liten verksamhet och det är samma fordon som används i den vanliga förarprovsverksamheten. Bestämmelsen bör därför inte ha någon större påverkan på antalet inköp av fordon hos Trafikverket eller på trafikskolorna eller vilka fordon som inhandlas så att det kan anses ha påverkan på marknaden för fordon i stort.

TBT-avtalet

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte heller behöver anmälas till WTO enligt TBT-avtalet eller 6 och 9 §§ förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Som framgår ovan innebär förslaget om vilka fordon som får användas vid körbedömningen inte krav kopplade till fordonens tillverkning (som tekniska specifikationer, förbudskrav eller liknande). Sådant ”annat krav” på hur produkten får användas efter att den släppts på marknaden omfattas inte av ”technical regulation” enligt TBT-avtalet.

Dataflödesförordningen

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte innehåller några krav kopplade till databehandling av elektroniska data. Någon anmälan enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen (dataflödesförordningen) eller enligt 6 och 9 §§ förordning (1994:2029) om tekniska regler är därför inte aktuell.

8 Konsekvensanalys

Nedan redovisas en sammantagen konsekvensanalys för de förslag som presenteras i kapitlen ovan.

8.1 Konsekvenser för staten, kommuner och regioner

Transportstyrelsen

Förslagen väntas initialt att leda till fler körkortsärenden att hantera för Transportstyrelsen, eftersom många av de personer som sedan tidigare har fått sitt körkort återkallat antagligen kommer att ansöka om körkortstillstånd om möjlighet till körbedömning för synfält införs. Som framgår ovan uppskattar Transportstyrelsen att det initialt kan röra sig om 3 750–5 250 personer. Det kommer att krävas mer resurser för att hantera den ökande ärendemängden som förväntas inkomma initialt.

Transportstyrelsen påverkas av förslagen så till vida att det kommer att tillkomma en ny del i prövningen av den medicinska lämpligheten. Det innebär en längre handläggningstid för dessa ärenden. Som framgår tidigare är Transportstyrelsens uppskattning att det kommer att röra sig om 375–525 ärenden per år som skulle vara aktuella för en körbedömning för synfält hos Trafikverket. Det tillkommer även ytterligare en del i prövningen för dem som genomfört en körbedömning med underkänt resultat och som återoppar särskilda skäl vid en ny ansökan om körkortstillstånd. I Nederländerna är det cirka 50 procent som blir underkända i körbedömningen. Om det blir motsvarande siffror i Sverige, rör det sig alltså om cirka 125–200 personer som kommer att genomföra en körbedömning med underkänt resultat och som skulle kunna återopa särskilda skäl för att få genomföra en ny körbedömning. Det är dock inte troligt att alla som blir underkända kommer att ansöka om ett nytt körkortstillstånd och hävda särskilda skäl.

Samtidigt förväntas förslaget leda till att Transportstyrelsen kommer att få in färre ansökningar om undantag som gäller synfältdefekter och körkort för behörighet B, eftersom vi föreslår att undantagsmöjligheten som finns i 8 kap. 11 § körkortsförordningen begränsas till att inte omfatta dessa situationer. Det innebär att myndigheten inte kan pröva sådana ansökningar i framtiden. Transportstyrelsen uppskattar att det skulle kunna röra sig om cirka 200 ärenden per år. För myndigheten innebär det att mindre resurser behöver läggas på att pröva ansökningar om undantag.

Transportstyrelsen kommer behöva ta fram nya rutinbeskrivningar för hanteringen av denna typ av ärenden. Myndigheten kommer även att behöva ta fram nya mallar för denna typ av förelägganden och beslut. Vidare kommer det krävas att nuvarande medicinföreskrifter revideras samt att det tas fram helt nya föreskrifter gällande körbedömning för synfält.

Eftersom Transportstyrelsens förslag bygger på att det inte ska behövas någon it-utveckling, kommer prövningen av dessa ärenden kräva manuell hantering i flera steg. Det kan innebära att dessa ärenden kräver större arbetsinsats.

Transportstyrelsen kommer tillsammans med Trafikverket att behöva ta fram ett informationsmaterial om körbedömningsprocessen, vilket ska lämnas till den enskilde vid ett beslut eller föreläggande om körbedömning för synfält.

Trafikverket

Trafikverket berörs av förslagen, eftersom det är de som ska vara behörig myndighet att anordna körbedömningar för synfält. Myndigheten kommer behöva ta fram en helt ny typ av verksamhet som hanterar och bedömer denna typ av körbedömningar. Trafikverket uppskattar att det kommer behövas fungerande verksamheter för detta på minst 7 orter, jämnt fördelade över Sverige. Vidare kommer Trafikverket att behöva vidareutbilda befintlig personal i att förrätta körbedömningar för synfält eller anställa personal för detta ändamål. Trafikverket uppskattar att det initialt kommer att behövas minst sju förarprövare med speciell kompetens att förrätta körbedömningar för synfält. Det handlar i så fall om 2 procent av alla förarprövare som finns i dag⁵².

Det kommer också att krävas extra personal som hanterar de administrativa delarna, så som till exempel att sköta kontakten med Transportstyrelsen i dessa ärenden och att boka tider för körbedömningar. Trafikverket kommer att behöva se över sitt systemstöd för fakturering, så att de kan ta ut den avgift som den enskilde behöver betala för att få genomföra körbedömningen.

Trafikverket behöver även ta fram en utbildning för de förarprövare som ska ha särskild kompetens i att förrätta körbedömningar för synfält. Denna utbildning måste erbjudas kontinuerligt för att säkerställa att det finns tillräckligt med förarprövare med sådan kompetens. Om en verksamhet med körbedömning för synfält införs, kommer Trafikverket att behöva ta hjälp av Nederländerna när det gäller utbildningen av de första av dessa förarprövare. Det ankommer sedan på Trafikverket att förvalta utbildningen, bibehålla kompetensen och expertkunskapen inom myndigheten.

Vidare kommer Trafikverket att behöva ta fram rutinbeskrivningar och protokoll för hur körbedömningarna ska genomföras och hur resultatet ska rapporteras till Transportstyrelsen. Enligt Trafikverket kommer det att krävas it-utveckling för att protokollen ska kunna hanteras i det digitala system som redan finns hos dem.

⁵² Enligt uppgift från Trafikverket finns det cirka 350 förarprövare.

Det ankommer sedan på Trafikverket att förvalta verksamheten med körbedömningar för synfält i sin helhet.

Initialt kommer det att vara många som vill boka tider för körbedömning hos Trafikverket, med följderna att väntetiden kan bli lång i början. Den kommer dock att minska efter hand. Enligt Transportstyrelsens uppskattning kommer det att handla om 250–400 körbedömningar per år. Av de som får ett godkänt resultat och beviljas körkort/får behålla sitt körkort, kommer ett antal att ha medicinska bevakningsvillkor eftersom synfältsdefekten kan försämrats. I de fall synfältsdefekten har försämrats kan det bli aktuellt för dessa personer att genomföra en ny körbedömning för synfält för att visa att de fortfarande kan kompensera för sina defekter. Det innebär att Trafikverket kan komma att behöva hantera fler än 250–400 körbedömningar per år.

Polismyndigheten

Polismyndigheten berörs genom att de inte kommer att kunna kontrollera digitalt om de personer som har fått beslut om körbedömning för synfält har rätt att framföra fordon i trafik vid övningskörning eller vid genomförande av körbedömning för synfält. Detta eftersom personerna kommer att sakna körkortstillstånd och eftersom beslut om körbedömning för synfält inte kommer att registreras i VTR. Den polisman som genomför en trafikkontroll måste ha vetskap om att vissa personer som övningskör har rätt att övningsköra på trafikskola och att genomföra körbedömning för synfält, trots att det inte framgår av VTR.

8.2 Konsekvenser för företag

Förslaget berör trafikskolor genom att en ny kategori elever kommer att vilja övningsköra på trafikskolan. Det är personer som aldrig har haft ett körkort tidigare och inte uppfyller grundkraven för synfältet, men som behöver övningsköra i syfte att kunna genomföra en körbedömning för synfält hos Trafikverket. Om personen blir godkänd på körbedömningen kan ett vanligt körkortstillstånd utfärdas och personen kan fortsätta med sin övningskörning som vanligt.

Dessa elever kommer inte att ha något körkortstillstånd, eftersom utredningen av den medicinska lämpligheten avseende synfält fortfarande pågår. Det innebär att trafikskolorna kommer att ta emot elever med synfältsdefekter, där personerna ännu inte har visat att de kan kompensera för sina defekter.

Trafikskolorna kommer att behöva kontrollera dessa elever rätt att övningsköra på ett annat sätt än hur de gör med elever som har ett körkortstillstånd. Eleverna måste inför varje körning ha med sig sitt beslut om körbedömning för synfält för att kunna visa det för trafikskolan och eventuellt polis om man blir stoppad i en trafikkontroll.

Det kan också handla om personer som tidigare har haft ett körkort, men som har fått det återkallat på grund av synfälsdefekter. Dessa personer kommer också behöva ansöka om körkortstillstånd där den medicinska lämpligheten kommer att utredas. Om det har gått många år sedan körkortet återkallades, är det möjligt att en del av dessa personer ser ett behov av att ta körlektioner innan man genomför körbedömningen för synfält. Det innebär att trafikskolorna kan få ytterligare en ny kategori av elever som vill övningsköra. Det handlar om personer med synfälsdefekter som tidigare har haft ett körkort, men som vill förnya sina kunskaper innan de bokar en körbedömning för synfält hos Trafikverket.

Avsikten med övningskörningen är att eleven ska ha möjlighet att förbereda sig så pass att han eller hon kan framföra ett fordon i trafik utan problem och också har så pass stor kunskap om trafikregler att en körbedömning kan genomföras med rättvisande resultat. Det innebär att det inte ställs krav på trafikskolorna att lära ut hur eleven kan kompensera för sina synfälsdefekter. Det finns däremot inte något som hindrar en trafikskola från att lära sig mer om synfälsdefekter och utveckla en verksamhet med sådan inriktning. Det är möjligt att det skapas intresse för och behov av specialiserade trafikskolor, vilket kan vara en fördel för branschen.

Trafikskolorna berörs även så till vida att bilar som innehas av trafikskolor kommer kunna användas vid själva körbedömningen hos Trafikverket. Det innebär dock ingen ny hantering för trafikskolorna, eftersom deras bilar även får användas vid det vanliga körprovet (uppkörning).

8.3 Konsekvenser för enskilda

Privatpersoner

Körbedömning för synfält

För den enskilde skulle det vara positivt ur ett tillgänglighetsperspektiv och för livskvaliteten i stort om det infördes ett tillförlitligt sätt att testa körförmågan i undantagssituationer för personer med synfälsdefekter. En körbedömning för synfält skulle ge många enskilda som inte uppfyller de medicinska kraven avseende synfältet en möjlighet att visa om de kan kompensera för sina synfälsdefekter eller inte.

Ett praktiskt prov för behörighet B som testar körförmågan skulle sannolikt också bidra till ökad förståelse och acceptans hos den enskilde för det fall ställningstagandet är att körkortsinnehav inte är lämpligt. En körbedömning för synfält med ett underkänt resultat kommer sannolikt vara lättare att förstå och acceptera än ett beslut som har fattats enbart på ett medicinskt underlag.

Fortsatt innehav istället för återkallat körkort

För den enskilde innebär förslaget att körkortet inte återkallas direkt i de fall han eller hon inte uppfyller de medicinska kraven avseende synfältet. Att få sitt körkort återkallat kan få stora konsekvenser för den enskilde och det finns vinster med att undvika detta om det är möjligt.

Föreslagna ändringar innebär i stället att personen, trots synfälsdefekter, kan beviljas ett fortsatt körkortsinnehav om han eller hon uppfyller vissa kriterier som anges i medicinföreskrifterna. Ett av dessa kriterier är ett godkänt resultat på en körbedömning för synfält. Genom ett godkänt resultat på körbedömningen har personen visat att han eller hon kan kompensera för sina synfälsdefekter och kan framföra bilen på ett trafiksäkert sätt.

Övningskörning på trafikskola

Förslagen innebär att personer som har fått ett beslut om körbedömning för synfält och som behöver övningsköra inför körbedömningen, endast kommer att kunna övningsköra på en trafikskola. Det innebär negativa ekonomiska konsekvenser, eftersom personen inte kommer kunna övningsköra privat utan behöver betala för körlektioner hos en trafikskola. Anledningen till att Transportstyrelsen inte föreslår någon möjlighet för privat övningskörning för dessa personer är att myndigheten från ett trafiksäkerhetsperspektiv bedömt att övningskörningen ska ske under uppsikt av trafikskolelärare som är utbildad för att handleda och ingripa vid eventuellt farliga situationer. Övningskörningen ska dessutom ske i en bil med dubbelkommando för färdbröms⁵³. Det är fortfarande inte utrett om personen kan kompensera för sina synfälsdefekter eller inte och därmed framföra en bil på ett trafiksäkert sätt.

