

**Från:** Skoglund Elsy <Elsy.Skoglund@transportstyrelsen.se>  
**Skickat:** den 23 oktober 2023 07:57  
**Ämne:** Remiss av förslag av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.; svar senast 22 december 2023

**Uppföljningsflagga:** Följ upp  
**Flagga:** Har meddelandeflagga

**Kategorier:** Björn  
**AppServerName:** p360\_prod  
**DocumentID:** RR 2023-262:01  
**DocumentIsArchived:** -1

Du får inte e-post ofta från elsy.skoglund@transportstyrelsen.se. [Se varför det här är viktigt.](#)

Hej!

Välkommen att ta del av remiss av förslag om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.

Ni hittar förslaget på: [Remisser - Transportstyrelsen](#)

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast fredag den 22 december 2023**. Ange diarienummer **TSF 2020-99** i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till: [vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se).

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta oss på följande mejladress:

E-post: [Foreskriftersyn@transportstyrelsen.se](mailto:Foreskriftersyn@transportstyrelsen.se)

Telefon: 0771-503 503

Vänliga hälsningar  
Åsa Ericson, gruppleddare  
Föreskriftsgruppen

-----  
genom

**Elsy Skoglund**  
Trycksakshandläggare  
Avdelning juridik

**Transportstyrelsen**  
781 23 Borlänge  
[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
Telefon: 0771-503 503

Läs om hur Transportstyrelsen behandlar dina personuppgifter på [transportstyrelsen.se/personuppgifter](http://transportstyrelsen.se/personuppgifter).

Tänk på miljön innan du skriver ut din e-post!

## Remiss

### Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

#### Bakgrund till förslaget

Transportstyrelsen har under åren 2018-2020 genomfört en översyn av de medicinska synkraven för innehav av körkort. Översynen resulterade i en rapport som finns publicerad på Transportstyrelsens webbplats.<sup>1</sup> Transportstyrelsen påbörjade arbetet med översynen som en följd av att reglerna om synfunktionerna har funnits i många år och att myndigheten genom åren har fått synpunkter på reglerna från medborgare, patientorganisationer och hälso- och sjukvården.

I översynen genomförde Transportstyrelsen en omfattande analys och tolkning av körkortsdirektivets bilaga III för att utreda hur medicinföreskrifterna förhåller sig till direktivets reglering om synfunktionerna. Transportstyrelsen har bedömt att föreskrifterna på några ställen inte uppfyller minimikraven i direktivet, vilket innebär att föreskrifterna behöver revideras för att nå upp till den nivå som direktivet kräver. Analysen tydliggjorde också att föreskrifterna i flera fall ställer högre krav än direktivet, så kallade särkrav. Särkrav som inte är motiverade ska tas bort. Till följd av slutsatserna i översynen har Transportstyrelsen påbörjat ett arbete med att revidera medicinföreskrifternas kapitel om syn.

#### Förslagets innehåll i korthet

Transportstyrelsen föreslår att befintliga kapitel 2, 16 och 17 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav

---

<sup>1</sup> Översyn syn - En översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, TSV 2018-2366 ([Länk till rapporten](#))

för innehav av körkort m.m. upphävs. Kapitel 2 och kapitel 16 ersätts med ett nytt kapitel om syn. Kapitel 17 ersätts med ett nytt kapitel om medicinska intyg.

Transportstyrelsen föreslår vissa ändringar i den grundläggande synundersökningen som görs i samband med ansökan om körkortstillstånd och vid förnyelse av högre behörigheter. Förslaget innebär att undersökningen ska innehålla kontroll av synskärpa och svar på frågor om sjukdomshistorik. Transportstyrelsen föreslår att det grundläggande synintyget ska utfärdas av läkare eller optiker. Detta innebär alltså att synintyget inte längre kan utfärdas av andra yrkeskategorier som till exempel synprovare i en optikbutik eller vid en trafikskola.

Transportstyrelsen föreslår vissa ändringar i den utökade synundersökningen som görs vid misstanke om synnedsättning eller ögonsjukdom i samband med ansökan om körkort och vid förnyelse av högre behörigheter. Förslaget innebär att synundersökningen ska innehålla följande: kontroll av synskärpa, kontroll av synfält med perimetri, uppgift om dubbelseende, uppgift om synnedsättning och ögonsjukdom, uppgift om sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna och uppgift om det har framkommit allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt nedsatt mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet. Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar ska utfärda det utökade synintyget.

Transportstyrelsen föreslår att det synintyg som myndigheten kan komma att efterfråga under pågående körkortsinnehav får utfärdas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och i de flesta fall även av optiker.

Vid utredning av eventuella nedsättningar av synfältet föreslår Transportstyrelsen att både det centrala och det perifera synfältet ska kontrolleras med ett Estermanprogram eller likvärdigt program. Förslaget innebär att lägre krav på synfältet kommer att ställas.

Vissa förändringar rörande synskärpa och dubbelseende föreslås också. Det rör bland annat att reglerna om nystagmus tas bort, att kravet på blickriktningar vid kontroll av dubbelseende ändras och att reglerna om väsentligt nedsatt syn på ett öga enbart gäller högre behörigheter.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft hösten 2024.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

## Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den **22 december 2023**. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2020-99 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

vag@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen  
Väg och järnväg  
Box 267  
781 23 Borlänge

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

## Kontakta oss

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta oss:

E-post: [Foreskriftersyn@transportstyrelsen.se](mailto:Foreskriftersyn@transportstyrelsen.se)

Telefon: 0771-503 503

Med vänlig hälsning

Åsa Ericson  
Utredare

**Sändlista**

Socialstyrelsen, samråd enligt 8 kap. 1 § körkortsförordningen (1998:980) och 8 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238)

Blickpunkten Aktiebolag  
C bra optik i Hörby AB  
Diabetesförbundet  
Diabetesorganisationen i Sverige  
Direktoptik  
Domus Optik, Domus City Gävle  
Eyeknowledge Sweden AB  
Företagsoptikern Limbus AB  
Förvaltningsrätterna i Göteborg, Stockholm, Falun och Luleå  
Glasögoncentralen i Fagersta AB  
Glasögonmagasinet/Optikkällaren  
Glaukomförbundet  
Hammargrens Ur & Optik AB  
Högsta förvaltningsdomstolen  
JLH Optik AB  
Kammarrätten i Sundsvall  
Kommunal  
Kommerskollegium  
Lindbecks Ur & Optik AB  
Motormännens riksförbund  
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)  
Niemis Optik  
Nordic Optik Haparanda  
Norrtälje OptikCentrum  
Optica Konsult i Vingåker Aktiebolag  
Optik & Hälsa Torp AB  
Optik Öfvre AB  
Optikbranschen  
Optikerförbundet  
Optiker CA Jacobsson AB  
Optiker Per-Åke Östman Aktiebolag  
Optiker Tillgren AB  
Optikhörnan i Degerfors AB  
Polismyndigheten  
Regelrådet  
Se & Arbeta AB  
Skoglunds Optik AB  
Specsavers Sweden AB  
STR Service AB  
Strokeförbundet

Svenska Läkaresällskapet

Svenska Läkaresällskapet, följande sektioner och medlemsföreningar:

- allmänmedicin (svensk förening för allmänmedicin)

- diabetologi (svensk förening för diabetologi)

- Svensk Trafikmedicinsk förening

Svenska Taxiförbundet

Svenska Transportarbetareförbundet

Svenska Turistbussföretagen

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

Sveriges Läkarförbund

Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Ögonläkarförening

Synoptik

Synsam

Synsam Group Sweden AB

Synvård W Lorin Aktiebolag

T. Björkegrens Optik AB

Trafiklärarutbildningen Liljaskolan

Trafikmedicinskt centrum Huddinge

Trafikutbildarnas riksorganisation (TR)

Transportföretagen

Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd – TYA

Universitets- och högskolerådet (UHR)

## Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.;

TSFS 20[År]:[Nr]

Utkom från trycket  
den [Välj ett datum]

beslutade den [Välj ett datum].

