

vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Omremiss - Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (TSF 2020–99)

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

Sammanfattning

STR har framfört sina åsikter i remissvar från den 21 december, 2023, och har inte ändrat åsikt utan dessa kvarstår. Svaret bifogas i sin helhet.

STR ser inte att Transportstyrelsens kompletterande förslag att även optiker ska få utfärda det utökade syn-intyget, förändrar den grundläggande kritik som STR har emot förslaget.

STR menar principiellt att det i likhet med ett flertal länder inom EU, borde finnas krav på återkommande synkontroller, förslagsvis i samband med körkortsförnyelse. Återkommande undersökningar har visat att det finns både behov av, och acceptans för, en sådan reform. Det borde vara en självklarhet i strävan mot nollvisionen såväl i Sverige som inom EU.

STR motsätter sig tydligt förslaget till förändringar av genomförande av grundläggande synundersökningar då de är omotiverade: de löser inte grundproblemet kring register och tillsyn samt uppenbart riskerar att **fördyra och försvåra körkortstagandet** i och med att det blir en serviceförsämring för körkortskandidaterna framför allt i glesbygd. Det är periodvis långa väntetider för syntester hos optiker vilket det aldrig är på trafikskolor avseende syntester. Väntetider varierar helt naturligt över tid och direkt efter pandemin var väntetiderna hos optiker mycket lång över i princip hela landet vad STR erfar. Hade inte trafikskolor under denna period kunnat utföra syntest, hade det tex. inneburit betydande svårigheter för körkortstagare att komma i gång med utbildningen.

Landskrona den 9 april 2024

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Maria Stenman

T.f. förbundsordförande

Bilaga: STR:s remissvar: Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (TSF 2020–99)

vag@transportstyrelsen.se

Bilaga

STR:s remissvar: Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (TSF 2020–99)

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

Sammanfattning

STR välkomnar en översyn av medicinska krav på synförmåga för innehav av körkort. Det är en viktig trafiksäkerhetsfråga.

STR menar principiellt att det i likhet med flertal länder inom EU, borde finnas krav på återkommande synkontroller, förslagsvis i samband med körkortsförnyelse. Återkommande undersökningar har visat att det finns både behov av, och acceptans för, en sådan reform. Det borde vara en självklarhet i strävan mot nollvisionen såväl i Sverige som inom EU.

STR konstaterar att Transportstyrelsens förslag avser tre huvudsakliga delar:

- 1. Förändringar av de faktiska synkraven.** Dessa framstår som väl balanserade vilka STR inte har något att anföra emot.
- 2. Förändringar av genomförande av den utökade synundersökningen,** vilket STR saknar kompetens att bedöma.
- 3. Förändringar av genomförande av grundläggande synundersökningar,** vilket STR klart motsätter sig då de är omotiverade: de löser inte grundproblemet kring register och tillsyn samt uppenbart riskerar att fördyra och försvåra körkortstagandet, framför allt i glesbygd.

Kommentarer och sammanfattning av motiv

1. Förändringar av de faktiska synkraven.

STR har ingen medicinsk kompetens inom oftalmologi och synhälsa rent allmänt. Dock finns en omfattande och långvarig praktisk erfarenhet av grundläggande synundersökningar av flera miljoner blivande körkortstagare då den absoluta merparten av STR:s medlemmar har genomfört grundläggande synundersökningar för körkortstillstånd sedan början av 80-talet. Det finns även erfarenheter av framgångsrik utveckling av metoder för att kompensera synfältsbortfall där erfarna utbildare är drivande krafter.

I sammanhanget kan nämnas att erfarna utbildare genomför även körbedömningar för Strokepatienter vilket stärker den medicinska bedömningen kopplat till förmågan att behålla körkortet.

Synfältsdefekter kan leda till ett återkallat körkort och i dagsläget saknas möjlighet att visa sin körförmåga genom ett test i verklig trafik. Att regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov för personer med synfältsbortfall anser vi vara både rimligt och bra.

När vi tar del av forskning på området konstaterar vi att det inte är tillräckligt att med ett enkelt synfältstest neka en person med i övrigt goda förutsättningar att få köra bil. När vi tar del av de studier som gjorts ser vi att det behövs körprov för att kunna göra en godtagbar bedömning (Regeringsuppdrag synfält, VTI Rapport 1149). I en omfattande studie från Nederländerna visar även den att man inte kan predicera trafiksäker bilkörning med utgångspunkt från ett Estermantest: Predictive Value of the Esterman Visual Field Test on the Outcome of the On-Road Driving Test.

Vi ser därför positivt på att Sverige som komplement till synfältsundersökning ger möjlighet till att införa körbedömning för att avgöra om en person med synfältsbortfall kan genomföra trafiksäker körning. Det nya EU-direktivet som nu ska behandlas i EU-parlamentet föreslår att en synutredning ska innehålla ett funktionellt praktiskt körprov för att få underlag för att återkalla ett körkort inom EU och EES. Det nya EU-direktivet kommer också att stödja praktiskt körprov vid synfältsdefekter som redan idag finns i ett flertal europeiska länder.

