

Dag Swenson  
Malmvägen 12  
136 38 Handen

## Undantagsbedömningar

Du skriver i din e-post att du saknar information om de direktiv, riktlinjer och annan reglering som styr Transportstyrelsens undantagsbedömningar. Jag ska försöka beskriva vad som ligger till grund för vårt arbete. Till min hjälp har jag haft utredare Åsa Ericson samt juristerna Sofi Nygren och Sophie Söderström.

### Reglering som styr Transportstyrelsens undantagsbedömningar

Transportstyrelsens mandat att föreskriva om medicinska krav för körkortsinnehav finns i 10 kap. 1 § körkortslagen (1998:488). Transportstyrelsen har med stöd av detta utfärdat Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. I de medicinska föreskrifterna är det bakomliggande EU-direktivet (2006/126/EG) implementerat. Eftersom direktivets medicinska krav för innehav av körkort är så kallade minimikrav finns det utrymme för länderna inom EU att fastställa strängare krav, men inte mildare, än de som fastställts i direktivet.

Enligt 8 kap. 11 § körkortsförordningen (1998:980) får Transportstyrelsen i ett enskilt fall besluta om undantag från föreskrifterna. Vid sådan prövning gäller dock minimikraven i ovan nämnda EU-direktiv. Vid ansökningar om undantag prövar Transportstyrelsen om det i ett enskilt fall finns anledning att göra undantag från de regler som fastställts i föreskrifterna och som av trafiksäkerhetsskäl anses motiverade. Bedömningen av vilka tillstånd som utgör en sådan trafiksäkerhetsrisk att det utgör hinder för innehav av körkort har redan gjorts då föreskrifterna antogs. Synfältsdefekter av viss omfattning är ett sådant tillstånd.

För att ett undantag ska kunna medges krävs att det föreligger förhållanden som gör att Transportstyrelsen kan bedöma att tillståndet inte utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bevisbördan vid ansökan om undantag åvilar den som begär undantag från reglerna.

## Vetenskapligt underlag till dagens synfältskrav

Föreskrifterna måste uppfylla de krav på synfältet som ställs i EU-direktivet. EU-direktivet reviderades 2009 vad gäller synfältskraven, i direktivet specificeras att inga synfältsdefekter får finnas centralt, men direktivet specificerar inte vilken metod som ska användas för att mäta synfältet och inte heller hur resultatet ska tolkas. När kraven skulle implementeras i föreskrifterna tog Transportstyrelsen därför ledning av slutsatserna i en rapport som skrevs av en internationell expertgrupp inför revideringen av direktivet ([länk till rapport](#)). I rapporten framgick bland annat att Estermanprogrammet inte var lämpligt att använda för att mäta det centrala synfältet med tanke på testpunkternas positioner och det ganska intensiva och stora ljusstimuli som används. Därav de krav som ställs i föreskrifterna idag.

Men synfältsdefekter och bilkörning är en svår fråga. Transportstyrelsen har under en längre tid mottagit synpunkter på de krav som föreskrifterna ställer. Synpunkterna handlar bland annat om att kraven är för stränga och att det inte finns stöd för de stränga kraven. Transportstyrelsen har genomfört en översyn av kraven, resultatet presenteras i en rapport som finns publicerad på Transportstyrelsens webbsida ([länk till rapport](#)).

Sammanfattningsvis kan konstateras att synfältsdefekternas utbredning på gruppnivå har ett samband med körförmåga, ju större defekter desto sämre körförmåga [1], [2], [3]. Vidare konstateras att centrala synfältsdefekter orsakar mer problem än perifera defekter [4]. En av svårigheterna är dock att svara på vilken storlek och djup av defekt som är relevant att beakta vid bedömningar av körkortsinnehav. Det försvåras ytterligare av att körförmågan är beroende av så många andra faktorer. Till exempel kan körförmågan påverkas av var defekten sitter, förmåga att kompensera, ålder och körvana [4], [5], [6].

Som en följd av slutsatserna i översynen har Transportstyrelsen påbörjat ett föreskriftsarbete för att revidera synreglerna. En del av ett sådant föreskriftsarbete är att konsekvensutreda föreslagna ändringar enligt kraven i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredningar vid regelgivning. Innan en sådan utredning är genomförd är det inte möjligt att fastställa vilka regler som ska gälla. Det innebär att reglerna i medicinföreskrifterna kommer fortsätta att se ut som de gör idag till dess att ett föreskriftsarbete är genomfört. Innan föreskriftsarbetet är slutfört är det inte klart hur de nya kraven avseende synfält kommer att se ut eller vilka testmetoder som kommer krävas. Frågan om undantag från reglerna kommer att prövas mot de nu gällande föreskrifterna och de avväganden som ligger bakom dessa till dess att nya föreskrifter finns på plats.

**Bedömning av undantag från synfältskraven**

Vad gäller möjligheten till undantag är det som nämnts ovan den sökande som har bevisbördan. Det innebär att Transportstyrelsen inte kan bevilja undantag om defekterna avviker för mycket från de regler som finns och det inte är visat att trafiksäkerhetsriskerna ändå är acceptabla i det enskilda fallet.

Med vänliga hälsningar

Mariann Wacklin Almgren  
Ställföreträdande sektionschef/Utreddare

**Referenser**

- [1] S. A. Haymes, R. P. LeBlanc, M. T. Nicolela, L. A. Chiasson and B. C. Chauhan, "Risk of falls and motor vehicle collisions in glaucoma," *Investigate Ophthalmology & Visual Science*, vol. 48, pp. 1149-1155, 2007.
- [2] T. R. M. Coeckelbergh, W. H. Brouwer, F. W. Cornelissen and A. C. Kooijman, "Predicting practical fitness to drive in drivers with visual field defects caused by ocular pathology," *Human Factors*, vol. 46, pp. 748-760, 2004.
- [3] J. M. Wood, "2015 Glenn A. Fry Award Lecture, Driving toward a new vision, understanding the role of vision in driving," *Optometry and Vision Science*, vol. 96, pp. 626-636, 2019.
- [4] G. Patterson, C. Howard, L. Hepworth and F. Rowe, "The impact of visual field loss on driving skills: A systematic narrative review," *British and Irish Orthoptic Journal*, vol. 15, pp. 53-63, 2019.
- [5] J. Wood, "Age and visual impairment decrease driving performance as measured on a closed-road circuit," *Human Factors*, vol. 44, pp. 482-494, 2002.
- [6] S. Kunitatsu-Sanuki, A. Iwase, M. Araie, Y. Aoki, T. Hara, T. Nakazawa, T. Yamaguchi, H. Ono, T. Sanuki and M. Itoh, "An assessment of driving fitness in patients with visual impairment to understand the elevated risk of motor vehicle accidents," *Ophthalmology*, vol. 5, pp. 1-11, 2015.