VÄGTRAFIK

Transportstyrelsen föreskriver<sup>1</sup> med stöd av 8 kap. 1 och 6 §§ körkorts-  
förordningen (1998:980) och 8 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) i  
fråga om styrelsens föreskrifter (TSFS 2010:125) om medicinska krav för  
innehav av körkort m.m.

*dels* att 2 kap., 16 kap. och 17 kap. ska upphöra att gälla,

*dels* att 1 kap. 6 och 7 §§ och 18 kap. 1 och 5 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas två nya kapitel, 2 kap. och 17 kap. av följande  
lydelse, samt beslutar följande allmänna råd.

### 1 kap.

**6 §** Läkarundersökning och annan undersökning som ska ligga till grund för  
intyg vid ansökan om körkortstillstånd enligt 3 kap. 1 § körkortsförordningen  
(1998:980) ska göras med beaktande av vad som anges i 1–15 kap. Detsamma  
gäller vid förlängning av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller  
DE enligt 3 kap. 6 § körkortsförordningen (1998:980) och vid ansökan om  
taxiförläggning enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd  
(2021:119) om taxiförläggning.

Undersökningen ska göras med utgångspunkt från de uppgifter som  
sökanden lämnar och från vad som i övrigt är känt. Av intyget ska framgå om  
den sökande bedöms ha en sjukdom eller medicinskt tillstånd som innebär en  
trafiksäkerhetsrisk eller inte.

#### *Allmänna råd*

*Bestämmelserna om läkarundersökning eller annan undersökning i  
1–15 kap. bör i tillämpliga delar vara vägledande även vid prövning  
av frågan om fortsatt innehav med krav på läkarintyg eller annat  
medicinskt underlag. Inför en sådan undersökning bör den som*

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006  
om körkort, i lydelsen enligt kommissionens direktiv 2009/113/EG.

*utfärdar intyget ta del av Transportstyrelsens beslut eller föreläggande där det framgår vad intyget ska avse och vilka krav som ställs på intyget.*

7 § I 1–15 kap. finns bestämmelser om när villkor om läkarintyg eller annat medicinskt underlag efter viss tid ska föreskrivas och prövning av frågan om fortsatt innehav göras. Dessa krav får frångås endast om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl.

## 2 kap. Syn

### Synskärpa

1 § För innehav av behörigheter AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort ska synskärpan vara minst 0,5 på 4–6 meters avstånd från ögat när båda ögonen används tillsammans (binokulär synskärpa). Korrigerande linser får användas för att uppnå kraven om synskärpa.

#### *Allmänna råd*

*För att simulera ett avstånd på 4–6 meter från ögat när synskärpan mäts kan olika tekniska lösningar, till exempel speglar, användas.*

*Glasögon och kontaktlinser är exempel på korrigerande linser.*

2 § För innehav av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska synskärpan vara minst 0,8 i det bättre ögat och minst 0,1 i det sämre ögat på 4–6 meters avstånd från ögat.

För innehav av taxiförarlegitimation ska synskärpan vara minst 0,8 på 4–6 meters avstånd från ögat när båda ögonen används tillsammans (binokulär synskärpa).

Korrigerande linser får användas för att uppnå synskärpan som krävs enligt första och andra stycket. Det gäller under förutsättning att korrektionen tolereras väl. Om korrektion med glasögon behövs för att uppnå synskärpan får inget av glasen ha en styrka över plus åtta dioptrier i den mest brytande meridianen.

#### *Allmänna råd*

*För att simulera ett avstånd på 4–6 meter från ögat när synskärpan mäts kan olika tekniska lösningar, till exempel speglar, användas.*

*Glasögon och kontaktlinser är exempel på korrigerande linser.*

*Vid bedömning av om korrektionen tolereras väl bör beaktas om korrektionen fungerar både monokulärt och binokulärt, under den tid som personen framför ett fordon.*

3 § En person som plötsligt får en väsentlig nedsättning av synskärpan i det ena ögat så att synskärpan med korrektion understiger 0,3 får inte ha behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE eller taxiförarlegitimation. Detta gäller dock inte om

1. en anpassningsperiod har passerat, och



2. anpassning har skett samt bedömts av sådan medicinsk personal som anges i 17 kap.

**Allmänna råd**

*Vid bedömning av vad som utgör en väsentlig nedsättning av synskärpan bör hänsyn tas till hur snabbt och hur mycket synskärpan har försämrats. Successiva försämringar bör inte beaktas.*

*En anpassningsperiod bör vara minst sex månader.*

**4 §** En person som helt saknar syn i ett öga eller endast använder ett öga får inte ha behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, traktorkort eller taxiförarlegitimation. Detta gäller dock inte för behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort, om

1. synskärpan är minst 0,5 i det seende ögat (korrigering lins får användas),
2. synfältskraven i 6 och 7 §§ är uppfyllda,
3. en anpassningsperiod har passerat, och
4. anpassning har skett samt bedömts av sådan medicinsk personal som anges i 17 kap.

Med att en person helt saknar syn i ett öga avses att personen saknar förmåga att uppfatta ljus och att synskärpan är 0.

**Allmänna råd**

*En anpassningsperiod bör vara minst sex månader.*

**Synfält**

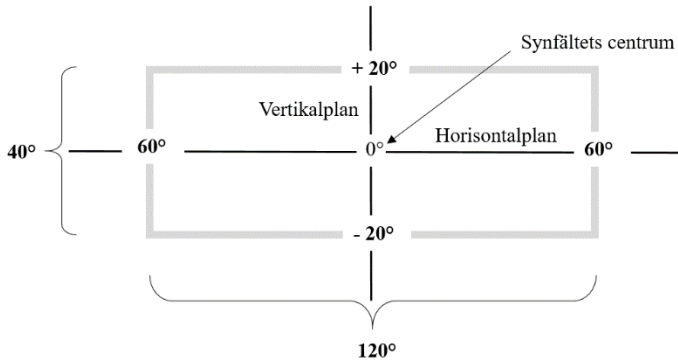
*Synfältskrav*

**5 §** När kontroll av synfältet behövs enligt dessa föreskrifter ska en synfältsundersökning med statisk perimetri i ett Estermanprogram eller i ett likvärdigt program göras.

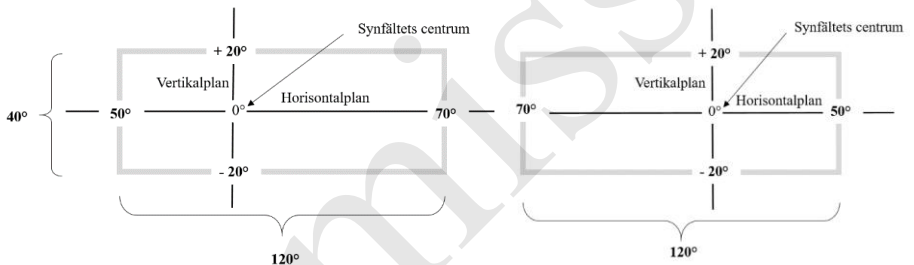
Vad som avses med ett Estermanprogram och likvärdigt program framgår av 10 och 11 §§.