Denna möjlighet menar STR även ska omfatta individer i Sverige som kan kompensera för bristerna i synfältet och därmed kan köra trafiksäkert. Därför ska dessa personer kunna få sin faktiska körförmåga prövad.

2. Förändringar av genomförande av utökade den synundersökningen, vilket STR saknar kompetens att bedöma.

3. Förändringar av genomförande av grundläggande synundersökningar.

STR motsätter sig tydligt förslaget att trafikskolor framgent inte längre ska kunna utföra den grundläggande synundersökningen vilken görs i samband med ansökan om körkortstillstånd och vid förnyelse av högre behörigheter, utan anser att det borde utredas hur denna tjänst skulle kunna möjliggöras även med ett förändrat regelverk. STR anser inte att de motiv som Transportstyrelsen anger för denna förändring är tillräckliga och att grundproblemet som Transportstyrelsen ser med kontroll och uppföljning, i praktiken kvarstår även efter den föreslagna reformen.

STR uppfattar att de grundläggande problemen och motiven till förändringarna till stor del är svagheter avseende myndighetens registerhållning respektive uppföljning. STR menar att utgångspunkten borde vara att förbättra dessa, snarare

än att ta bort en service från en småföretagarbransch, speciellt då konsekvenserna med stor sannolikhet kommer att innebära en **kostnadsökning och serviceförsämring för körkortskandidaterna.**

Ytterligare kommentarer

Att körkortskandidater har en tillräckligt god syn för att kunna börja utbilda sig, är naturligtvis en angelägenhet inte bara för eleven själv, utan även för ansvarig trafiklärare, eventuell privat handledare och omgivande trafikanter. Det är därmed inte bara en trafiksäkerhetsfråga, utan även en viktig arbetsmiljöfråga och där yttersta ansvaret ligger hos varje trafikskolchef.

Trafikskolor har sedan 1980-talet bemyndigats att genomföra den grundläggande synundersökningen vilket i branschen betraktas som en service som underlättar för körkortskandidater att snabbt komma i gång med sin utbildning. Intresset för körkortstagande har bland de unga varierat över tid och då körkortet är centralt för såväl anställningsbarhet som personlig mobilitet, är det viktigt att det är enkelt att komma i gång med sin utbildning. Därför är det viktigt att formella krav som den grundläggande synundersökningen på ett så enkelt sätt som möjligt kan genomföras så att ett körkortstillstånd kan erhållas givet att det inte finns andra hinder.

Vad STR erfarit har den grundläggande synundersökningen genomförts med gott resultat av trafikskolor, både vad avser service mot kunden som efterlevnad av regelverket. Det har även volymmässigt avlastat optikerbranschen. I förekommande fall uppmanas elever att genomgå en fullständig synundersökning hos optiker eller läkare, trots att eleven godkänts i den grundläggande synundersökningen. I sammanhanget kan nämnas att STR under många år arrangerat kursverksamhet i grundläggande synundersökning och att en stor andel av landets trafikskolor dessutom har gjort investeringar å 25 - 40 000 kr i erforderlig testutrustning och utbildning för att kunna erbjuda körkortskandidaterna denna tjänst.

En annan aspekt är att trafikskolorna även i förekommande fall fungerar som en extra kontroll av eleverna under utbildning avseende dolda synfel vilka inte upptäckts i den grundläggande synundersökningen. Sammantaget anser STR att trafikskolor är en resurs som bidrar till trafiksäkerheten och underlättar körkortstagandet vilket bör värderas och bibehållas.

STR upplever, och har påvisat, att det saknas tillsyn av denna grundläggande synundersökningsverksamhet för körkort. Det finns inga formella krav på utrustning som ska användas och ingen uppföljning på att utbildning gjorts. En uppstyrning och förtydligande av regelverket välkomnas därför. Men dessa brister ska inte vara ett motiv till att ta bort möjligheten för trafikskolor att utföra tjänsten utan borde istället handla om att ge myndigheten nödvändiga resurser för att kunna lösa.

STR motsätter sig alltså förslaget att trafikskolor framgent inte längre ska kunna utföra den grundläggande synundersökningen som görs i samband med ansökan om körkortstillstånd och vid förnyelse av högre behörigheter, utan anser att det

borde utredas för hur detta skulle kunna bibehållas, samtidigt som krav på kontroll och uppföljning upprätthålls och utvecklas.

Dessutom framgår det inte i utredningen att grundproblemet egentligen löses med förändringarna: dvs. problemet med kontroll och uppföljning kvarstår.