Avgift

Att genomföra en körbedömning för synfält kommer att vara förenat med en kostnad. Trafikverket uppskattar att kostnaden för en körbedömning för synfält kommer att vara 2 000 kronor för den enskilde.

Fordonet som ska användas vid körbedömningen för synfält

Förslagen innebär att det endast kommer att gå att genomföra körbedömningen i en bil som innehas av antingen Trafikverket eller en trafikskola. Den enskilde kommer att behöva betala en avgift för att få använda fordonet under bedömningen. I dagsläget kostar det 800 kronor att hyra en bil vid ett vanligt körprov (uppkörning) hos Trafikverket. När det gäller lån av bil från trafikskola är det svårt att uppge någon specifik kostnad, bland annat för att det varierar mellan de olika trafikskolorna i landet. Det mest troliga är dock att personen kommer välja att hyra fordonet av Trafikverket, eftersom möjligheten att genomföra en körbedömning för synfält kommer att finnas på ett begränsat antal platser i Sverige.

En körbedömning för synfält

En person som genomför en körbedömning för synfält med underkänt resultat kommer inte att ha möjlighet att göra om körbedömningen om det inte föreligger särskilda skäl. Avgörande för om det föreligger särskilda skäl bör vara om det tillkommit nya omständigheter som skulle kunna ge

⁵³ Se "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare" och "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:43) om bilar och släpvagnar som dras av bilar".

förbättrade förutsättningar att klara en körbedömning. Det kan till exempel vara om personen kan visa att han eller hon har genomgått en synrehabilitering, där förmågan att kompensera har tränats upp eller att synfältsdefekterna har förbättrats.

Den enskilde kommer inte heller att kunna överklaga Trafikverkets beslut gällande resultatet av körbedömningen.

Tjänstemän

Förslagen får också konsekvenser för enskilda tjänstemän hos Trafikverket som vill arbeta som förarprövare med speciell kompetens att förrätta körbedömningar för synfält. Det kommer inte räcka med att ha ett förordnande som förarprövare, utan det kommer också krävas minst tre års yrkeserfarenhet samt att personen genomgår en speciell utbildning. Denna utbildning kommer att hållas internt hos Trafikverket och borde inte leda till några kostnader för den enskilda tjänstemannen.

8.4 Förslagets proportionalitet

Påverkan för staten, kommuner och regioner

Manuell hantering

Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag som kräver begränsad it-utveckling. Konsekvensen av det är till exempel att beslutet om körbedömning inte kan registreras i VTR och att hanteringen blir manuell i många delar. Det i sin tur får konsekvenser för andra aktörer. Se exempel på konsekvenser nedan.

Trafikverket kan inte digitalt i VTR kontrollera om personen som vill boka tid för körbedömning har fått ett föreläggande eller ett beslut om körbedömning för synfält.

Trafikverket behöver kontakta Transportstyrelsen för att få en kopia av föreläggandet eller beslutet och det medicinska underlag som behövs för att Trafikverket ska kunna planera körbedömningen.

Polismyndigheten kan inte digitalt i VTR kontrollera om en person som har fått ett beslut om körbedömning för synfält har rätt att framföra fordon i trafik vid övningskörning eller genomförande av körbedömning för synfält. Detta eftersom personerna kommer att sakna körkortstillstånd och rätten att framföra fordon i trafik i stället följer av beslutet om körbedömning för synfält och det beslutet inte kommer vara registrerat i VTR.

Trafikskolorna behöver säkerställa rätten att övningsköra på ett annat sätt än normalt, eftersom eleven inte kommer att ha körkortstillstånd utan i stället ett beslut om körbedömning för synfält. Vidare behöver trafikskolorna säkerställa att eleven har med sig sitt beslut om körbedömning för synfält vid varje körning, eftersom eleven vid en poliskontroll kommer att behöva visa upp beslutet.

Transportstyrelsen anser dock att det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är proportionerligt att hanteringen i vissa delar blir manuell, eftersom målgruppen är liten och kostnaderna för en implementering blir lägre än om hanteringen blir digital. De negativa konsekvenserna bedöms dessutom vara hanterbara för berörda aktörer.

Särskild utbildning

Transportstyrelsens förslag innebär att Trafikverket ska ansvara för att ta fram och tillhandahålla den särskilda utbildningen av de särskilda förarprövare som ska utföra körbedömningarna för synfält. Förslaget innehåller dock ingen reglering av innehållet i utbildningen eller krav på säkerställande av den fortsatta kompetensen eller föreskriftsbemyndigande för Transportstyrelsen att ta fram föreskrifter med sådan reglering. Se även kapitel 11.5.

För Trafikverket innebär ansvaret för att ta fram en utbildning tid och kostnader för myndigheten för att förvärva den kompetens som behövs och sedan förvalta den inom myndigheten.

För Transportstyrelsen skulle ett föreskriftsbemyndigande att ta fram föreskrifter om innehåll i den särskilda utbildningen ta tid och resurser i anspråk samt kräva att inte bara Trafikverket förvärvar kunskap om vad utbildningen behöver innehålla, utan att även Transportstyrelsen behöver förvärva liknande kunskap.

Transportstyrelsen anser att förslaget att låta Trafikverket ansvara för den särskilda utbildningen för förarprövare, utan att närmare reglera innehållet i utbildningen är proportionerligt sett till verksamhetens omfattning. Trafikverket bedöms kunna ta ansvar för utbildningens innehåll och kvalitet, utan de kostnader och den administration som ytterligare reglering skulle innebära.

Förslagets påverkan för individen

Begränsning av möjligheten att ansöka om undantag enligt körkortsförordningen

Som framgår av kapitel 6.3. föreslår Transportstyrelsen att en person som inte uppfyller grundkraven för synfält, under vissa förutsättningar ändå ska kunna medges innehav av behörighet B⁵⁴. Förutom medicinska förutsättningar krävs att personen har genomfört en körbedömning för synfält med godkänt resultat. Om de medicinska förutsättningarna inte är uppfyllda, kommer det inte att vara aktuellt för personen att genomföra en körbedömning för synfält. Transportstyrelsen föreslår att dessa krav ska regleras i medicinföreskrifterna, vilka i och för sig inte omfattas av denna konsekvensutredning.

⁵⁴ Transportstyrelsen kommer i vissa fall att få en ny del i den medicinska prövningen att hantera.

Frågan hänger dock nära samman med, och är den huvudsakliga anledningen till att Transportstyrelsen föreslår att den undantagsmöjlighet som regleras i 8 kap. 11 § körkortsförordningen begränsas, så att den möjligheten inte omfattar de medicinska kraven om synfält för behörighet B. I stället är avsikten att undantag från huvudkravet ska vara en del av medicinföreskrifterna, och att körbedömningen för synfält ska vara det avgörande momentet i fråga om undantag, men endast när

- minimikraven i körkortsdirektivet medger det, och
- synfältsdefekterna inte är alltför omfattande.

Undantag från synfältskraven kan, enligt minimikraven i körkortsdirektivets bilaga III, övervägas under förutsättning att personen har undersökts av behörig medicinsk personal som kan konstatera att det inte föreligger någon annan nedsättning av synfunktionen, inklusive bländnings- och kontrastkänslighet eller nedsatt mörkerseende. Transportstyrelsens tanke är att dessa krav ska framgå av medicinföreskrifterna.

Likaså tänker Transportstyrelsen att medicinföreskrifterna ska innehålla en gränsdragning vid större sammanhängande synfältsdefekter på liknande sätt som i Nederländerna. Det innebär att omfattningen av synfältsbortfallet inte får överstiga en viss gräns för att körkort ska kunna beviljas.

Genom den föreslagna begränsningen i körkortsförordningen försvinner individens möjlighet att ansöka om undantag på det sätt som gäller för andra tillstånd i medicinföreskrifterna. Däremot kommer personen få andra möjligheter att inneha körkort, trots synfältsdefekter som inte uppfyller grundkraven i medicinföreskrifterna, genom en körbedömning för synfält, se kapitel 6.2.2. Transportstyrelsen anser därför att ändringen är både proportionerlig och motiverad.

Skyldighet att genomgå körbedömning för synfält vilken dessutom är förenad med kostnad

Transportstyrelsens förslag innebär att körbedömning för synfält blir en del av prövningen av den medicinska lämpligheten för körkort och en skyldighet att genomgå, om det behövs för denna prövning. Som framgår av kapitel 6.4 och 9.1 föreslår Transportstyrelsen också att körbedömning för synfält ska vara förenad med en kostnad för individen, som innefattar avgift för körbedömning och hyra av bil.

Den föreslagna begränsningen i 8 kap. 11 § körkortsförordningen innebär att det inte heller kommer att vara möjligt att ansöka om undantag från kravet att genomföra körbedömning för synfält.

Synfältskartor kan inte på individnivå avgöra vem som kan kompensera för sina synfältsdefekter och studier visar att även mindre defekter kan innebära ett problem i trafiken. Om en körbedömning för synfält hos behörig myndighet tas fram i Sverige, bör den användas som en del i alla undantagsbedömningar gällande synfält och behörighet B. Detta är motiverat både ur ett trafiksäkerhets- och ett likabehandlingsperspektiv.

En viktig aspekt i sammanhanget är också att de medicinska kraven för synfält nyligen har mildrats, vilket innebär att det är fler personer med synfältsdefekter som förväntas uppfylla kraven än tidigare. De personer som behöver ett undantag från reglerna har därför generellt större defekter än tidigare, se även kapitel 4.3.

Dessutom är det enligt Transportstyrelsens bedömning mer i linje med syftet med körkortsdirektivet att körbedömning för synfält blir en förutsättning för ett undantag från grundkraven. Att körbedömning för synfält görs till en del av bedömningen av den medicinska lämpligheten innebär också att körkort inte återkallas innan individen förelagts om att genomföra en körbedömning för synfält. Jämfört med i dag innebär det en stor vinst ur individens perspektiv, eftersom en körkortsåterkallelse inte sällan leder till svårigheter att behålla arbete och sociala kontakter. En körkortsåterkallelse kan även ge begränsad tillgänglighet till boende, umgänge, fritidsaktiviteter och möjligheter att genomföra vardagssysslor.

Transportstyrelsen anser att förslaget är både proportionerligt och motiverat, trots att det leder till kostnader för individen.

Begränsning till endast en körbedömning med underkänt resultat

Som framgår av kapitel 6.3.2 kommer personen endast att få genomföra en körbedömning med underkänt resultat. Anledningen till detta är att en underkänd körbedömning visar att personen saknar förmåga att kompensera för sina synfältsdefekter. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv måste förmågan att kompensera för sina synfältsdefekter sitta i ryggraden och fungera vid varje tillfälle då personen framför ett fordon.

Transportstyrelsen förslår dock att det ska finnas en möjlighet för den enskilde att få genomföra en ny körbedömning, om nya omständigheter innebär att det föreligger särskilda skäl. Det kan till exempel vara att personen kan visa att han eller hon har genomgått en synrehabilitering, där förmågan att kompensera har tränats upp eller att synfältsdefekterna har förbättrats.

Transportstyrelsen anser att förslaget är både proportionerligt och motiverat ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Ett underkänt resultat på körbedömningen visar att personen inte kan kompensera för sina synfältsdefekter.

Trafikverkets beslut ifråga om körbedömningen går inte att överklaga

Transportstyrelsen föreslår att Trafikverkets beslut avseende resultatet från körbedömningen inte ska kunna överklagas. Det innebär att personen inte kommer att kunna få en överprövning av resultatet från körbedömningen. En av anledningarna till det är att förarprövarens bedömning av körningen är svår för en domstol att överpröva. Bedömningen grundar sig på den närvarande förarprövarens expertis i specifika situationer som uppstår under körningen. För att kunna överpröva beslutet krävs att man har varit med under själva körningen och innehar samma yrkeskunskaper som förarprövaren med speciell kompetens att förrätta körbedömningar för synfält. Det är i det närmaste omöjligt för den enskilde att i efterhand bevisa sin sak.

Däremot föreslås att Transportstyrelsen får ett bemyndigande att ta fram nya föreskrifter som reglerar de närmare förutsättningarna för körbedömning för synfält. Det ger förutsättningar för rättssäkra och likvärdiga bedömningar. Transportstyrelsen anser därför att förslaget är proportionerligt och motiverat.