**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 2).

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



**Figur 1.** Beskrivning av kraven 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.

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.

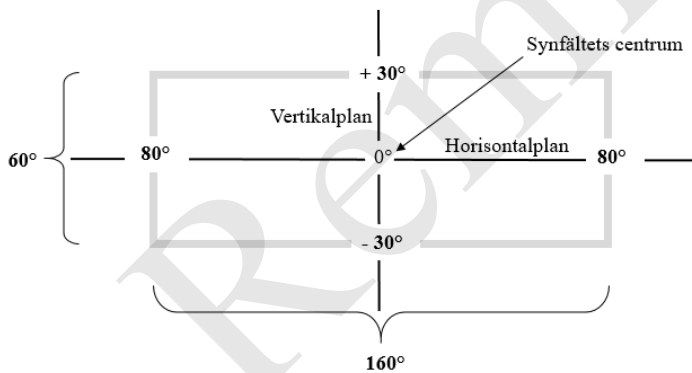
Med nedsatt ljuskänslighet avses oförmåga att uppfatta en eller flera testpunkter i ett Estermanprogram eller motsvarande resultat i ett likvärdigt program.

**Allmänna råd**

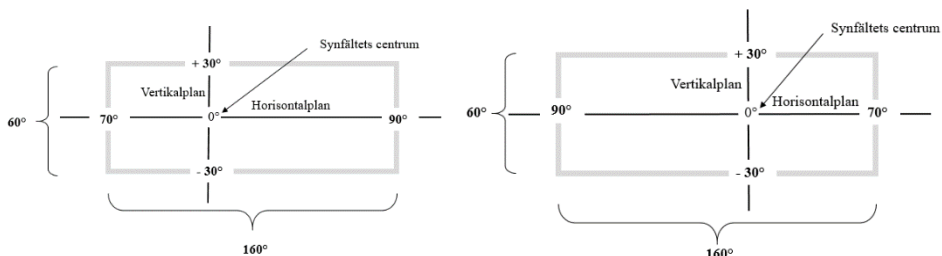
*När resultatet av en undersökning med ett likvärdigt program visar nedsatt ljuskänslighet, bör testpunkternas antal och placering i området med nedsatt ljuskänslighet jämföras med testpunkternas antal och placering i motsvarande område i ett Estermanprogram.*

**8 §** För innehav av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE eller taxiförarlegitimation ska synfältet ha tillräcklig ljuskänslighet inom ett rektangulärt område med en horisontell utsträckning av minst 160 grader och en vertikal utsträckning av minst 60 grader (se figur 3). Området får förskjutas i sidled men av de 160 graderna måste alltid minst 70 grader vara till höger respektive till vänster från synfältets centrum. Den vertikala utsträckningen ska vara minst 30 grader uppåt och minst 30 grader nedåt från synfältets horisontalplan (se figur 4).

Med tillräcklig ljuskänslighet avses förmåga att uppfatta testpunkter i ett Estermanprogram eller motsvarande resultat i ett likvärdigt program.



**Figur 3.** Beskrivning av kraven på synfältets utbredning för behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE eller taxiförarlegitimation.



**Figur 4.** Beskrivning av maximal tillåten förskjutning av synfältets utbredning i sidled åt höger respektive vänster för behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE eller taxiförarlegitimation.

**9 §** Trots vad som anges i 8 § får det utanför 30 graders radie från synfältets centrum 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.

Med nedsatt ljuskänslighet avses oförmåga att uppfatta en eller flera testpunkter i ett Estermanprogram eller motsvarande resultat i ett likvärdigt program.

#### **Allmänna råd**

*När resultatet av en undersökning med ett likvärdigt program visar nedsatt ljuskänslighet, bör testpunkternas antal och placering i området med nedsatt ljuskänslighet jämföras med testpunkternas antal och placering i motsvarande område i ett Estermanprogram.*

#### *Definition av Estermanprogram och likvärdigt program*

**10 §** Med ett Estermanprogram avses i dessa föreskrifter ett undersökningsprogram för synfält där

1. synfältet mäts med statisk perimetri med en konstant ljusintensitet och ett binokulärt testprogram,

2. det totala antalet testpunkter är 120–124 och där testpunkterna är väl spridda,

3. det finns 59–74 testpunkter i det område som anges i 6 §,

4. det finns 92–112 testpunkter i det område som anges i 8 §,

5. testpunkternas storlek motsvarar Goldmann III,

6. testpunkternas ljusintensitet är 1 000 apostilb (asb), motsvarande cirka 318 candela per kvadratmeter ( $\text{cd}/\text{m}^2$ ),

7. testpunkterna visas i 200–500 millisekunder (ms),
8. testpunkterna är vita på vit bakgrund, och
9. bakgrundens ljusintensitet är 31–32 apostilb (asb), motsvarande cirka 10 candela per kvadratmeter (cd/m<sup>2</sup>).

Minst 22 av testpunkterna i första stycket 3 ska vara placerade inom de centrala 20 graderna från synfältets centrum. Minst 46 av testpunkterna i första stycket 4 ska vara placerade inom de centrala 30 graderna från synfältets centrum.

**11 §** Med ett likvärdigt program avses i dessa föreskrifter ett program som ger likvärdig information som ett Estermanprogram.

***Allmänna råd***

*Vid bedömningen av om ett program är likvärdigt med ett Estermanprogram bör hänsyn tas till bland annat*

1. antal testpunkter samt testpunkternas placering och spridning,
2. testpunkternas storlek, ljusintensitet och färg samt tiden som de visas, och
3. bakgrundens färg och ljusintensitet.

**Dubbelseende**

**12 §** En person som har dubbelseende får ha behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, traktorkort eller taxiförarlegitimation, under förutsättning att dubbelseendet

1. har eliminerats genom korrektion,
  2. uppträder i blickriktningar utanför 30 grader till höger och till vänster från den rakt fram och utanför 20 grader uppåt och nedåt, eller
  3. uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten.
- När det gäller behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort kan eliminering även ske genom ocklusion.

***Allmänna råd***

*Prismaglas är ett exempel på sådan korrektion som kan eliminera dubbelseende.*

**13 §** Dubbelseende i andra fall än de som anges i 12 § utgör hinder för innehav. Detta gäller dock inte för behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort, om

1. en anpassningsperiod har passerat, och
2. anpassning har skett samt bedömts av sådan medicinsk personal som anges i 17 kap.

***Allmänna råd***

*En anpassningsperiod bör vara minst sex månader.*

## **Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet**

**14 §** En person med allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt nedsatt mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet får inte ha behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, traktorkort eller taxiförarlegitimation.

En person som har allvarligt nedsatt mörkerseende får dock ha behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, traktorkort eller taxiförarlegitimation om innehavet begränsas till körning i dagsljus. Detta gäller under förutsättning att personen i övrigt uppfyller kraven för syn.