I sammanhanget vill STR nämna att den s.k. synbesiktningen, vilken har genomförts i 15 års tid av Synoptik och Bilprovningen, årligen visar att ca 9% av bilisterna har för dålig syn (synskärpa under dagens krav: visus/synskärpa 0,5) för att få ta B-körkort. (*Resultatet publicerades i bland annat Tv4 den 4/12 respektive i Expressen den 7/12*). Dessutom är många bilister inte medvetna om att de ser för dåligt för att vistas i trafiken. Utslaget på befolkningen omfattar detta ca 600 000 personer. I samma undersökning svarade 91% av deltagarna i studien (år 2020) även att man ville se ett lagkrav för återkommande synkontroller i samband med att körkortet förnyas var tionde år. I dagsläget är den enda synundersökningen som genomförs kopplad till personbilskörkortet, det som genomförs i samband med ansökan om lämplighetsintyg när man tar körkort. En bilist kan således köra bil i upp till 80 år utan att denna grundläggande funktion kontrolleras. Detta är inte rimligt. Speciellt mot bakgrund av att synförsämringar ofta kommer gradvis och att bilisten själv inte märker det utan lyckas gradvis och hjälpligt, kompensera för dessa. Detta kan fungera i normalsituationer men i en avvikande situation, kan funktionsnedsättningen naturligtvis innebära en uppenbar olycksrisk.

STR anser således, i likhet med bl.a. Bilprovningen och den absoluta majoriteten av bilisterna i Sverige enligt undersökningen, att bilister i likhet med ett flertal andra EU-länder, borde genomföra återkommande synkontroller efter att man tagit körkort. Det borde vara en självklarhet att det råder samma krav på en sådan grundläggande faktor som syn inom EU som syftar till fri rörlighet över gränserna. Andra faktorer att väga in är att medelåldern i befolkningen stadigt ökar och att det är viktigt för människor att kunna bibehålla sin mobilitet med bibehållen säkerhet. Dessutom, det är ett krav idag för yrkesförare och det borde alltså vara samma regler för personbilsförare menar STR.

Det finns även erfarenheter av framgångsrik utveckling av metoder för att kompensera synfältsbortfall där erfarna utbildare är drivande krafter i forskningsstudier (*SMS respektive CTD-projektet*) vilka visade att det i stor utsträckning går att utveckla metoder för att kompensera synfältsbortfall med bibehållen trafiksäkerhet.

Konsekvenser om förslaget verkställs

Utredaren pekar på att priset för den grundläggande synundersökningen skulle kunna öka och det anser STR är ett befogat antagande. Utredaren pekar på att antalet trafikskolor och optiker är ungefär lika många. Då de föreslagna föreskriftsförändringarna träder i kraft halveras därmed antalet aktörer som kan erbjuda den grundläggande synundersökningen. På många orter kommer

körkortskandidater enbart i bästa fall ha en aktör att vända sig till. Bristen på konkurrens kommer med stor sannolikhet att leda till högre priser och ökade kostnader för körkortstagaren vilket bör beaktas då kostnaderna ofta är i fokus när det gäller körkort.

STR vill även peka på att 18-årskullarna ökar relativt kraftigt under de kommande åren: från nuvarande ca 121 000 till ca 135 000 redan 2028. Under de därpå följande åren bibehålls nivån 130–135 000 18-åringar per år fram till 2040 enligt SCB:s prognoser om befolkningens mängd. 18-års kullarna har ökat sedan 2015 och även om inte alla 18-åringar tar körkort, kommer behovet av bl.a. grundläggande synundersökningen oundvikligen att öka. STR upplever inte att konsekvensutredningen uppmärksammar denna kraftiga ökning jämfört med dagens nivå. Detta, i kombination med en halvering av aktörer som kan erbjuda tjänsten, torde innebära dels en risk för att det periodvis kan bli svårt att få en synundersökning genomförd, dels att priset pressas uppåt pga. stigande efterfrågan. Transportstyrelsen bedömer att optikbutikerna kan hantera den ökade efterfrågan. Det är dock svårt att göra prognoser och om detta inte lyckas, är det körkortstagarna som får betala priset.

STR menar därför att det är av yttersta vikt att dels kostnadsutvecklingen bevakas, dels att ackreditering till externa aktörer såsom trafikskolor som redan idag har erforderlig utrustning och utför denna tjänst, även framgent kan ackrediteras för att kunna fortsätta utföra tjänsten.

STR menar avslutningsvis också att det i utredningen inte framgår hur myndigheten i nästa steg i praktiken ska följa upp och kontrollera tillståndsinnehavarna. En central fråga i det här handlar om ansvarsförhållande och uppföljning och problemet med kontroll och uppföljning kvarstår.

STR tar som branschorganisation ansvar för information och vidareutbildning i den här frågan och önskar fortsatt dialog med såväl myndigheter som optiker och läkare.

Landskrona den 21 december 2023

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND

Maria Stenman

T.f. förbundsordförande