Begränsning till att övningskörning endast får ske på trafikskola

Transportstyrelsen föreslår att den som har ett beslut om körbedömning för synfält endast ska få övningsköra på en trafikskola. Det innebär att en person som behöver övningsköra inför sin körbedömning för synfält inte kommer kunna övningsköra privat, till skillnad mot den som genomför en ”vanlig” övningskörning. Det innebär negativa ekonomiska konsekvenser för den enskilde, eftersom han eller hon inte kommer kunna övningsköra privat, utan behöver betala för körlektioner hos en trafikskola.

Transportstyrelsen bedömer dock att det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, för både den enskilde och för övriga trafikanter, krävs att personen genomför övningskörningen under uppsikt av trafikskolelärare eller utbildningsledare som är utbildad för att handleda och ingripa vid eventuellt farliga situationer. Övningskörningen ska dessutom ske i en bil med dubbelkommando för färdbroms.

Trots att förslaget innebär negativa ekonomiska konsekvenser för den enskilde, anser Transportstyrelsen att förslaget är både proportionerligt och motiverat. När personen övningskör är det fortfarande inte klargjort om han eller hon kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte och därmed kan framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt.

Begränsning till att körbedömningen endast får genomföras i en bil som innehas av Trafikverket eller trafikskolor

Transportstyrelsen föreslår att körbedömningen för synfält endast får genomföras i en bil som innehas av Trafikverket eller av en trafikskola. Precis som kravet om att övningskörningen endast får ske på en trafikskola, handlar detta krav om att bilen som används för körbedömningen ska vara tillförlitlig från trafiksäkerhetssynpunkt och bland annat vara utrustad med dubbelkommando för färdbronsen.

Kravet innebär en extra kostnad för personen som ska genomföra en körbedömning för synfält, eftersom han eller hon inte kommer få använda en privat bil. Transportstyrelsen bedömer dock att det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, för både den enskilde och för övriga trafikanter, krävs att bilen som används under körbedömningen är utrustad på sådant sätt att förarprövaren som förrättar bedömningen kan handleda och ingripa vid eventuellt farliga situationer. Det innebär heller ingen skillnad mot hur det fungerar vid det vanliga körprovet (uppkörning) som också måste genomföras i en bil som innehas av antingen Trafikverket eller en trafikskola.

Trots att förslaget innebär negativa ekonomiska konsekvenser för den enskilde anser Transportstyrelsen att förslaget är både proportionerligt och motiverat.

8.5 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkt för ikraftträdande

När det gäller tidpunkt för ikraftträdande behöver hänsyn tas till följande:

- Transportstyrelsen behöver tid för att revidera och ta fram nya föreskrifter, nya mallar för beslut och föreläggande samt nya rutinbeskrivningar för handläggning av en ny typ av prövning.
- Transportstyrelsen och Trafikverket behöver tid för att ta fram ett informationsmaterial som ska lämnas till den som får ett beslut eller ett föreläggande om körbedömning för synfält.
- Trafikverket behöver tid för att få en verksamhet som kan anordna körbedömningar för synfält på plats.
- Trafikverket behöver tid för att rekrytera och utbilda de förarprövare som ska förrätta körbedömningar för synfält. Initialt kommer Trafikverket att ta hjälp av Nederländerna för att utbilda de första förarprövarna med speciell kompetens att förrätta körbedömningar för synfält. Det innebär att dessa personer kommer att åka till Nederländerna för att få en sådan utbildning på plats hos CBR.

Trafikverket bedömer att det kommer att ta 18 månader att få en ny verksamhet på plats och hinna rekrytera och utbilda de första förarprövarna med speciell kompetens som kommer att förrätta dessa körbedömningar.

Transportstyrelsen behöver tid bland annat för att ta fram nya föreskrifter och bedömer att det kan ske inom dessa 18 månader. De nya föreskrifterna behöver träda ikraft samtidigt som den nya lagstiftningen.

Transportstyrelsen föreslår att reglerna träder ikraft den 1 mars 2027. Detta datum förutsätter att regeringen fattar beslut om att gå vidare med förslaget under hösten 2025, så att Transportstyrelsen och Trafikverket hinner genomföra det arbete som beskrivs ovan. Det förutsätter också att de båda myndigheterna får tillräckligt anslag i den omfattning som redovisas i kapitel 9.

Behov av särskilda informationsinsatser

Transportstyrelsen anser att det finns ett stort behov av generella informationsinsatser till alla som berörs av de förändrade regler som föreslås. De mest relevanta grupperna är medborgare, patientorganisationer, hälso- och sjukvården, trafikskolor, Trafikverket och Polismyndigheten. Hur dessa informationsinsatser ska se ut går dock inte att fastställa i dagsläget, utan det blir aktuellt närmare inpå ikraftträdandet av de nya reglerna.

8.6 Uppföljning och utvärdering

Om det införs en verksamhet med körbedömning för synfält där enskilda som har synfältsdefekter kan visa om de kan kompensera för sina synfältsdefekter eller inte, anser Transportstyrelsen att det finns ett stort behov av att följa upp och utvärdera en sådan verksamhet. Det är en helt ny typ av verksamhet som i sådant fall införs i Sverige, där det är viktigt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att följa upp så att verksamheten uppfyller avsett syfte.

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att säkerställa att verksamheten fungerar som den ska och att körbedömningen för synfält verkligen kan särskilja på enskilda som kan respektive inte kan kompensera för sina synfältsdefekter och köra trafiksäkert.

En sådan uppföljning skulle kunna handla om att följa upp hur många personer som blir godkända respektive underkända i sin körning hos Trafikverket, hur många som har varit med om trafikolyckor och om körbedömningen har förmåga att särskilja mellan dem som kan köra trafiksäkert eller inte. Det skulle kunna ske inom ramen för ett forskningsprojekt.

9 Sammanställning av ekonomiska effekter och konsekvenser

I det här kapitlet redovisas en sammanställning av de ekonomiska effekterna och konsekvenserna av de förslag som Transportstyrelsens presenterar i kapitel 6. Redovisningen utgår dels från vilka effekter och konsekvenser förslagen får för den enskilde, dels vilka effekter och konsekvenser förslagen får för Transportstyrelsen och Trafikverket.

Om regeringen fattar beslut om att gå vidare med förslaget, behöver både Trafikverket och Transportstyrelsen 18 månader för att få en verksamhet med körbedömning på plats.

9.1 Ekonomiska effekter och konsekvenser för den enskilde

Nedan redovisas de sammantagna effekterna och konsekvenserna för den enskilde.

Tabell 1 Effekter och konsekvenser av en körbedömning för synfält för den enskilde

Förslag	Effekter och konsekvenser	Kostnader
Att körbedömningen för synfält blir en del av den medicinska utredningen för ett körkortsinnehav	Den som söker eller har körkort eller körkortstillstånd kommer att vara skyldig att genomgå en körbedömning för synfält. Syftet med körbedömningen för synfält är att ge personen en möjlighet att visa att han eller hon kan kompensera för sina synfältsdefekter och därigenom kan köra trafiksäkert. Körbedömningen för synfält kommer att vara förenad med en avgift.	Tillkommande kostnad för individen i form av en avgift för körbedömning för synfält: 2 000 kronor per körtillfälle.
Att de medicinska förutsättningarna för körbedömning för synfält i undantagsfall blir en del av de medicinska kraven	Körkortet behöver inte alltid direkt återkallas eller ansökan om körkortstillstånd direkt avslås om personen har synfältsdefekter som inte uppfyller grundkraven om synfältet. Det kommer i stället att prövas om personen uppfyller vissa förutsättningar för att innehav ska kunna medges trots synfältsdefekter.	-
Att undantagsmöjligheten som regleras i 8 kap. 11 § körkortsförordningen begränsas så att den inte omfattar de medicinska kraven om synfält för behörighet B	Personen kommer inte längre att kunna ansöka om undantag från de medicinska kraven om synfält för behörighet B. Han eller hon kommer i stället att behöva genomgå en körbedömning för synfält som en del i den medicinska utredningen.	-

<p>Att den som ansöker om körkortstillstånd under vissa förutsättningar kan få ett beslut om körbedömning för synfält. Beslutet om körbedömning för synfält ger personen rätt att övningsköra hos en trafikskola</p>	<p>Den som aldrig har haft ett körkort tidigare eller som fått sitt körkort återkallat och som har synfältsdefekter som inte uppfyller kraven om synfält får en möjlighet att övningsköra på trafikskola, trots att han eller hon inte har fått ett körkortstillstånd. Syftet med övningskörningen är att personen ska ha möjlighet att förbereda sig så pass att han eller hon kan framföra ett fordon i trafik utan problem och också har så pass stor kunskap om trafikregler att en körbedömning för synfält kan genomföras.</p> <p>Det kommer dock inte att vara möjligt för personen att övningsköra privat.</p>	<p>Tillkommande kostnad för individen i form av körlektioner inför körbedömningen för synfält.</p>
<p>Att körbedömning för synfält endast får genomföras i en bil som innehas av Trafikverket eller en trafikskola</p>	<p>Personen som ska genomgå en körbedömning för synfält behöver "hyra" den bil som ska användas under körbedömningen.</p>	<p>Tillkommande kostnad för individen i form av hyra av bil: i dagsläget kostar det till exempel 800 kronor att hyra bil av Trafikverket.</p>

9.2 Ekonomiska effekter och konsekvenser för Transportstyrelsen

Nedan redovisas de sammantagna ekonomiska effekterna och konsekvenserna för Transportstyrelsen.

Tabell 2 Sammanställning av effekter och konsekvenser för Transportstyrelsen

Förslag	Effekter och konsekvenser	Kostnad
<p>Att de medicinska förutsättningarna för att i undantagsfall anses lämplig för körkortsinnehav, trots nedsättningarna i synfältet, blir en del av de medicinska kraven för innehav av körkort (medicinföreskrifterna)</p>	<p>Körkortet behöver inte alltid återkallas eller ansökan om körkortstillstånd avslås om personen har synfältsdefekter som inte uppfyller grundkraven om synfältet. Det kommer i stället att prövas om personen uppfyller vissa förutsättningar för att innehav ska kunna medges.</p> <p>Medicinföreskrifterna behöver revideras.</p>	<p>Tillkommande kostnad för regelarbete, se kostnad nedan.</p>

Att körbedömning för synfält blir en del av den medicinska utredningen för körkortsinnehav	<p>Körbedömning för synfält blir en del av utredningen av om en person är medicinskt lämplig för ett körkortsinnehav. Det innebär att det tillkommer ytterligare ett steg i körkortsutredningen där personen i vissa fall ska genomgå en körbedömning för att visa om han eller hon kan kompensera för sina synfältsdefekter.</p> <p>Vissa av de körkortsärenden som Transportstyrelsen handlägger kommer att få ett ytterligare steg i utredningen innan ett beslut kan tas. Handläggning kommer i dessa fall att ta längre tid, eftersom det tillkommer ett nytt steg i utredningsarbetet.</p> <p>Transportstyrelsen behöver ta fram nya mallar, rutiner och instruktioner för hantering av dessa ärenden samt information till medborgare och trafikskolor.</p> <p>Transportstyrelsen behöver genomföra interna informations- och utbildningsinsatser.</p>	<p>Tillkommande kostnad för längre handläggnings-tid: 0,45 mnkr/år</p> <p>Tillkommande kostnad för att ta fram nya mallar, rutiner och instruktioner: 75 tkr (engångskostnad).</p>
Att undantags-möjligheten som regleras i 8 kap. 11 § körkortsförordningen begränsas så att den inte omfattar de medicinska kraven om synfält för behörighet B	<p>Personen kommer inte längre att kunna ansöka om undantag från de medicinska kraven om synfält.</p> <p>Transportstyrelsen kommer att få ett minskat flöde av undantagsärenden.</p>	<p>Ingen tillkommande kostnad.</p>
Att Transportstyrelsen får ett nytt bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om innehållet i körbedömning för synfält	<p>Den körbedömning för synfält som Trafikverket ska anordna ska innehålla samma moment under körningen som de som ingår i en körbedömning i Nederländerna. De närmare detaljerna kring själva körbedömningen ska också regleras på föreskriftsnivå.</p> <p>Transportstyrelsen behöver ta fram nya föreskrifter om körbedömning för synfält.</p>	<p>Tillkommande kostnad för regelarbete: 2 mnkr (engångskostnad).</p>
Prognos		
Initialt en stor mängd ansökningar om körkortstillstånd.	<p>Personer som redan har fått sitt körkort återkallat kan komma att ansöka om körkortstillstånd för att genom en körbedömning för synfält "få tillbaka" sitt körkort. Initialt kommer det troligen att röra sig om en stor mängd ärenden.</p> <p>Transportstyrelsen kommer att behöva utökade personalresurser för att kunna hantera den ökade mängd ansökningar som förväntas komma in till myndigheten.</p>	<p>Tillkommande kostnad för ärendehantering: 3 mnkr.</p>
Ny del i den medicinska prövningen: ny körbedömning trots tidigare körbedömning med underkänt resultat	<p>Den som genomfört en körbedömning med underkänt resultat kan vid särskilda skäl få genomföra en ny körbedömning.</p> <p>Transportstyrelsen kommer i vissa fall att få en ny del i den medicinska prövningen att hantera.</p>	<p>Tillkommande kostnad för längre handläggnings-tid: 0,2 mnkr.</p>

Transportstyrelsen berörs av de förslag som presenteras i kapitel 6 så till vida att myndigheten behöver genomföra nedanstående aktiviteter:

- regelutveckling
- framtagande av dokument
 - nya ärendemallar
 - nya handledningar
 - nya rutinbeskrivningar
- interna informations- och utbildningsinsatser
- framtagande av informationsmaterial till medborgare och trafikskolor.