### *Allmänna råd*

*Sådan nedsatt kontrastkänslighet, sådant nedsatt mörkerseende och sådan ökad bländningskänslighet som inte är relevant för trafiksäkerheten bör inte beaktas.*

*Total nattblindhet eller liknande begränsning av seendet i mörker bör beaktas som allvarlig nedsättning.*

## **Villkor om återkommande uppföljning av synfunktioner**

### *Progressiv ögonsjukdom*

**15 §** En progressiv ögonsjukdom utgör i sig inte hinder för innehav av behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, traktorkort eller taxiförarlegitimation. Innehavet ska dock förenas med ett villkor att regelbundet lämna in ett medicinskt intyg till Transportstyrelsen.

Det medicinska intyget ska ges in och prövning av frågan om fortsatt innehav ska göras med intervall som bedöms lämpligt i varje enskilt fall. Intyget ska innehålla de uppgifter om synfunktionerna som är relevanta utifrån den progressiva ögonsjukdomen.

Uppgifterna ska intygas av sådan medicinsk personal som anges i 17 kap.

### *Synfältsundersökning med statisk tröskelperimetri i vissa fall vid villkorsuppföljning*

**16 §** Trots kravet i 5 § att en synfältsundersökning ska göras i ett Estermanprogram eller i ett likvärdigt program, kan en undersökning med statisk tröskelperimetri av enbart det centrala synfältet accepteras vid villkorsuppföljning i de fall som framgår av 17 §.

För behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort ska sådan undersökning göras ut till minst 20 graders radie från synfältets centrum.

För behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE eller taxiförarlegitimation ska sådan undersökning göras ut till minst 30 graders radie från synfältets centrum.

Vad som avses med statisk tröskelperimetri framgår av 18 §.

**17 §** Resultat från en undersökning med statisk tröskelperimetri får användas för att visa att synfältet uppfyller de krav som framgår av 6–9 §§, om

1. synnedläggningen eller ögonsjukdomen inte bedöms påverka synfältets perifera del,

2. resultatet från undersökningen av det centrala synfältet med statisk tröskelperimetri visar att

a) värdet i varje testpunkt uppgår till minst 10 decibel (dB) när den maximala ljusintensiteten i undersökningsinstrumentet är 10 000 apostilb (asb), eller

b) det finns en korresponderande testpunkt i det andra ögat med ett värde om 10 decibel (dB) eller mer, i de fall någon testpunkt har ett värde under 10 decibel (dB), och

3. det i övrigt saknas anledning till misstanke om att synfältskraven inte är uppfyllda.

Om den maximala ljusintensiteten i undersökningsinstrumentet i första stycket 2 a är större eller mindre än 10 000 apostilb (asb) ska hänsyn tas till värdet av den maximala ljusintensiteten vid bedömningen.

Vid misstanke om att synfältskraven inte är uppfyllda, ska synfältet undersökas i ett Estermanprogram eller likvärdigt program.

#### *Definition av statisk tröskelperimetri*

**18 §** Med statisk tröskelperimetri avses i dessa föreskrifter ett undersökningsprogram för det centrala synfältet där

1. testpunkternas storlek motsvarar Goldmann III,
2. testpunkterna visas i 100–500 millisekunder (ms),
3. testpunkterna är vita på vit bakgrund,
4. bakgrundens ljusintensitet är 31–32 apostilb (asb) motsvarande cirka 10 candela per kvadratmeter ( $\text{cd}/\text{m}^2$ ),
5. det finns minst 22 testpunkter inom 20 grader från synfältets centrum,
6. det vid undersökningar ut till 30 grader från synfältets centrum finns ytterligare minst 24 testpunkter i området mellan 20 och 30 grader, och
7. testpunkterna är väl spridda.

#### **Synintyg**

*Grundläggande uppgifter om syn vid ansökan om körkortstillstånd, taxiförarlegitimation och förlängning av högre behörighet*

**19 §** De uppgifter om syn som ska ges in till Transportstyrelsen vid ansökan om körkortstillstånd enligt 3 kap. 1 § körkortsförordningen (1998:980), vid förlängning av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE enligt 3 kap. 6 § samma förordning samt vid ansökan om taxiförarlegitimation enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2021:119) om taxiförarlegitimation är följande:

1. Synskärpa i förhållande till kraven i 1 och 2 §§.
  2. Ögonsjukdom och synnedsättning eller misstanke om sådan sjukdom eller nedsättning.
  3. Sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna.
- Uppgifterna ska intygas av sådan medicinsk personal som anges i 17 kap.

**Allmänna råd**

*Med ögonsjukdom och synnedsättning avses till exempel glaukom, retinopati, retinitis pigmentosa och dubbelseende.*

*Med sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna avses till exempel stroke och laserbehandling för retinopati. Det gäller också till exempel skalltrauma, hjärntumör och prematur födsel som är av sådan grad att den kan ha påverkan på synfältet.*

*Utökat synintyg vid ansökan om körkortstillstånd, taxiförarlegitimation och förlängning av högre behörighet*

**20 §** När det utifrån de grundläggande uppgifterna om syn som finns i intyg enligt 19 § inte går att avgöra om en person uppfyller kraven gällande syn ska ett utökat synintyg ges in till Transportstyrelsen.

Intyget ska innehålla uppgifter om

1. synskärpa i förhållande till kraven i 1–4 §§, om det inte är uppenbart att uppgifterna saknar relevans i det specifika fallet,
2. synfält i förhållande till kraven i 5–9 §§ tillsammans med undersökningsresultat om det inte är uppenbart att resultatet saknar relevans i det specifika fallet,
3. eventuellt dubbelseende i förhållande till kraven i 12 och 13 §§,
4. diagnostiserad ögonsjukdom eller misstanke om sådan sjukdom samt information om sjukdomen betraktas som progressiv, och
5. sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna.

I de fall det har framkommit att personen har allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt nedsatt mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet ska det anges i synintyget.

Uppgifterna ska intygas av sådan medicinsk personal som anges i 17 kap.

**Allmänna råd**

*Med ögonsjukdom avses till exempel glaukom, retinopati och retinitis pigmentosa.*

*Med sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna avses till exempel stroke och laserbehandling för retinopati. Det gäller också till exempel skalltrauma, tumör och prematur födsel som är av sådan grad att den kan ha påverkan på synfältet.*



## **17 kap. Medicinska intyg**

### **Intyg avseende syn vid ansökan om körkorttillstånd, taxiförarlegitimation och förlängning av högre behörigheter**

**1 §** De grundläggande uppgifterna om syn som krävs enligt 2 kap. 19 § och som lämnas i ett sådant intyg om synprovning som avses i 3 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen (1998:980) ska intygas av läkare eller optiker på blankett som tillhandahålls av Transportstyrelsen.

När det utifrån de grundläggande uppgifterna om syn inte går att avgöra om en person uppfyller kraven i 2 kap. ska ett utökad synintyg enligt vad som sägs i 2 kap. 20 § ges in till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska intygas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar på blankett som tillhandahålls av Transportstyrelsen.

**2 §** Blanketten för sådant läkarintyg som avses i 3 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen (1998:980) och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2021:119) om taxiförarlegitimation tillhandahålls av Transportstyrelsen. Den del som avser syn får intygas av optiker om läkare angett detta i blanketten.

När det utifrån de grundläggande uppgifterna om syn inte går att avgöra om en person uppfyller kraven i 2 kap. ska ett utökad synintyg enligt vad som sägs i 2 kap. 20 § ges in till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska intygas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar på blankett som tillhandahålls av Transportstyrelsen.