Förutom de aktiviteter som nämns ovan kommer Transportstyrelsens ärendehantering att påverkas. Myndigheten kommer också att få en ny del i den medicinska prövningen som inte finns i dag: undantag från regeln om endast en körbedömning med underkänt resultat. Sammantaget innebär det att Transportstyrelsen påverkas genom

- initialt stort flöde av nya ärenden
- ökad handläggningstid
- ny del i den medicinska prövningen.

9.2.1 Kostnad för regelutveckling

Transportstyrelsen behöver genomföra ett arbete med att ta fram nya föreskrifter om körbedömning för synfält samt revidera medicinföreskrifternas kapitel om synfunktionerna.

Transportstyrelsen bedömer att det totalt kommer att krävas knappt två årsarbetskrafter för att genomföra det regelarbete som krävs.

Kostnaden för regelarbetet uppskattas till 2 mnkr⁵⁵. Vi bedömer att kostnaden kan periodiseras där 3/4 delar utgör kostnaden för första året och 1/4 utgör kostnaden för andra året, eftersom den totala tiden för regelarbetet beräknas till 18 månader.

Regelarbetet ska genomföras under en tid då Transportstyrelsen arbetar med att implementera det fjärde körkortsdirektivet. Sammantaget innebär det ett regelarbete inom samma område och myndigheten är därför i behov av resursförstärkning. Transportstyrelsen behöver utökat anslag för att täcka dessa kostnader.

9.2.2 Kostnad för framtagande av nya dokument samt interna informations- och utbildningsinsatser

Transportstyrelsen kommer att behöva

- utveckla och förvalta nya ärendemallar, handledningar och rutinbeskrivningar för den nya typen av ärenden som följer av förslaget

⁵⁵ Kostnaden för en årsarbetskraft skiljer sig åt beroende på vilken kompetens som krävs.

- tillhandahålla interna informations- och utbildningsinsatser angående den nya typen av ärenden
- ta fram, förvalta och tillhandahålla information som ska ges till dem som får ett beslut eller föreläggande om körbedömning för synfält och till trafikskolorna; informationen ska tas fram i samarbete med Trafikverket.

Den initiala kostnaden för ovanstående aktiviteter uppskattas till 75 tkr, där 10 tkr avser tryckkostnader. Det är en engångskostnad som kan tas inom befintlig ram, där uppföljande arbete sedan kommer att ingå i de löpande förvaltningskostnaderna som myndigheten redan har.

9.2.3 Initialt stort flöde av nya ärenden

Transportstyrelsen kommer initialt att få ett ökat flöde av nya ärenden där personer som tidigare fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter kommer att ansöka om körkortstillstånd. För mer information se kapitel 7.2.

I början kommer det troligen att röra sig om en stor mängd ärenden. Transportstyrelsen har uppskattat att det kan röra sig om 3 750–5 250 personer som kan komma att ansöka om körkortstillstånd om det införs en körbedömning för synfält. För att hantera detta ökade flöde kommer Transportstyrelsen att behöva ett utökat antal resurser.

Transportstyrelsen har uppskattat att det kommer att krävas ytterligare 4 årsarbetskrafter⁵⁶ för att kunna omhänderta det stora antalet nya ansökningar om körkortstillstånd under ett år. Kostnaden för detta uppskattas till 3 mnkr⁵⁷. Eftersom alla ärenden antagligen inte kommer kunna avslutas under det första året beroende på föreläggandetiden, kan kostnaden periodiseras. Det innebär att av de 3 mnkr utgör två tredjedelar kostnaden för det första året och en tredjedel kostnaden det andra året. Det är inte heller säkert att alla kommer att skicka in sin ansökan under det första året.

Eftersom detta är ett tillkommande uppdrag, behöver Transportstyrelsen utökat anslag för att täcka dessa kostnader.

9.2.4 Ökad handläggningstid

Transportstyrelsens handläggningstid för vissa körkortsärenden (synfältsdefekter) kommer att ta längre tid. Körbedömning för synfält blir en del av utredningen av om en person är medicinskt lämplig för att ha körkort. Det innebär att det tillkommer ytterligare ett steg i körkortsutredningen där personen i vissa fall ska genomföra en körbedömning för att visa om han eller hon kan kompensera för sina synfältsdefekter. Det medför att vissa av de körkortsärenden som Transportstyrelsen handlägger kommer att få ett ytterligare ett steg i utredningen innan ett beslut kan tas. Tiden för handläggning kommer därför i dessa fall att ta längre tid.

⁵⁶ Kostnaden för en årsarbetskraft skiljer sig åt beroende på vilken kompetens som krävs.

⁵⁷ Uträkningen baseras på 5 250 nya ärenden.

Transportstyrelsen uppskattar att det rör sig om mellan 500–700 ärenden per år som kommer att kräva utökad handläggningstid. Kostnaden för denna blir cirka 0,45 mnkr⁵⁸.

Eftersom detta är ett tillkommande uppdrag, behöver Transportstyrelsen utökat anslag för att täcka dessa kostnader.

9.2.5 Ny del i den medicinska prövningen

Som framgår av kapitel 6 föreslår Transportstyrelsen att en person endast ska få genomföra *en* körbedömning med underkänt resultat. Däremot kan den som har genomfört en körbedömning med underkänt resultat få genomföra en ny körbedömning om det finns särskilda skäl. Det innebär att Transportstyrelsen i vissa fall kommer att få en ny del i den medicinska prövningen att hantera.

Då detta inte ingår i den medicinska prövningen i dag och vi heller inte vet hur många personer som kommer att åberopa särskilda skäl, är det svårt att uppskatta hur mycket tid som kommer att krävas för denna prövning. Om man antar att det är 50 procent som kommer att få ett underkänt resultat på sin körbedömning (som i Nederländerna), handlar det om 125–200 personer per år. För att få möjlighet till att genomföra en ny körbedömning trots ett tidigare underkänt resultat måste det finnas särskilda skäl. Det är därför troligt att det kommer att röra sig om färre ärenden per år än 125–200 som kommer omfattas av möjligheten till undantag. Transportstyrelsen uppskattar kostnaden för den ökade handläggningstiden till 0,2 mnkr/år⁵⁹.

9.2.6 Summering av kostnader för Transportstyrelsen

I tabell 3 sammanfattas de kostnader som beräknas uppstå för Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kommer behöva utökade anslag för de aktiviteter som myndigheten behöver genomföra om det fattas beslut om att införa en verksamhet med körbedömning i Sverige. Om myndigheten inte får tillräckligt med anslag för denna tillkommande arbetsuppgift innebär det att andra högt prioriterade körkortsärenden kommer att få stå tillbaka med konsekvensen att ärendebalansen skulle öka ytterligare. Detta eftersom förslaget innebär att det tillkommer moment i medicinska ärenden, vilka har hög prioritet. Det skulle även innebära att andra regelarbeten inom myndigheten måste prioriteras ner.

Den periodiserade kostnaden utgår från det datum för ikraftträdande som föreslås och förutsätter att de olika aktiviteterna kan påbörjas även om de föreslagna ändringarna i överordnad författning inte finns på plats. Det gäller till exempel att Transportstyrelsen behöver ett nytt bemyndigande för att kunna ta fram nya föreskrifter om körbedömning för synfält. Den totala summan det första året blir för Transportstyrelsen cirka 4,3 mnkr.

⁵⁸ Uträkningen baseras på att dessa ärenden tar ytterligare en timme att utreda.

⁵⁹ Uträkningen baseras på att dessa ärenden tar en timme att pröva.

Tabell 3 Summering av kostnader för Transportstyrelsen

Aktivitet	Engångs-kostnad	Löpande kostnad	Finansiering	År 1	År 2	År 3
Regelutveckling	2 mnkr	-	Utökat anslag för verksamhet som <i>inte</i> finansieras med avgifter.	1,5 mnkr	0,5 mnkr	
Framtagande av nya dokument och rutiner, interna informations- och utbildningsinsatser samt kostnad för framtagande av informationsmaterial	0,1 mnkr	-	Finansieras inom befintlig ram	0,1 mnkr		
Initialt stort flöde av nya ärenden	3 mnkr	-	Utökat anslag för verksamhet som finansieras med avgifter.	2 mnkr	1 mnkr	
Ökad handläggningstid		0,65 mnkr/år	Utökat anslag för verksamhet som finansieras med avgifter.	0,65 mnkr	0,65 mnkr	0,65 mnkr

9.3 Effekter och konsekvenser för Trafikverket

Tabell 4 Sammanfattning av effekter och konsekvenser för Trafikverket

Förslag	Effekter och konsekvenser	Kostnader
Att Trafikverket formellt tilldelas uppdraget att bli den behöriga myndighet som ska anordna körbedömningar i Sverige	Det finns ingen verksamhet i dag där en person genom en körbedömning kan visa att han eller hon kan kompensera för sina synfältsdefekter. Trafikverket behöver bygga upp en helt ny typ av verksamhet i Sverige.	Tillkommande uppstarts-kostnad för en ny verksamhet: totalt ca 3,9 mnkr
Att körbedömningarna för synfält ska utgå från Nederländernas system och processer för hur de genomförs och bedöms körbedömningar vid synfältsdefekter	Trafikverkets verksamhet ska utgå från hur det fungerar i Nederländerna. Det ska vara tydligt vilka moment som ska ingå i en körbedömning för synfält och hur den som förrättar körbedömningen ska bedöma körningen. Trafikverket behöver ta fram nya körrutter för denna typ av körbedömningar, nya bedömningsprotokoll där den som förrättar körbedömningen kan dokumentera sin bedömning, rutinbeskrivningar etc.	Tillkommande it-kostnad för utveckling av bland annat digitala protokoll: 0,3 mnkr (engångs-kostnad) Tillkommande kostnad för bedömnings-protokoll, rutin-beskrivningar etc.: 60 tkr (engångs-kostnad)

Att den som förrättar körbedömning för synfält ska vara förarprövare med särskild kompetens	<p>Den som förrättar körbedömning för synfält ska ha ett förordnande som förarprövare, ha minst tre års erfarenhet som förarprövare och ha genomgått en särskild utbildning som anordnas av Trafikverket.</p> <p>Trafikverket behöver rekrytera eller vidareutbilda nya förarprövare som kan förrätta dessa körbedömningar.</p> <p>Trafikverket behöver ta fram och tillhandahålla utbildning för dessa förarprövare.</p>	<p>Tillkommande kostnad för rekrytering: 0,2 mnkr (engångskostnad)</p> <p>Tillkommande kostnad för att ta fram och tillhandahålla utbildning: 3,4 mnkr</p>
Att körbedömningen endast får genomföras i fordon som innehas av Trafikverket eller av en trafikskola.	<p>Den som genomför en körbedömning för synfält behöver göra det i en bil som innehas av Trafikverket eller en trafikskola. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att man använder en bil som är lämplig för detta ändamål.</p> <p>Trafikverket behöver kunna hyra ut bilar för ändamålet. Man har redan en upparbetad verksamhet för detta i och med att man även hyr ut fordon som används vid det "vanliga" körprovet.</p>	<p>Ingen tillkommande kostnad.</p>

Trafikverket berörs av ovanstående förslag så till vida att myndigheten behöver genomföra vissa aktiviteter för att kunna starta en verksamhet (uppstartskostnader):

Administrativt

- it-utveckling av digitala protokoll
- rutinbeskrivningar, bedömningsprotokoll, körrutter etc.
- rekrytering
- administrativt stöd.

Utbildning för de som ska förrätta körbedömningar för synfält

- utbildning i Nederländerna
- utbildning i Sverige.

9.3.1 Administrativa kostnader

För att kunna starta en verksamhet med körbedömningar för synfält behöver Trafikverket genomföra flera olika administrativa aktiviteter. Dessa aktiviteter är förenade med kostnader enligt nedan.

It-utveckling av digitala protokoll

Trafikverket behöver utveckla det digitala protokoll som används vid "vanliga" körprovet så att detta även går att använda vid körbedömningar för synfält.

Trafikverket uppskattar kostnaden för denna it-utveckling till 0,3 mnkr.

Rutinbeskrivningar, bedömningsprotokoll, körrutter etc.

Innan en verksamhet med körbedömning för synfält är klar, behöver Trafikverket ta fram nya körrutter för denna typ av bedömningar, nya protokoll där den som förrättar körbedömningen kan dokumentera sin bedömning, rutinbeskrivningar etc.

Trafikverket uppskattar kostnaden för detta arbete till 60 tkr.

Rekrytering

Den som förrättar körbedömning för synfält ska ha ett förordnande som förarprovare, ha minst tre års erfarenhet som förarprovare och ha genomgått en särskild utbildning som anordnas av Trafikverket.

Trafikverket behöver rekrytera och vidareutbilda förarprovare som ska förrätta dessa körbedömningar.

Trafikverket uppskattar kostnaden för rekrytering till 0,2 mnkr.

Administrativt stöd

Det kommer att krävas administrativt stöd för att få en fungerande verksamhet med körbedömningar för synfält. Det handlar till exempel om att boka in personer för körbedömningar för synfält och att ha kontakt med Transportstyrelsen i dessa ärenden. Trafikverket bedömer att de kan använda sig av det administrativa stöd som finns i dag på Förarprov, men uppskattar att dessa personer kommer att få utökade arbetsuppgifter.

Trafikverket uppskattar kostnaden för det administrativa stödet till 80 tkr/år.

9.3.2 Utbildning

Trafikverket uppskattar att den totala kostnaden för utbildning av de förarprovare som ska förrätta körbedömningar för synfältsdefekter till 3,4 mnkr.

Utbildning i Nederländerna

Trafikverket kommer att ta hjälp av körkortsmyndigheten i Nederländerna för att utbilda de första förarprovarena med speciell kompetens att förrätta körbedömningar för synfält. Trafikverket bedömer att det handlar om 3–4 personer som behöver åka till Nederländerna och få utbildning på plats.

Trafikverket uppskattar kostnaden för detta till 0,4 mnkr.

Det är i dagsläget oklart om CBR kommer att vilja ha betalt för att utbilda förarprovare från Sverige. Den kostnaden tillkommer i sådant fall utöver den kostnad som redovisas ovan.

Utbildning i Sverige

Trafikverket behöver ta fram och genomföra utbildning för de förarprövare som ska förrätta körbedömning för synfält. Trafikverket bedömer att denna aktivitet kommer att omfatta flera olika delaktiviteter. Det handlar om att ta fram en utbildning med de teoretiska och praktiska delar som ska vara med. Det handlar också om att ta fram en fortbildning för de som är förarprövare med speciell kompetens att förrätta körbedömningar för synfält. Dessa förarprövare behöver genomgå fortbildning med ett visst intervall.

Trafikverket uppskattar kostnaden för detta till 3 mnkr.

9.3.3 Summering av kostnader för Trafikverket

I tabell 5 sammanfattas de kostnader som beräknas uppstå för Trafikverket för att de ska kunna starta en verksamhet med körbedömning för synfält, det vill säga uppstartskostnader. Den totala summan för att få verksamheten på plats blir cirka 3,9 mnkr.

Trafikverket föreslår i första hand att uppstartskostnaderna finansieras med ett eventuellt överskott från övrig befintlig verksamhet inom förarprov. Om det inte är möjligt, behöver Trafikverket utökat anslag för att kunna finansiera en ny verksamhet med körbedömning för synfält.

Utöver kostnaderna ovan, uppskattar Trafikverket att de kommer att ha löpande kostnader på 0,6 mnkr/år. I dessa kostnader ingår bland annat löpande fortbildningar och kvalitetsarbete med samåkning.

Trafikverket uppskattar vidare att kostnaden för en körbedömning kommer att vara 2 000 kronor för ett körtillfälle.

Tabell 5 Summering av kostnader för Trafikverket

Aktivitet	Engångs-kostnad	Löpande kostnad	Finansiering	År 1	År 2	År 3
Uppstartskostnad:						
It-utveckling	0,3 mnkr		Överskott från övrig verksamhet	0,3 mnkr		
Rutinbeskrivningar, bedömningsprotokoll, körrutter etc.	60 tkr			60 tkr		
Rekrytering	0,2 mnkr			0,2 mnkr		
Administrativt stöd		80 tkr		80 tkr	80 tkr	80 tkr
Utbildning						
Utbildning Nederländerna	0,4 mnkr		Överskott från övrig verksamhet	0,4 mnkr		
Utbildning Sverige	3 mnkr			3 mnkr		
Löpande fortbildning och kvalitetsarbete		0,6 mnkr			0,6 mnkr	0,6 mnkr
Körbedömning		2 tkr/ körtillfälle	Avgift 2 tkr/ körtillfälle			

10 Nya föreskrifter och revidering av befintliga föreskrifter

I arbetet med utredningen har Transportstyrelsen tittat på vad som behöver regleras på föreskriftsnivå för att det ska bli möjligt med körbedömning för synfält. Det har inte ingått i uppdraget att ta fram färdiga föreskrifter, men det har blivit tydligt i utredningen vilka krav som behöver omhändertas på föreskriftsnivå.

Förutom redovisade förslag till ändring i lag och förordning, föreslår Transportstyrelsen att medicinföreskrifternas kapitel om synfunktionerna revideras och att det tas fram nya föreskrifter som reglerar körbedömning för synfält. Detta är en förutsättning för att myndighetens förslag om körbedömning för synfält ska bli möjligt att genomföra. I avsnitten nedan redovisar myndigheten vad som kommer att behöva regleras på föreskriftsnivå. Det som redovisas är endast förslag som inte har utretts inom ramen för ett föreskriftsarbete och inte heller konsekvensutretts enligt kraven i förordning (2024:183) om konsekvensutredningar. Det innebär att förslagen kan komma att se annorlunda ut om en revidering av föreskrifterna blir aktuell. I dagsläget saknas också bemyndigande för Transportstyrelsen att ta fram föreskrifter om körbedömning för synfält, och det krävs en ändring i körkortsförordningen för att myndigheten ska få detta bemyndigande.

10.1 Nya föreskrifter om körbedömning för synfält

Transportstyrelsen föreslår att nya föreskrifter tas fram som reglerar körbedömning för synfält. Tanken är att dessa ska följa strukturen i myndighetens föreskrifter om förarprov för behörighet B [24, 25]. Föreskrifterna kommer att behöva innehålla bestämmelser om till exempel vad som gäller för identitetsprövning i samband med körbedömning för synfält, krav om innehållet i körbedömning för synfält, krav gällande genomförande av körbedömningen, vad som utgör hinder för att få genomföra körbedömning för synfält samt krav angående hur Trafikverket ska rapportera resultatet av körbedömningen till Transportstyrelsen. Det behöver även finnas krav kopplade till avgiftshanteringen.

I föreskrifterna kommer det att förtydligas att en körbedömning för synfält endast får genomföras av den som har fått ett beslut eller föreläggande om körbedömning från Transportstyrelsen.

När det gäller kraven kopplade till vilka moment som ska ingå i körbedömningen och vad som ska bedömas utgår dessa förslag från hur körbedömningarna fungerar i Nederländerna och vilka moment som ingår där under själva körningen. På sätt och vis motsvarar förslaget till föreskrifter hur Nederländernas TRIP-protokoll ser ut, se kapitel 5.2.5.

Även körtiden för körbedömningen för synfält kommer att regleras i de nya föreskrifterna. Trafikverket uppskattar att körtiden behöver vara 45 minuter.

Det är dock viktigt att det finns en möjlighet att avbryta körningen tidigare om det är uppenbart att personen inte kommer att få ett godkänt resultat. Utöver själva körtiden kommer det att behövas tid både före och efter körningen, där den som förrättar körbedömningen till exempel kan ha inledande samtal och ge återkoppling efter körningen.

Transportstyrelsen föreslår också att körbedömningen ska kunna bestå av två körtillfällen i de fall det inte går att avgöra vid ett första körtillfälle om körbedömningen är godkänd eller inte. Det förutsätter dock att personen har tid kvar på sitt föreläggande, se kapitel 6.4.2.

Nedan ges ett exempel på hur kraven skulle kunna se ut när det gäller vad som ska uppnås under körbedömningen och vilka moment som ska ingå under körningen. Grunden är att körbedömningen för synfält ska vara anpassad till personens medicinska förutsättningar och i övrigt vara utformad så att det går att bedöma om personen kan kompensera för sina synfältsdefekter och därigenom framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt.

Figur 9 Exempel på hur avsnitt om genomförande av körbedömning för synfält skulle kunna se ut i de nya föreskrifterna om körbedömning för synfält

Genomförande av körbedömningen

x § Personen ska visa att han eller hon är medveten om sina synfältsnedsättningar och kontinuerligt uppvisar kompensatoriska avsökningstekniker som till exempel upprepad skanning med ögonen, upprepad ändring av huvudposition eller en kombination av båda teknikerna.

x § Personen ska genom hela körbedömningen ha förmåga att upprätthålla en säker placering på vägen i förhållande till andra trafikanter och vägmarkeringar.

x § Personen ska under hela körbedömningen ha förmåga att fördela uppmärksamheten lika mellan manövrering av fordonet, "följa anvisning" och hantera uppkomna trafiksituationer.

x § Personen ska under hela körbedömningen ha förmåga att fatta väl avvägda och säkra beslut i föränderliga situationer, utan att i onödan hindra övrig trafik.

x § Körbedömningen för synfält ska fördelas på tre bedömningsområden: se, tänka och utföra och innehålla följande moment:

1. Körningen på vägar med varierande vägsträckning inklusive raka vägar och vägar med kurvor samt med olika siktförhållanden. Körningen ska ske både inom och utanför tätbebyggt område.

2. Körningen i olika typer av korsningar både med och utan företräde: rakt fram, höger- och vänstersväng.

3. Körning i cirkulationsplatser med olika utfartsalternativ, inklusive trekvarts varv.

4. Körning på motorväg med av- och påfart. Självständig körning mot mål som om möjligt kräver upprepade körfältsbyten och omkörning.

5. Körning i komplexa trafiksituationer som omfattar till exempel gågator, gångfartsområde, cykelöverfarter, kollektivkörfält och övergångställen.

6. Körning på vägar med hastighetsreducerande åtgärder som till exempel farthinder, avsmalningar och chikaner.

Personen ska under alla moment som ingår i körbedömningen ha förmåga att observera och reagera på vägmärken, trafiksignaler, vägmarkeringar och markeringar för körfält.

- x §** För att få ett godkänt resultat på körbedömningen måste personen klara alla moment som ingår i bedömningen, annars har personen inte visat att han eller hon kan kompensera för sina synfältsdefekter.
- x §** Körbedömningen för synfält ska omfatta en körtid på minst 45 minuter.
Trots var som sägs i första stycket behöver körtiden inte omfatta 45 minuter om det är uppenbart att godkänt resultat på körbedömningen inte kan uppnås.
- x §** Om det vid ett första körtillfälle inte går att avgöra om en körbedömning är godkänd eller inte, kan personen erbjudas att genomföra ytterligare ett körtillfälle.

Föreskrifterna behöver också innehålla regler kring det fordon som ska användas under körbedömningen, vad som gäller om en person har behov av en anpassad bil och när den som förrättar körbedömningen har rätt att ta beslut om att körbedömningen inte kan genomföras.

Föreskrifterna kommer att reglera hur Trafikverket ska rapportera resultatet av körbedömningen till Transportstyrelsen. Det handlar till exempel om

- att resultatet av körbedömningen omgående ska rapporteras till Transportstyrelsen
- på vilket sätt rapporteringen ska ske
- att endast resultatet av körbedömningen rapporteras.

10.2 Revidering av medicinföreskrifterna

Transportstyrelsen föreslår att medicinföreskrifternas 2 kap. om synfunktionerna revideras genom ett tillägg av minst en paragraf. Föreskrifterna behöver innehålla krav om vad som ska gälla för den som inte uppfyller föreskrifternas krav om synfältets ljuskänslighet och utsträckning för behörighet B, men som ändå skulle kunna medges körkort för denna behörighet efter en godkänd körbedömning för synfält.

Kraven i föreskrifterna behöver även förhålla sig till de krav som anges i körkortsdirektivet:

- Personen ska undersökas av behörig medicinsk personal som kan konstatera att det inte föreligger någon annan nedsättning av synfunktionen, inklusive bländnings- och kontrastkänslighet eller nedsatt mörkerseende.
- Personen bör även klara av ett praktiskt test som anordnas av en behörig myndighet.