### **Intyg avseende övriga medicinska krav vid ansökan om körkorttillstånd, taxiförarlegitimation och förlängning av högre behörigheter**

**3 §** Om det utifrån den hälsodeklaration eller det läkarintyg som bifogats till en ansökan enligt 3 kap. 1 eller 6 §§ körkortsförordningen (1998:980) inte går att avgöra om en person är medicinskt lämplig att inneha körkort eller traktorkort i förhållande till de övriga medicinska kraven i dessa föreskrifter, ska ansökan kompletteras med ytterligare uppgifter.

Detsamma gäller vid ansökan om taxiförarlegitimation om det utifrån det läkarintyg som ska bifogas ansökan enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:119) om taxiförarlegitimation inte går att avgöra om en person är medicinskt lämplig.

Uppgifterna ska intygas av sådan medicinsk personal som anges i 5 §. Kraven i 5 § får frångås endast om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl.

### **Intyg vid prövning av frågan om fortsatt innehav**

**4 §** Vid prövning av frågan om fortsatt innehav av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller taxiförarlegitimation ska de uppgifter som Transportstyrelsen efterfrågar, intygas av sådan medicinsk personal som

anges i 5 §. Kraven i 5 § får frångås endast om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl.

### Intygande av uppgifter enligt 3 och 4 §§

5 § I tabellen nedan framgår vilken kompetens den som utfärdar intyg enligt 3 och 4 §§ behöver ha, utifrån vad intyget ska handla om.

Uppgift om	Intygas av
<u>Synfunktioner</u>	
Synskärpa enligt 2 kap. 1–2 §§	Läkare eller optiker
Synskärpa enligt 2 kap. 3–4 §§ (synskärpa vid seende med enbart ett öga eller plötsligt väsentlig nedsatt synskärpa på ett öga)	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar eller optiker
Synfält enligt 2 kap. 5–9 §§	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar eller optiker
Dubbelseende enligt 2 kap. 12–13 §§	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar
Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet enligt 2 kap. 14 §	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar eller optiker
<u>Hörsel och balanssinne</u>	
Yrsel med hörselnedsättning, Morbus Ménière eller annan allvarlig yrselsjukdom	Läkare med specialistkompetens i öron-, näsa och halssjukdomar
<u>Rörelseorganens funktioner</u>	Läkare med specialistkompetens och med god kunskap inom området
<u>Hjärt- och kärlsjukdomar</u>	
Hjärttransplantation, medfödd hjärtsjukdom och ICD	Läkare med specialistkompetens i kardiologi

Uppgift om	Intygas av
Brady- och takyarytmier, pacemaker och kardiomyopati	Läkare med specialistkompetens i kardiologi eller läkare med specialistkompetens i internmedicin, med god kännedom om patientens sjukdom och med god kunskap inom området
Under första året efter akut koronarsyndrom, CABG eller PCI	För behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE eller taxiförarlegitimation: Läkare med specialistkompetens i kardiologi eller läkare med specialistkompetens i internmedicin, med god kännedom om patientens sjukdom och med god kunskap inom området
Hjärtklaffssjukdom och perifera kärlsjukdomar	Läkare med specialistkompetens i kardiologi eller läkare med specialistkompetens i internmedicin eller kirurgi, med god kännedom om patientens sjukdom och med god kunskap inom området
Hjärt- och kärlsjukdomar i andra fall	Läkare med specialistkompetens, med god kännedom om patientens sjukdom och med god kunskap inom området
<u>Diabetes mellitus</u>	Läkare med specialistkompetens med god kännedom om patientens sjukdom.  Om patienten behandlas för sin diabetessjukdom inom specialistvården: Läkare med specialistkompetens i internmedicin, endokrinologi och diabetologi eller barn- och ungdomsmedicin

Uppgift om	Intygas av
<u>Neurologiska sjukdomar</u>	Läkare med specialistkompetens i neurologi. För behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort: även läkare med annan specialistkompetens och med god kännedom om patientens sjukdom.
<u>Epilepsi, epileptiskt anfall och annan medvetandestörning</u>	Läkare med specialistkompetens i neurologi. För behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort: även läkare med annan specialistkompetens och med god kännedom om patientens sjukdom
<u>Njursjukdomar</u>	Läkare med specialistkompetens i njurmedicin
<u>Kognitiva störningar</u>	Läkare med specialistkompetens med god kunskap inom området
<u>Sömn- och vakenhetsstörningar</u>	Läkare med specialistkompetens med god kunskap inom området
<u>Bruk av substans som påverkar förmågan att köra motordrivet fordon</u>	Läkare med specialistkompetens i psykiatri eller annan läkare med specialistkompetens med god kunskap om och erfarenhet av missbruksfrågor
<u>Särskilt utlåtande efter grovt rattfylleri och efter upprepade fall av rattfylleri</u>	Läkare med specialistkompetens i psykiatri eller annan läkare med specialistkompetens med god kunskap om och erfarenhet av missbruksfrågor
<u>Psykiska sjukdomar och störningar</u>	

Uppgift om	Intygas av
Schizofreni och andra psykotiska syndrom, bipolär sjukdom, allvarliga personlighetsstörningar	Läkare med specialistkompetens i psykiatri För behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort: även läkare med specialistkompetens i allmänmedicin, med god kännedom om patientens sjukdom och med god kunskap inom området. Detta gäller dock endast om patienten inte behandlas av läkare med specialistkompetens i psykiatri samt under förutsättning att tillståndet är stabilt och välbehandlat
Psykiska sjukdomar och störningar i andra fall	Läkare med specialistkompetens, med god kännedom om patientens sjukdom och med god kunskap inom området
<u>ADHD, autismspektrumtillstånd och likartade tillstånd samt psykisk utvecklingsstörning</u>	Läkare med specialistkompetens i barn- och ungdomsmedicin, i barn- och ungdomspsykiatri, i psykiatri eller läkare med annan specialistkompetens med god kunskap inom området
<p><b>Allmänna råd</b> Om ett medicinskt förhållande är ospecificerat bör underlaget i första hand kompletteras med läkarintyg utfärdat av en specialist i allmänmedicin.</p>	

## 18 kap.

**1 §** Vid sådan undersökning som ligger till grund för intyg enligt 17 kap. ska sökanden, för att identiteten ska kunna fastställas, uppvisa en godtagbar och giltig identitetshandling. Om sökanden är väl känd till namn och utseende behöver inte sådan identitetshandling uppvisas om identiteten ändå kan fastställas.

**5 §** Av intyg enligt 17 kap. ska framgå på vilket sätt den sökandes identitet har fastställts.

1. Denna författning träder i kraft den xx.

2. Uppgifter om syn i intyg om synprovning eller i läkarintyg som har utfärdats före ikraftträdandet får godtas som medicinskt underlag, under förutsättning att uppgifterna inte är äldre än två månader vid ansökan samt ger tillräcklig information för bedömning av ärendet.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Åsa Ericson  
(Väg och Järnväg)

Remiss

## Konsekvensutredning av föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.

### Transportstyrelsens förslag:

Att följande tre befintliga kapitel i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. upphävs och ersätts med två nya kapitel.

Kapitel 2 om synfunktioner.  
Kapitel 16 om synprovning.  
Kapitel 17 om läkarintyg m.m.

Kapitel 2 och kapitel 16 upphävs och ersätts med ett nytt kapitel om syn.  
Kapitel 17 upphävs och ersätts med ett nytt kapitel om medicinska intyg.