Som framgår av tidigare kapitel föreslår Transportstyrelsen att utgångspunkten ska vara Nederländernas system för körbedömning. Transportstyrelsens förslag utgår från Nederländernas regler avseende medicinska förutsättningar för att få genomföra en körbedömning, se kapitel 5.2.3. Förslaget utgår även från deras kriterier för vem som kan beviljas körkort, trots synfältsdefekter i sådan omfattning att grundkraven inte är uppfyllda.

I Nederländerna är till exempel ett av kriterierna att synfältets utsträckning inte får vara mindre än 90 grader. Det innebär att även detta kriterium behöver finnas med i de svenska medicinföreskrifterna.

Nederländernas verksamhet för körbedömningar för synfält har funnits i många år och har utvecklats under tiden. Det är viktigt att beakta att om en körbedömning för synfält införs i Sverige, behöver vi förhålla oss till att detta är en helt ny typ av verksamhet och bedömningar. Transportstyrelsen föreslår därför att man inför ytterligare kriterier för vem som ska kunna beviljas körkort trots synfältsdefekter utöver de kriterier som Nederländerna har. Förslaget innebär att den som har synfältsdefekter i form av komplett eller inkomplett homonym hemianopsi inte kommer att uppfylla kraven för körbedömning för synfält. Dessa typer av synfältsdefekter uppkommer vanligtvis efter en stroke eller traumatiska hjärnskador. Personer med hemianopsi har mycket stora synfältsdefekter där man inte uppfattar ljusstimuli på halva sidan av synfältet, antingen höger sida eller vänster sida. Det är viktigt att beakta att Nederländerna inledningsvis inte heller accepterade så stora synfältsdefekter när de utformade sin verksamhet.

En revidering av medicinföreskrifterna behöver dock utredas vidare i ett föreskriftsarbete. Där behöver man också till exempel utreda behovet av villkorsuppföljning med läkarintyg för dem som har beviljats körkort utifrån den nya regleringen.

Nedan ges ett exempel på hur medicinföreskrifterna skulle kunna ändras för att en person under vissa förutsättningar skulle kunna medges fortsatt innehav för behörighet B, trots att grundkraven om synfältet inte är uppfyllda.

Figur 10 Exempel på hur den nya paragrafen i medicinföreskrifterna skulle kunna se ut

x § Även om synfältet inte har den ljuskänslighet eller utsträckning som anges i 6-7 §§ kan innehav av behörighet B medges under förutsättning att följande kriterier är uppfyllda:

1. Synfältets horisontella utsträckning får inte vara mindre än 90 grader och den vertikala utsträckningen får inte vara mindre än 40 grader. Den vertikala utsträckningen ska vara minst 20 grader uppåt och 20 grader nedåt från synfältets horisontalplan.
2. Den nedsatta ljuskänsligheten får inte motsvara en komplett eller inkomplett homonym hemianopsi.
3. Det får inte föreligga någon annan nedsättning av synfunktionen som till exempel allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet.
4. Personen ska ha genomfört en sådan körbedömning för synfält som avses i 3 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) med godkänt resultat.

Vid prövning av frågan om fortsatt innehav gäller kriterierna i stycke 1. Om en försämring av tillståndet har skett sedan den senaste prövningen ska en ny körbedömning för synfält enligt punkten 4 genomföras.

11 Överväganden

Transportstyrelsen har gjort flera olika överväganden i arbetet med att ta fram ett förslag på hur ett praktiskt körprov vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för de som har synfälsdefekter ska vara utformat. De huvudsakliga övervägandena presenteras nedan tillsammans med en motivering till att Transportstyrelsen har valt att inte gå vidare med dessa förslag.

11.1 Låta nuvarande undantagshantering kvarstå

Ett alternativ som myndigheten har övervägt är att ha kvar nuvarande undantagshantering, där körkortet återkallas direkt när grundkraven för synfältet inte uppfylls. Resultatet från körbedömningen för synfält skulle då istället användas som ett underlag för en separat ansökan om undantag från reglerna.

Följande problem och nackdelar har identifierats med alternativet:

Körkortet behöver först återkallas

Om nuvarande undantagshantering (se kapitel 4.4) kvarstår, måste körkortet först återkallas innan personen kan ansöka om undantag. Personen är då utan körkort fram till dess att ett beslut om undantag kan fattas.

Handläggningstiden för både återkallelseprocessen och undantagsprocessen kan ibland vara lång.

Att få sitt körkort återkallat medför stora konsekvenser för den enskilde och det finns vinster med att undvika detta.

Personen har inget körkort och får därför inte framföra fordon i trafik

Utifrån hur nuvarande författningar ser ut är det inte möjligt för en person utan körkort att framföra ett fordon i verklig trafik, varken att övningsköra eller att göra en körbedömning i verklig trafik. För detta krävs körkortstillstånd och körkortstillstånd förutsätter att en person uppfyller de medicinska kraven.⁶⁰ En person med sådana synfälsdefekter som inte uppfyller grundkraven kommer inte att kunna få ett körkortstillstånd, oavsett om han eller hon ansöker om körkortstillstånd för första gången eller om körkortet har återkallats sedan tidigare.

Om körbedömning för synfält i verklig trafik införs i Sverige, skulle alltså den som saknar körkort eller körkortstillstånd inte kunna få ett undantag från de medicinska kraven om nuvarande undantagshantering kvarstår. Det blir följaktligen ett ”moment 22”, för mer information se kapitel 6.3. Det skulle krävas regelutveckling (och antagligen it-utveckling) för att göra det möjligt för personen att i denna situation få rätt att genomföra en körbedömning för synfält i verklig trafik.

⁶⁰ Se 2 kap. 1 §, 4 kap. 1 § och 3 kap. 2 § körkortslagen.

Transportstyrelsen bedömer sammantaget att det inte är ett lämpligt alternativ att låta nuvarande undantagshantering kvarstå för de personer som berörs av utredningens förslag.

11.2 Begränsat körkortstillstånd

Transportstyrelsen har utrett om en alternativ körkortsprocess för de som ansöker om ett körkortstillstånd skulle kunna vara att ta fram en helt ny ärendetyp, ett ”begränsat körkortstillstånd”. Det skulle i så fall fungera på ett liknande sätt som Storbritanniens begränsade körkortstillstånd, ”Provisional Disability Assessment Licence”, se även kapitel 5.1.3.

Förslaget innebär att en person som inte uppfyller grundkraven om synfält under vissa förutsättningar skulle kunna beviljas ett begränsat körkortstillstånd som ger möjlighet att övningsköra och genomföra en körbedömning för synfält. Om personen genomför en sådan körbedömning med godkänt resultat, skulle personen kunna beviljas ett ”vanligt” körkortstillstånd och antingen fortsätta med förarutbildningen eller ansöka om ett körkort.

Fördelen med ett begränsat körkortstillstånd är att det skulle gå att ha en digital hantering, där det mesta kan ske med automatik. Ärendet skulle också bli sökbart för externa parter i vägtrafikregistret (VTR).

Nackdelen med förslaget är att det skulle kräva omfattande och kostsam it-utveckling samt även ta annan tid och andra resurser för att få på plats. Transportstyrelsen bedömning är att myndigheten inte har förmåga att genomföra så pass stora digitala förändringar utan att det konkurrerar med andra mycket viktiga utvecklingsinsatser, till exempel nytt VTR. Det innebär att den här ändringen antagligen inte skulle kunna genomföras förrän om ett antal år och därmed fördröja den implementeringstid som Transportstyrelsen föreslår. På sikt skulle det dessutom per år röra sig om väldigt få ärenden där det skulle finnas behov av att utfärda ett begränsat körkortstillstånd. Att det är fråga om en mycket liten målgrupp påverkar inte omfattningen av tid och resurser som skulle behövas för att få ett sådant begränsat körkortstillstånd på plats i VTR.

Transportstyrelsen tror också att det finns en risk att det begränsade körkortstillståndet blandas ihop med ett ”vanligt” körkortstillstånd. Det kan vara svårt både för den enskilde och kontrollerande myndighet att förstå skillnaden mellan de olika körkortstillstånden och vilka rättigheter de ger.

Transportstyrelsen sammantagna bedömning är därför att detta inte är ett alternativ att gå vidare med.

11.3 Krav om obligatorisk utbildning för den enskilde

Transportstyrelsen har övervägt om det ska krävas att personen genomgår någon form av obligatorisk utbildning, innan han eller hon får genomföra en körbedömning för synfält. Det skulle i så fall till exempel vara en webb-

utbildning med information om synfälsdefekter och dess påverkan på bilkörning, som personen skulle behöva genomföra innan han eller hon kan boka en tid för körbedömning hos Trafikverket.

Som framgår av kapitel 5.2.4 finns det dock inte något krav från den nederländska körkortsmyndighetens sida på att personen genomgår någon form av utbildning före körbedömningen.

Transportstyrelsen bedömer att det inte behöver ställas krav på någon obligatorisk utbildning för den enskilde, eftersom det inte finns något sådant krav i Nederländerna.

Däremot anser myndigheten att det är viktigt att det tas fram ett grundläggande informationsmaterial som personen får i samband med föreläggandet om körbedömningen. Materialet skulle till exempel innehålla information om

- varför personen behöver genomföra en körbedömning
- hur man går tillväga för att genomföra en körbedömning
- vad som kommer att hända hos Trafikverket inför, under och efter körbedömningen
- vilka förutsättningarna är för att få genomföra körbedömningen
- att det är viktigt att förbereda sig så bra som möjligt inför körbedömningen, speciellt om man aldrig har haft ett körkort tidigare
- vad som gäller om man inte får ett godkänt resultat.

11.4 Krav på specialiserade trafikskolor

Transportstyrelsen har utrett om det ska krävas att trafikskolor som tar emot elever som fortfarande är under medicinsk utredning avseende synförmågan måste vara specialiserade på något sätt.

I Nederländerna finns det något som kallas för specialiserade trafikskolor och körkortsmyndigheten har en lista över dessa trafikskolor. Det framkom dock under myndighetens studiebesök hos CBR att det är trafikskolorna själva som anmäler att de vill stå med på listan och att de kallar sig för specialiserade. CBR ställer inte några krav på förutsättningar som ska vara uppfyllda för att få kalla sig specialiserad eller för att få stå med på listan. Det finns inte heller några krav på att en person med synfälsdefekter vänder sig till just en specialiserad trafikskola och övningskör. Det är upp till den enskilde att bestämma vilken trafikskola man vill gå till.

Transportstyrelsen har hört med trafikskolebranschen om hur de ser på att ”vanliga” trafikskolor tar emot elever som fortfarande står under medicinsk utredning avseende synfältet. Varken Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) eller Trafikutbildarnas Riksförbund (TR) ser att det skulle finnas några särskilda risker med att låta personer med konstaterade synfälsdefekter att övningsköra på en vanlig trafikskola. De menar att en trafikskolelärare hela tiden måste vara beredd på att något oförutsett kan inträffa oavsett vilken person de övningskör med. Däremot lyfte de att det

vore bra om trafikskolorna fick vetskap om vilka moment som kommer att ingå i körbedömningen så att utbildningen matchar det som tas upp under bedömningen.

Utifrån att Nederländerna inte ställer några krav på specialiserade trafikskolor och att trafikskolebranschen inte ser några problem med att ta emot dessa elever på en vanlig trafikskola, är Transportstyrelsens sammantagna bedömning att det inte är motiverat att kräva att trafikskolor måste vara specialiserade gällande synfältsdefekter.

11.5 Krav om utbildningens innehåll för förarprövare med speciell kompetens att förrätta körbedömningar

Transportstyrelsen har övervägt om det behövs någon särskild reglering kring innehållet i den utbildning som Trafikverket kommer att ansvara för vad gäller förarprövare med speciell kompetens för körbedömningar för synfält. I det förordningsförslag som redovisas i rapporten anges att den som förrättar körbedömningen bland annat ska ha genomgått en särskild utbildning för ändamålet som Trafikverket ansvarar för.

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns något behov av att reglera innehållet i utbildningen. Förslaget om körbedömning för synfält innebär att Trafikverket ska tillhandahålla en utbildning som bygger på den utbildning som Nederländerna har för sina experter som utför körbedömningar. Transportstyrelsen anser att det ligger i Trafikverkets myndighetsansvar att säkerställa att deras utbildning innehåller de delar som behövs för att se till att den som förrättar körbedömningar för synfält också har den kompetens som krävs. Det föreslås också ett tillägg i Trafikverkets instruktion [21] om att den myndigheten ansvarar för verksamhet gällande körbedömning för synfält.

11.6 Tillsyn över Trafikverkets verksamhet

Transportstyrelsen har övervägt om det finns behov av att Transportstyrelsen bedriver tillsyn över den nya verksamheten med körbedömningar för synfält som Trafikverket kommer att anordna.

Transportstyrelsen anser inte att det finns behov av att föreslå författningsändringar gällande tillsyn. Av den föreslagna lagändringen framgår att det är Trafikverket som har ansvar för att anordna körbedömningarna. Trafikverket är en statlig myndighet och det ligger i deras myndighetsansvar att följa upp och kvalitetssäkra verksamheten, vilket Transportstyrelsen anser är tillräckligt för att uppnå syftet med förslaget.

Den nämnda verksamheten hos Trafikverket kommer att vara relativt liten. Transportstyrelsen kommer exempelvis inte att ställa några krav på Trafikverket när det gäller innehållet i den utbildning och fortbildning som verket ska ansvara för. Att bygga upp en tillsynsverksamhet är ett relativt omfattande arbete som dessutom är förenat med vissa kostnader.

Den sammantagna bedömningen är att det inte är proportionerligt med krav om tillsyn. Implementeringen av förslaget om körbedömning för synfält kan också gå snabbare om det inte införs krav om tillsyn.

11.7 Synrehabilitering inför körbedömningen

Transportstyrelsen har övervägt om en förutsättning för körbedömning för synfält ska vara att det finns motsvarande verksamheter som Royal Dutch Visio (RDV) i Sverige, dit en person kan vända sig för att få hjälp med synrehabilitering innan körbedömningen.

Som framgår av kapitel 5.2.8 finns det en etablerad verksamhet, RDV, i Nederländerna dit en person med nedsatt syn kan vända sig för att bland annat få hjälp med rehabilitering. Ett av syftena med verksamheten är att hjälpa personerna som utreds hos RDV att komma fram till ett beslut om vad som är det säkraste sättet för den enskilde att vara mobil. Huvudfokus är att ta reda på vad personen faktiskt fortfarande kan se.

En person med synfältsdefekter kan också på frivillig basis vända sig till RDV för att få hjälp med syn- och ögonträning inför ett praktiskt körprov hos CBR. Ett sådant träningsprogram tar cirka 5–16 veckor beroende på orsak till synfältsdefekterna.

CBR:s erfarenhet är att en avgörande faktor för om personen kan klara ett praktiskt körprov är om personen är medveten om sina synfältsdefekter eller inte. Som framgår av kapitel 5.2.5 har dock CBR inte några krav om att personen genomgår någon syn- och ögonträning hos RDV innan körprovet.

Syn- och ögonträning eller rehabilitering är alltså inte en förutsättning i Nederländerna för att en person ska få genomföra ett praktiskt körprov vid synfältsdefekter. Transportstyrelsen ser därför att det inte heller ska vara en förutsättning för att få genomföra en körbedömning för synfält i Sverige. Däremot finns det inte något som hindrar att en person, precis som i Nederländerna, på frivillig basis genomgår någon sådan träning eller rehabilitering.

Det är möjligt att personer som ska genomföra en körbedömning för synfält kommer att efterfråga hjälp från hälso- och sjukvården. Inget hindrar att det utvecklas verksamheter där personer skulle kunna ges en möjlighet till synrehabilitering, bland annat i form av ögonrörelseträning innan genomförandet av körbedömningen.

Transportstyrelsen anser dock att det ligger utanför myndighetens uppdrag att ge förslag på hur en sådan verksamhet i så fall skulle se ut och vad som skulle kunna ingå.

12 Författningskommentarer

12.1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

3 kap.

2 a §

Paragrafen är ny och ersätter den befintliga 2 a § som istället får benämningen 2 b §.

I den nya paragrafen införs bestämmelser om att beslut om körbedömning för synfält får meddelas i ärende om körkortstillstånd för den som är skyldig att genomgå körbedömning för synfält enligt 3 §. Beslutet är det som ger personen rätt att övningsköra hos trafikskola och att genomföra körbedömningen i verklig trafik, trots att personen saknar körkortstillstånd. Av paragrafen framgår också att beslutet gäller under viss tid.

De närmare förutsättningarna för när beslut om körbedömning får meddelas samt giltighetstiden regleras i en ny paragraf, 3 kap. 4 § körkortsförordningen.

3 §

Paragrafen innehåller i dag bestämmelser om att den som söker eller har körkortstillstånd eller den som har körkort är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs för den prövning som avses i 2 § andra och tredje styckena eller annars i denna lag. I den befintliga bestämmelsen har det lagts till att den som söker eller har körkortstillstånd eller som har ett körkort också är skyldig att genomföra en körbedömning för synfält om det behövs för prövningen av den medicinska lämpligheten.

10 §

Paragrafen innehåller i dag bestämmelser om att när ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas, får särskilda villkor för innehavet som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt beslutas. I den befintliga bestämmelsen har ett andra stycke lagts till. Stycket anger att ett beslut om körbedömning för synfält också får förenas med de villkor som är nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

15 a §

Paragrafen innehåller i dag bestämmelser om att vid övningskörning enligt 4 kap. 5 § 4 med personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska den som övningskör ha med sig en handling som styrker dennes identitet.

I den befintliga bestämmelsen har ett stycke två lagts till. Det nya stycket anger att vid övningskörning enligt 4 kap. 1 a § eller vid körbedömning för synfält enligt 3 kap. 3 § ska den som övningskör eller som genomför körbedömning för synfält ha med sig en handling som styrker dennes identitet samt beslutet om körbedömning för synfält.

I bestämmelsens sista stycke, som anger att identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller polisman begär det, har ett tillägg gjorts om att det även gäller beslutet om körbedömning för synfält som avses i stycke 2.

I 3 kap. 15 § 1 finns bestämmelser som gäller den som redan har ett körkort och genomför en körbedömning för synfält eller körtränar hos en trafikskola.

4 kap.

1 a §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om att ett beslut om körbedömning för synfält ger personen rätt att övningsköra på en trafikskola, under uppsikt av utbildningsledare eller trafiklärare.

Eftersom körbedömningen för synfält är ett led i utredningen av den medicinska lämpligheten, har personen fortfarande inte fått något beslut angående sin ansökan om körkortstillstånd. För att möjliggöra övningskörning på en trafikskola, krävs en bestämmelse som anger att själva beslutet om körbedömning ger denna rättighet. Det är inte tillåtet för personen att övningsköra privat.

5 kap.

3 §

I tredje paragrafen anges när ett körkort ska återkallas. I punkt 8 anges att ett körkort ska återkallas om körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Ett tillägg har gjorts som anger att detta även gäller om personen inte genomför en körbedömning för synfält.

7 kap.

3 §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelse om att det är Trafikverket som ansvarar för att anordna körbedömningar för synfält för de personer som enligt 3 kap. 3 § är skyldiga att genomföra en körbedömning för synfält.

Det innebär att det är Trafikverket som är den behöriga myndigheten som ansvarar för verksamheten och för att anordna dessa körbedömningar.

8 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om vilka beslut som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. I andra stycket anges att ett beslut om föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov endast får överklagas tillsammans med det beslut varigenom ärendet avgörs. Ett tillägg har gjorts om att det även gäller beslut eller föreläggande om att genomföra körbedömning för synfält.

Det innebär att det inte går att överklaga själva beslutet eller föreläggandet om körbedömning för synfält, utan det är beslutet gällande ansökan om körkortstillstånd eller en återkallelse av körkort som går att överklaga.

2 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om vilka beslut som inte får överklagas. Ett tillägg har gjorts som innebär att inte heller Trafikverkets beslut gällande körbedömningen för synfält kan överklagas.

Det innebär att resultatet av körbedömningen, godkänd eller inte godkänd, inte kommer att kunna överklagas.

10 kap.**6 §**

Paragrafen innehåller i dag bestämmelse om att i ärenden enligt denna lag får den enskilde föreläggas att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov. Ett tillägg har gjorts som anger att det även gäller att genomföra en körbedömning för synfält.

**12.2 Förslag om förordning om ändring i
körkortsförordningen (1998:980)****3 kap.****4 §**

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om att Transportstyrelsen kan besluta om körbedömning för synfält om personen i övrigt uppfyller krav på medicinsk och personlig lämplighet enligt 3 kap. 2 § körkortslagen, och om personen inte tidigare har genomfört en körbedömning för synfält med underkänt resultat. Vidare anges att ett beslut om körbedömning för synfält gäller för behörighet B och gäller så länge som utredningen för körkortstillstånd pågår, dock som längst ett år.

I paragrafen anges att en person som tidigare genomfört körbedömning för synfält med underkänt resultat ändå kan få genomföra en ny körbedömning om det föreligger särskilda skäl. Avgörande för om det föreligger särskilda skäl bör vara om det tillkommit nya omständigheter som skulle kunna ge förbättrade förutsättningar att klara en körbedömning. En sådan omständighet skulle kunna vara om personen kan påvisa att han eller hon har genomgått en rehabiliteringsperiod med till exempel ögonrörelseträning som har förbättrat personens förmåga att kompensera för sina synfältsdefekter. Det skulle också kunna vara om personen kan påvisa att det medicinska tillståndet har förbättrats sedan den första körbedömningen genomfördes.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. anges de medicinska kraven för innehav av körkort, inklusive kraven när det gäller synfält. Även de närmare medicinska förutsättningarna för när en körbedömning för synfält blir aktuell kommer att regleras i dessa föreskrifter.

Om det under tiden som den medicinska utredningen pågår framkommer andra omständigheter som gör att personen inte längre är medicinskt eller personligt lämplig, kommer ansökan om körkortstillstånd att avslås. Det innebär även att den medicinska utredningen avslutas och att beslutet om körbedömningen inte längre gäller.

5 §

Paragrafen innehåller i dag bestämmelser om att för den som söker körkortstillstånd och som inte följer sitt föreläggande om att lämna in ett läkarintyg inom utsatt tid, kommer ansökan om körkortstillstånd att avvisas. Ett tillägg har gjorts att detta även gäller i de fall den sökande inte följer ett föreläggande om att genomföra körbedömning för synfält inom utsatt tid.

9 §

Paragrafen innehåller i dag en bestämmelse om att den behörighet som följer av ett körkortstillstånd eller ett körkort genom villkor får begränsas på olika sätt. Ett tillägg har gjorts om att det även gäller ett beslut om körbedömning för synfält.

Det innebär att det i själva beslutet om körbedömning för synfält framgår vilka eventuella villkor (till exempel villkor om glasögon) som gäller för den enskilde vid övningskörning på trafikskola eller körbedömningen hos Trafikverket.

9 a §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om att körbedömningen för synfält ska avläggas inför en tjänsteman hos Trafikverket. Paragrafen innehåller också vilka krav som ställs på tjänstemannen. Denne ska ha ett förordnande som förarprövare, ha minst tre års erfarenhet som förarprövare samt ha genomgått en särskild utbildning som Trafikverket ansvarar för.

9 b §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om det fordon som ska användas vid körbedömningen för synfält. Fordonet ska vara lämpligt för bedömningen och innehas av antingen Trafikverket eller en trafikskola. Det innebär att den enskilde inte kommer att kunna använda sin privata bil vid körbedömningen. Eftersom fordonet ska innehas av Trafikverket eller en trafikskola, innebär det att fordonet kommer att vara utrustat med dubbelkommando för färdbronsen. I paragrafen finns dock en skrivning om att Transportstyrelsen efter samråd med Trafikverket får meddela föreskrifter om undantag från kraven i första stycket. Det skulle till exempel vara aktuellt om myndigheten bedömer att det krävs föreskrivna undantag för de enskilda som behöver använda en bil med individuella anpassningar.

5 kap.**2 §**

Paragrafen innehåller i dag bland annat en skyldighet för Transportstyrelsen att utreda en körkortshavares lämplighet om det finns anledning att anta att förutsättningarna för körkortsinnehav inte är uppfyllda. Paragrafen innehåller också verktyg som myndigheten kan använda i utredningen, som att förelägga körkortshavaren att ge in läkarintyg som visar att de medicinska kraven är uppfyllda eller bevis om godkänt förarprov.

Ett tillägg har gjorts som innebär att Transportstyrelsen även får förelägga körkortshavaren om att genomföra en körbedömning för synfält.

I övrigt har paragrafen inte ändrats i sak, men andra stycket har gjorts om till en punktslista.

3 §

Paragrafen innehåller i dag bestämmelser om att ett föreläggande om att inom viss tid ge in ett läkarintyg som visar att personen uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehavet eller att komma in med bevis om godkänt förarprov ska innehålla en upplysning om att körkortet återkallas med stöd av 5 kap. 3 § 8 körkortslagen om föreläggandet inte följs. Ett tillägg har gjorts i paragrafen om att det även gäller förelägganden om att inom viss tid genomföra körbedömning för synfält.