Att det i det nya synkapitlet införs regler som uppfyller de minimikrav om syn som gäller enligt körkortsdirektivet. Samtidigt tas regler som är strängare än direktivet och som inte längre är motiverade bort.

Att kraven ändras på den grundläggande synundersökningen som alla som ansöker om körkortstillstånd, taxiförarlegitimation eller förnyelse av högre behörigheter ska genomgå. Förslaget innebär att synundersökningen ska innehålla mätning av synskärpan och uppgifter om personens sjukdomshistorik. De som föreslås få utfärda synintyg vid den grundläggande synundersökningen är läkare och optiker.

Att kraven ändras i den utökade synundersökningen som görs vid misstanke om synnedsättning eller ögonsjukdom i samband med ansökan om körkort och vid förnyelse av högre behörigheter. Förslaget innebär att synundersökningen ska innehålla följande: kontroll av synskärpa, kontroll av synfält med perimetri, uppgift om dubbelseende, uppgift om synnedsättning och ögonsjukdom, uppgift om sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna och uppgift om det har framkommit allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt nedsatt mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet. Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar ska utfärda det utökade synintyget.

Att de synintyg som myndigheten kan komma att efterfråga under pågående körkortsinnehav får utfärdas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och i de flesta fall även av optiker.

Att vid utredning av eventuella nedsättningar av synfältet ska både det centrala och det perifera synfältet kontrolleras med ett Estermanprogram eller likvärdigt program. Förslaget innebär att lägre krav på synfältet kommer att ställas.

Att vissa förändringar rörande synskärpa och dubbelseende föreslås. Det rör bland annat att reglerna om nystagmus tas bort, att kravet på blickriktningar vid kontroll av dubbelseende ändras och att reglerna om väsentligt nedsatt syn på ett öga enbart gäller högre behörigheter.

Att vissa mindre ändringar i kapitel 1 och kapitel 18 föreslås. Dessa ändringar är följdändringar av att optiker får utfärda fler synintyg än idag och av att kapitel 16 om synprovning tas bort.

Remiss



## Innehållsförteckning

<b>A. ALLMÄNT .....</b>	<b>5</b>
1. Hur redovisas de förändringar som föreslås? .....	5
2. Vilka regelverk hänvisar vi till och hur benämner vi dem? .....	5
3. Vilka begrepp används för AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, traktorkort och taxiförarlegitimation i konsekvensutredningarna? .....	6
4. Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	6
5. Vad ska uppnås? .....	7
6. Vilka är lösningsalternativen? .....	7
6.1 Effekter om ingenting görs? .....	7
6.2 Alternativ som inte innebär reglering .....	8
6.3 Regleringsalternativ .....	8
7. Vilka är berörda? .....	8
7.1 Företag .....	9
7.2 Medborgare .....	9
7.3 Staten, regioner och kommuner .....	10
8. Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	10
8.1 Företag .....	10
8.2 Medborgare .....	11
8.3 Staten, regioner eller kommuner .....	12
8.4 Miljö .....	13
8.5 Externa effekter .....	13
9. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet? .....	13
10. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på? ...	13
11. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? .....	13
11.1 Körkortsdirektivet .....	13
11.2 Anmälan .....	16
12. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? ..	18
12.1 Tidpunkt för ikraftträdande .....	18
12.2 Behov av särskilda informationsinsatser .....	18
<b>B. TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE .....</b>	<b>19</b>
13. Hur påverkar regleringen funktionsmålet? .....	19
14. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet? .....	19
<b>C. SAMMANSTÄLLNING AV KONSEKVENSER .....</b>	<b>20</b>
<b>D. SAMRÅD .....</b>	<b>22</b>

**BILAGA 1 – KONSEKVENsutredning av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav**

**BILAGA 2 – KONSEKVENsutredning av kraven gällande synfält**

**BILAGA 3 – KONSEKVENsutredning av kraven gällande synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet**

Remiss

## **A. Allmänt**

### **1. Hur redovisas de förändringar som föreslås?**

För att på ett tydligt sätt åskådliggöra de förändringar som föreslås har myndigheten valt att redovisa förslaget i tre mer detaljerade konsekvensutredningar samt denna mer övergripande konsekvensutredning.

De tre detaljerade konsekvensutredningarna finns bifogade som bilagor till denna konsekvensutredning och är indelade i följande områden:

- Synundersökning (den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav) – Bilaga 1
- Synfält – Bilaga 2
- Synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet – Bilaga 3

Dessa tre konsekvensutredningar beskriver mer detaljerat de problem som finns inom respektive område, de regleringsalternativ som Transportstyrelsen har övervägt och motivering till myndighetens förslag för respektive område.

Denna konsekvensutredning beskriver på ett övergripande plan de problem som finns och de förändringar som föreslås. De avsnitt som är gemensamma för samtliga tre områden beskrivs enbart i denna konsekvensutredning.

### **2. Vilka regelverk hänvisar vi till och hur benämner vi dem?**

Det är flera regelverk som Transportstyrelsen hänvisar till i de tre detaljerade konsekvensutredningarna. Det fullständiga namnet på dessa regelverk redovisas nedan. I respektive utredning används endast det förenklade begrepp som framgår i kursiv stil.

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort – *körkortsdirektivet*
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. – *medicinföreskrifterna*
- Körkortslagen (1998:488) – *körkortslagen*
- Körkortsförordningen (1998:980) – *körkortsförordningen*

### **3. Vilka begrepp används för AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, traktorkort och taxiförarlegitimation i konsekvensutredningarna?**

För att förenkla texten i konsekvensutredningarna använder sig Transportstyrelsen av begreppen lägre och högre behörigheter.

De regler om syn som föreslås är desamma för alla lägre behörigheter. Med lägre behörigheter avses fordon av typ moped (AM), motorcykel (A1, A2, A), personbil (B, BE) och traktorkort.

Med högre behörigheter avses fordon av typ lastbil (C1, C1E, C, CE), buss (D1, D1E, D, DE) och taxiförarlegitimation. I vissa specifika fall kan de regler som föreslås för behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE skilja sig från de regler som föreslås för taxiförarlegitimation. Vid dessa tillfällen kommer det att framgå av respektive konsekvensutredning.

### **4. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Synkraven för körkortsinnehav regleras i körkortsdirektivet. Direktivets krav ligger till grund för de regler om syn som finns i medicinföreskrifterna. Transportstyrelsen har under åren 2018-2020 genomfört en översyn av de medicinska synkraven för innehav av körkort. Översynen resulterade i en rapport som finns publicerad på Transportstyrelsens webbplats.<sup>1</sup>

Transportstyrelsen påbörjade arbetet med översynen som en följd av att reglerna om synfunktionerna har funnits i många år och att myndigheten genom åren har fått synpunkter på reglerna från medborgare, patientorganisationer och hälso- och sjukvården.

I översynen genomförde Transportstyrelsen en omfattande analys och tolkning av körkortsdirektivets bilaga III för att utreda hur medicinföreskrifterna förhåller sig till direktivets reglering om synfunktionerna. Transportstyrelsen har bedömt att föreskrifterna på flera ställen inte uppfyller minimikraven i direktivet, vilket innebär att föreskrifterna behöver revideras för att nå upp till den nivå som direktivet kräver. Analysen tydliggjorde också att föreskrifterna i flera fall ställer högre krav än direktivet, så kallade särkrav. Transportstyrelsen har ett grundläggande förhållningssätt att särkrav ska undvikas. De särkrav som anses nödvändiga ska kunna motiveras väl.

Det finns således flera problem med den reglering som finns idag. Problemen kan delas in i följande huvudområden:

- Regler om synundersökning  
Reglerna är otydliga, innehållet i undersökningen kan ifrågasättas

---

<sup>1</sup> Översyn syn - En översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, TSV 2018-2366

och vissa av reglerna saknar bemyndigande. För detaljerad beskrivning av problemen inom detta område se *Bilaga 1 – Konsekvensutredning av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav.*

- Regler om kraven för synfält  
Reglerna upplevs från externt håll som onödigt stränga och skiljer sig från hur flera andra länder i Europa reglerar synfältet. För detaljerad beskrivning av problemen inom detta område se *Bilaga 2 – Konsekvensutredning av kraven gällande synfält.*
- Regler om synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, bländningskänslighet och mörkerseende  
Reglerna innehåller flera särkrav och uppfyller i vissa delar inte körkortsdirektivets minimikrav. För detaljerad beskrivning av problemen inom detta område se *Bilaga 3 – Konsekvensutredning av kraven gällande synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, bländningskänslighet och mörkerseende.*

## 5. Vad ska uppnås?

De svenska reglerna avseende synfunktionerna vid körkortsinnehav behöver nå upp till körkortsdirektivets minimikrav. Reglerna ska också, så långt det är möjligt, harmoniera med andra medlemsländer. Gemensamma körkortsbestämmelser är en grundläggande förutsättning för den gemensamma transportpolitiken inom EU och bidrar till att förbättra trafiksäkerheten och underlätta den fria rörligheten. Reglerna ska bara ställa högre krav i de fall där direktivet ger möjlighet och där det är motiverat ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Reglerna ska bidra till att upprätthålla den höga trafiksäkerhet som Sverige har, samtidigt som det är viktigt att tillgängligheten för den enskilde inte inskränks mer än nödvändigt. Reglerna behöver också vara tydliga med vad som avses och minska utrymmet för olika tolkningar.

## 6. Vilka är lösningsalternativen?

### 6.1 Effekter om ingenting görs?

Om synkraven i medicinföreskrifternas inte ändras, kommer föreskrifterna även fortsättningsvis att i vissa delar innehålla lägre krav än körkortsdirektivets minimikrav. Föreskrifterna kommer också i vissa delar innehålla strängare krav där det är tveksamt om kraven går att motivera utifrån dagens

kunskapsläge. En utförlig beskrivning av vilka effekterna blir om ingen förändring görs finns i de mer detaljerade konsekvensutredningarna inom respektive område, se bilaga 1–3.

## 6.2 Alternativ som inte innebär reglering

För vissa av de områden som föreskriftsarbetet omfattar har Transportstyrelsen övervägt alternativ som inte innebär reglering, men kommit fram till att reglering krävs. Detta beskrivs närmare i de mer detaljerade konsekvensutredningarna, se bilaga 1–3.

I stort finns inte något alternativ som inte innebär en reglering. Körkortsdirektivet måste införlivas i det svenska regelverket, men lämnar till de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för införlivandet. Medlemsstaterna är dock bundna vid det resultat som direktivet är tänkt att uppnå. De medicinska kraven i körkortsdirektivet är så kallade minimikrav som anger en lägsta nivå av vad som kan accepteras i medlemsstaterna.

## 6.3 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen har tagit fram flera olika regleringsalternativ kopplat till var och ett av de tre huvudområden som myndigheten har delat in utredningen i. För beskrivning av regleringsalternativen hänvisas till respektive konsekvensutredning, se bilaga 1–3.

Transportstyrelsens förslag innebär att nuvarande kapitel 2 om synfunktioner och nuvarande kapitel 16 om synprovning upphävs och ersätts med ett nytt kapitel om syn. Transportstyrelsen föreslår också att nuvarande kapitel 17 om läkarintyg upphävs och ersätts med ett nytt kapitel 17 om medicinska intyg.

## 7. Vilka är berörda?

Nedan redovisas kortfattat vilka som berörs av föreslagna regeländringar. För en mer detaljerad redogörelse hänvisas till respektive konsekvensutredning, se bilaga 1–3.

## 7.1 Företag

De företag som direkt berörs av föreslagen reglering är:

- Optikbutiker (det finns omkring 800-900 optikbutiker i landet).<sup>2</sup>
- Trafikskolor som erbjuder synundersökning (uppskattningsvis omkring 450 stycken).<sup>3</sup>
- Utbildare för synprovare (sju stycken).

## 7.2 Medborgare

De medborgare som berörs av föreslagen reglering är:

- Medborgare som ansöker om körkortstillstånd för lägre och högre behörigheter samt förnyelse av högre behörigheter. Uppskattningsvis handlar det om 320 000 personer årligen.
- Medborgare som har körkort och som av någon anledning utreds av Transportstyrelsen för sin syn. Det kan till exempel handla om personer med progressiva ögonsjukdomar. Uppskattningsvis handlar det om 2 000 personer årligen.
- Medborgare med synfältsnedsättningar som inte uppfyller dagens synfältskrav, men som uppfyller kraven enligt den föreslagna regleringen. Uppskattningsvis har omkring 1 000 personer per år fått avslag eller fått sitt körkort återkallat. Samtliga kommer inte uppfylla de nya kraven, men Transportstyrelsen bedömer att många av dessa personer kommer att göra det.
- Medborgare med nystagmus (ofrivilliga ögonrörelser), monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende eller mörkerseende som inte uppfyller dagens synkrav, men som uppfyller kraven enligt den föreslagna regleringen. Uppskattningsvis har färre än 50 personer per år fått avslag eller fått sitt körkort återkallat på grund av något av dessa tillstånd. Transportstyrelsen kan inte bedöma hur många av dessa personer som kommer uppfylla de nya kraven.
- Medborgare som har allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller allvarligt ökad bländningskänslighet. Transportstyrelsen kan inte bedöma hur många personer det handlar om, men uppskattar att det är

---

<sup>2</sup> Enligt uppgift från Optikbranschen 2021-12-21 och [www.allabolag.se](http://www.allabolag.se) 2023-02-21.

<sup>3</sup> Enligt Transportstyrelsens förteckning fanns det 950 trafikskolor i Sverige år 2021. Transportstyrelsen uppskattar att omkring hälften av dessa erbjuder synundersökning. Se *Bilaga 1 - Konsekvensutredning av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav.*

få som kommer nekas körkortstillstånd eller få körkortet återkallat enbart på grund av allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller allvarligt ökad bländningskänslighet.

### 7.3 Staten, regioner och kommuner

De delar av staten, regioner och kommuner som berörs är:

- Hälso- och sjukvården, där ögonsjukvården berörs mest (enligt uppgift från Socialstyrelsen finns det omkring 820 verksamma läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar).<sup>4</sup>
- Transportstyrelsen

## 8. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 8.1 Företag

( ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( x ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Transportstyrelsen bedömer att vissa av de föreslagna ändringarna skulle kunna få effekter av betydelse för företag. Det rör de ändringar som föreslås för synundersökningen. För en detaljerad redogörelse av hur dessa ändringar påverkar berörda företag hänvisas till avsnitt C i *Bilaga 1 – Konsekvensutredning av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav*.