7 kap.**10 §**

Paragrafen är ny och ersätter en tidigare upphävd paragraf⁶¹ och innehåller bestämmelser om att Transportstyrelsen efter begäran ska lämna över kopia av föreläggande eller beslut om körbedömning för synfält till Trafikverket. Det gäller även det medicinska underlag som är av betydelse för genomförandet av körbedömningen.

⁶¹ Upphävd genom 2009:1369.

Det handlar om uppgifter som Trafikverket behöver för att kunna planera körbedömningen i det individuella fallet.

8 kap.**1 §**

Paragrafen innehåller i dag bemyndigande om att Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om medicinska krav för behörighet och andra föreskrifter om bland annat verkställigheten av 3 kap. 3 § och 10 kap. 5 § körkortslagen. Ett tillägg har gjorts om att Transportstyrelsen även får bemyndigande att meddela föreskrifter om körbedömning för synfält.

11 §

I paragrafen anges att Transportstyrelsen i ett enskilt fall får besluta om undantag från föreskrifter om medicinska krav som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § körkortslagen. Ett tillägg har gjorts som innebär att krav i medicinföreskrifterna för synfält avseende behörighet B inte omfattas av denna möjlighet till undantag.

Det innebär att en person som inte uppfyller medicinföreskrifternas krav gällande synfält inte längre kommer att kunna ansöka om undantag från föreskrifternas krav. Förutsättningarna för att i undantagsfall få ha körkort trots synfältdefekter kommer i stället att regleras i medicinföreskrifterna. Personer som inte uppfyller grundkraven för synfält, men som uppfyller vissa kriterier, kommer ändå i vissa fall att kunna beviljas ett körkortstillstånd eller fortsatt innehav av körkort (för bil). Ett av dessa kriterier är ett godkänt resultat på en körbedömning för synfält. Det kommer alltså att krävas att personen genom en körbedömning för synfält visar att han eller hon kan kompensera för sina synfältdefekter och ändå köra trafiksäkert. Se även kapitel 8.4.

För en beskrivning av hur undantagshanteringen av synfält går till i dag, se kapitel 4.5.1.2.

Övergångsbestämmelser

I förslaget har det införts en övergångsbestämmelse. Den säger att undantag från medicinska krav gällande synfältet för behörighet B, som har meddelats med stöd av 8 kap. 11 §, även gäller fortsättningsvis så länge som det medicinska tillståndet inte har försämrats.

12.3 Förslag om förordning om ändring i förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik m.m.

1 §

Paragrafen säger att förordningen innehåller bestämmelser om avgifter för prov som anordnas av Trafikverket enligt bland annat körkortslagen (1998:488). I paragrafen har det införts ett andra stycke, som säger att förordningen även innehåller bestämmelser om avgifter för körbedömning för synfält som anordnas av Trafikverket enligt körkortslagen.

2 d §

Paragrafen är ny och ersätter nuvarande 2 d § (som istället får benämningen 2 e §). I den nya 2 d § anges att avgiften för körbedömning för synfält är 2 000 kronor per körtillfälle.

2 e §

Tidigare 2 d § ersätter nuvarande 2 e § (som istället får benämningen 2 f §). Ingen ändring i sak föreslås.

2 f §

Tidigare 2 e § får benämningen 2 f §. Paragrafen innehåller i dag en bestämmelse om att Trafikverket får ta ut en avgift för en förrättning eller åtgärd som inte anges i 2 a–2 d §§ eller i annan författning.

I paragrafen har ett tillägg gjorts så att både den nya 2 d § och 2 e § med ny benämning omfattas. Det vill säga att Trafikverket får ta ut en avgift för en förrättning eller åtgärd som inte anges i 2 a–2 e §§ eller i annan författning.

12.4 Förslag om förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

2 §

Paragrafen innehåller en uppräkningslista av olika uppgifter och frågor som Trafikverket ska svara för. I paragrafen har en ny punkt lagts till om att Trafikverket även ska ansvara för verksamheten för körbedömningar för synfält.

6 §

I befintlig paragraf anges Trafikverket får bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I paragrafen har ett tillägg gjorts i punkt 6 om att Trafikverket även får hyra ut fordon vid körbedömning för synfält.

Referenser

- [1] Transportstyrelsen. ”Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (TSFS 2010:125)”. Norrköping: Transportstyrelsen.
- [2] SFS 1998:980, *Körkortsförordningen*, Stockholm, Infrastrukturdepartementet
- [3] SFS 1998:488, *Körkortslagen*, Stockholm, Infrastrukturdepartementet
- [4] Europaparlamentet och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.
- [5] Europeiska Kommissionen (2009). Kommissionens direktiv 2009/113/EG av den 25 augusti 2009 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort.
- [6] VTI, ”Utredning om förutsättningar för undantag från de medicinska kraven för individer med synfältsbortfall (VTI rapport 1149)”. Okt 2022. [Internet]. Tillgänglig via: <https://www.vti.se/om-vti/regeringsuppdrag>
- [7] SFS 2024:183, *Förordning (2024:183) om konsekvensutredning*. Stockholm, Finansdepartementet.
- [8] Afasiförbundet i Sverige, ”Synfältsbortfall”. Mars 2013. [Internet]. Tillgänglig via: <https://www.afasi.se/om-afasi/synfaltsbortfall/>
- [9] Gera A. De Haan et al., “Car Driving Performance in Hemianopia: A On-Road Driving Study”, *IOVS Investigate ophthalmology & visual science*, Vol. 55, Issue 10. 2014
- [10] C. Owsley et al., “A Roadmap for interpreting the literature on vision and driving”, *Survey of Ophthalmology*, Vol. 60, Issue 3, pp 250-262. 2015
- [11] VTI, “Välfärdskonsekvenser för individer med återkallat körkort på grund av synfältsbortfall (VTI notat 13-2019)”, 2019.
- [12] Yasmin Faraji et al., “Predictive Value of the Esterman Visual Field Test on the Outcome of the On-Road Driving Test”, *Translation vision science & technology*, Vol. 11, Issue 3. Mars 2022
- [13] T. Bro och J. Andersson, ”The Effects of Visual Field Loss from Stroke on Performance in a Driving Simulator”, *Optometry and vision science*, 99(9), pp 679-686. Sept. 2022.
- [14] TC Kübler et al., ”Driving with homonymous visual field defects: driving performance and compensatory gaze movements”, *Journal of eye movement research*, Vol. 8, No. 5. 2015.
- [15] Transportstyrelsen. ”Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (TSFS 2024:65)”. Norrköping: Transportstyrelsen.

- [16] Transportstyrelsen. "Översyn syn – En översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort." TSV 2018-2366.
- [17] Statistics Netherlands. "Driving licence ownership among young people not yet at pre-pandemic level". Februari 2023. [Internet] Tillgänglig via <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2023/08/driving-licence-ownership-among-young-people-not-yet-at-pre-pandemic-level>
- [18] European Commission, "European Road Safety Observatory, National Road Safety Profile- Netherlands". Visa Institute, Feb. 2023. [Internet]. Tillgänglig via: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/erso-country-overview-2023-netherlands_0.pdf
- [19] Nederländerna. "Bijlage behorende bij de Regeling eisen geschiktheid 2000".
- [20] Nederländerna. "Regeling eisen geschiktheid 2000".
- [21] SFS 2010:185. *Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket*. Stockholm, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
- [22] SFS 2010:1578. *Förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik m.m.* Stockholm, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.
- [23] Transportstyrelsen. "Bilaga 2 konsekvensutredning – kraven gällande synfält". TSF 2020-99.
- [24] Transportstyrelsen. "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser". Norrköping: Transportstyrelsen.
- [25] Transportstyrelsen. "Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:43) om förarprov, behörighet B". Norrköping: Stockholm

Bilaga

Uppdrag att utreda förutsättningarna för körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfäktsbortfall

Regeringsbeslut

II 4


Regeringen

	2023-10-12 LI2023/03371 LI2023/01078 (delvis)
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet	Transportstyrelsen 601 73 Norrköping

Uppdrag att utreda förutsättningarna för körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfäktsbortfall

Regeringens beslut

Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att ett körprov i verklig trafik för behörighet B, genomfört av Trafikverket, ska kunna användas som en del av bedömningen av undantag från de medicinska kraven för den som har synfäktsbortfall. Transportstyrelsen ska även utreda och föreslå en lämplig omfattning av en sådan verksamhet och hur ett sådant prov ska utformas.

Transportstyrelsen ska beakta erfarenheter från undantagshanteringen för synfäktsbortfall i ett urval av andra europeiska länder. Vidare ska Transportstyrelsen inhämta synpunkter från berörda myndigheter och samarbeta med Trafikverket vad gäller utformning av prov och regler kring förarprovare.

Transportstyrelsen ska inom ramen för uppdraget utreda om det krävs författningsförändringar och lämna nödvändiga författningsförslag.

Konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning, inklusive hur en sådan undantagshantering ska finansieras.

Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Malmorgsgatan 3
E-post: li.registrator@regeringskansliet.se

Skälen för regeringens beslut

I bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort återfinns harmoniserade medicinska minimikrav för synfältet. I direktivet anges också att utfärdande av körkort kan övervägas i undantagsfall för förare i grupp I (behörigheterna AM, A1, A2, A, B och BE) om de inte har någon annan nedsättning av synfunktionen och att personer i dessa fall även bör klara av ett praktiskt körprov anordnat av behörig myndighet. Minimikraven för synfält i direktivet har införlivats i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för körkort m.m. Personer med synfältsdefekter och som inte uppfyller de medicinska kraven nekas körkortstillstånd eller får sitt körkort återkallat. Transportstyrelsen kan dock i vissa fall meddela undantag från synkraven för synfältsdefekter även om minimikraven i direktivet inte är uppfyllda. I Sverige finns däremot inte någon möjlighet för praktiska tester för att visa körförmåga.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som trafikutskottet anför om att möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter bör utredas (bet. 2019/20:TU14, rskr. 2019/20:323).

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fick 2021 i uppdrag av regeringen att i samarbete med Trafikverket och Transportstyrelsen utreda förutsättningarna för en undantagshantering från de medicinska föreskrifterna avseende synfältsbortfall. Uppdraget redovisades den 31 oktober 2022 i rapporten Utredning om förutsättningar för undantag från de medicinska kraven för individer med synfältsbortfall (VTI rapport 1149). Av rapporten framgår att forskningen på gruppnivå visar att förare med en nedsatt synförmåga kör sämre än de med normalseende, men att det inom gruppen finns individer som kan kompensera för bristerna och köra trafiksäkert. Vidare konstateras det i rapporten att ett nytt förfaringsätt för hanteringen av individer med synfältsbortfall med avseende på körkortsinnehav skulle få flera positiva effekter. Därtill anges i rapporten att det finns ett antal juridiska hinder för att införa ett praktiskt prov för prövning av synfältsbortfall, vilket skulle kräva lagändringar, liksom ändringar på förordnings- och föreskriftsnivå.

Rapporten visar även att praktiskt körprov vid synfältsdefekter finns i ett flertal europeiska länder och det framgår att det finns skilda regler kring körprov. Vissa länder har som förutsättning för undantag att sjukdomen inte är progressiv medan andra endast sätter en gräns för storleken på synfältsdefekterna. I Sverige har ett godkänt körprov från den nederländska körkortsmyndigheten (CBR) lagts till grund för ett beviljat undantag i en

dom från kammarrätten i Sundsvall (mål nr 3569-20). Transportstyrelsen bör därför beakta erfarenheter från ett urval av europeiska länder, särskilt i frågan om förutsättningar för undantag.

Av körkortsdirektivet framgår att det praktiska testet ska anordnas av en behörig myndighet. Transportstyrelsen är den myndighet som har bemyndigande att föreskriva om förarprov medan Trafikverket är den myndighet som i dag genomför den absoluta majoriteten av körprov i Sverige. Som konstateras i VTI:s rapport är Trafikverket den myndighet som är lämplig att genomföra körprov i trafik även i dessa fall. Av denna anledning ska myndigheterna samarbeta vad gäller utformning av prov.

Möjligheten att framföra fordon innebär många gånger en frihet för den enskilde men kan också vara en förutsättning för att kunna ta sig till arbetet eller andra målpunkter. Samtidigt är det ur trafiksäkerhetshänseende viktigt att de förare vi har på våra vägar uppfyller de medicinska kraven för körkortsinnehav. Inom gruppen av personer med synfältsbortfall finns individer som kan kompensera för bristerna i synfältet och därmed köra trafiksäkert. Det är därför rimligt att dessa får en möjlighet att få sin faktiska körförmåga prövad.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Sofie Mååg

Kopia till

Justitiedepartementet/PO

Socialdepartementet/SOF

Finansdepartementet/BA

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/US och RS

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Trafikverket



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503