Transportstyrelsen bedömer att de ändringar som föreslås för synfält, synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet inte får betydande påverkan på företagen. För detaljerade redogörelser av hur dessa ändringar påverkar berörda företag hänvisas till *Bilaga 2 – Konsekvensutredning av kraven gällande synfält och Bilaga 3 – Konsekvensutredning av kraven gällande synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet*.

Nedan beskrivs på ett mer övergripande plan vilka konsekvenserna för de berörda företagen skulle kunna bli med föreslagen reglering.

---

<sup>4</sup> [Tillgång och efterfrågan på specialistläkare inom samtliga specialiteter Socialstyrelsen](#)



De trafikskolor som idag erbjuder den grundläggande synundersökningen kommer med största sannolikhet inte att erbjuda någon synundersökning framöver. Det beror på att förslaget innebär att enbart optiker och läkare får utfärda synintyg. Transportstyrelsen bedömer dock att den negativa påverkan på trafikskolorna inte borde bli alltför stor.

Efterfrågan på synundersökningar hos landets optikbutiker kommer att öka som en följd av att trafikskolor inte längre kommer att erbjuda någon synundersökning. Dessutom kommer optiker få utfärda fler synintyg än idag, både vad gäller synintyg för högre behörigheter och synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar under pågående körkortsinnehav. Transportstyrelsen bedömer att optikbutikerna kan hantera den ökade efterfrågan.

Samtliga utbildare för synprovare kommer att påverkas av förslaget då deras utbildning inte längre kommer att krävas. Transportstyrelsen bedömer att de negativa konsekvenserna inte borde bli alltför stora.

De förändringar som föreslås av kraven gällande synfält kommer leda till att fler personer än idag klarar synfältskraven, det kan få positiva konsekvenser för branscher som är i behov av yrkesförare (till exempel lastbil, buss och taxi).

## 8.2 Medborgare

För en detaljerad redogörelse av vilka konsekvenser som föreslagna regleringar får för medborgare hänvisas till respektive konsekvensutredning, se bilaga 1–3. Nedan beskrivs på ett mer övergripande plan vilka konsekvenserna skulle kunna bli.

Föreslagna ändringar skulle kunna göra att det blir något svårare för de som ska ansöka om körkortstillstånd eller förnyelse för högre behörigheter att få tid för den grundläggande synundersökningen (eftersom trafikskolorna inte längre kommer att erbjuda någon undersökning). Som beskrivs i *Bilaga 1 – Konsekvensutredning av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav* är antalet optikbutiker i Sverige dock likvärdigt med antalet trafikskolor och den geografiska spridningen över landet ser liknande ut. Det, i kombination med att Optikerförbundet och optikbranschen har svarat att de kan hantera den ökade efterfrågan, gör att Transportstyrelsen bedömer att tillgängligheten inte borde påverkas nämnvärt.

Priset på undersökningen skulle kunna öka något. Samtidigt borde ändringarna leda till att sannolikheten för korrekta och likvärdiga bedömningar ökar.

De medborgare som har körkort och som av någon anledning utreds av Transportstyrelsen för sin syn, borde få lättare att få ett synintyg utfärdat.

Det beror på att även optiker föreslås få utfärda majoriteten av dessa intyg. Idag krävs det alltid att en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar utfärdar dessa intyg.

Förslaget innebär att vissa medborgare som har mindre synfälsnedsättningar kan komma att uppfylla synkraven för körkortsinnehav, vilket möjliggör för fler medborgare att ha körkort. Ett körkort kan bland annat leda till ökad livskvalitet, minskat utanförskap och större möjlighet att få ett jobb.

De förändringar som föreslås för synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga och dubbelseende skulle kunna leda till att något fler medborgare än idag uppfyller synkraven, vilket möjliggör för fler medborgare att ha körkort.

### 8.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen bedömer att föreskriftsförslaget borde få positiva konsekvenser för staten genom att fler medborgare kommer att kunna medges körkort både för lägre och högre behörigheter. Det kan leda till ökade skatteintäkter samtidigt som behovet av arbetslöshetsersättning och kostnader i samband med åtgärder för att hitta nya arbeten minskar.

Transportstyrelsen bedömer att de förändringar som föreslås borde leda till en minskad belastning på ögonsjukvården eftersom även optiker får utfärda flera av de synintyg som idag måste utfärdas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Initialt kan dock de förändrade kraven för synfältet leda till en ökad efterfrågan på synfältundersökningar då personer som har fått körkortet återkallat eller som nekats körkortstillstånd på grund av synfälsnedsättningar förväntas söka igen.

Även Transportstyrelsen kan initialt få en markant ökning av ärenden då många personer med synfälsnedsättningar förväntas söka körkortstillstånd på nytt. Transportstyrelsen kan inte bedöma hur många ärenden det skulle kunna handla om, men en mycket grov uppskattning är att det skulle kunna handla om några tusen ärenden.

De förändringar som föreslås innebär att Transportstyrelsen behöver revidera flera olika intygsblanketter och anpassa teknikstödet för hanteringen av dessa. Transportstyrelsen uppskattar att ändring av blanketterna kommer att kosta ca 300 000 kronor. Utöver det tillkommer tid för bland annat teknikutveckling, det är i dagsläget mycket svårt att uppskatta vad kostnaden för detta skulle kunna bli.

Transportstyrelsen påverkas också i och med att det kommer finnas ett behov av informationsinsatser för att uppmärksamma hälso- och sjukvården,

optiker, trafikskolor och utbildare för synprovare på de förändringar som föreslås.

#### 8.4 Miljö

De föreslagna regelförändringarna bedöms inte få någon betydande effekt på miljön.

#### 8.5 Externa effekter

De föreslagna regelförändringarna bedöms inte få någon betydande extern effekt på till exempel utsläpp till luft och vatten, buller, olyckor eller infrastrukturelitage.

### 9. **Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

För en redogörelse av detta hänvisas till avsnitt 6.2 och till de tre detaljerade konsekvensutredningarna, se bilaga 1–3.

### 10. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Myndighetens beslutanderätt grundar sig på 8 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen (1998:980) och 8 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238).

### 11. **Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

#### 11.1 Körkortsdirektivet

Föreskriftsförslaget utgår från de medicinska kraven om syn i bilaga III till körkortsdirektivet. Syftet med direktivet är att genom harmoniserade regler för körkortsinnehav bidra till högre trafiksäkerhet och att underlätta den fria rörligheten. I bilaga III till direktivet anges de medicinska minimikrav för syn som måste vara uppfyllda för att få ha körkort.

Av punkt 5 i bilaga III till körkortsdirektivet anges att medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som fastställs i bilagan. Det innebär att det finns ett nationellt handlingsutrymme att lägga till strängare nationella regler. Det förutsätter dock att de nationella reglerna inte strider mot de grundläggande bestämmelserna i EU-rätten, bland annat principen om fri rörlighet.

Transportstyrelsens bedömning är att föreskriftsförslaget når upp till minimikraven i körkortsdirektivet. I ett avseende (gällande dubbelseende vid lägre behörigheter) innehåller föreskriftsförslaget strängare regler än vad

som anges i direktivet. Enligt nu gällande medicinföreskrifter utgör dubbelseende under vissa förutsättningar hinder för innehav av körkort vid lägre behörigheter oavsett hur länge personen har haft dubbelseendet. Direktivet reglerar endast vad som gäller vid dubbelseende som nyligen inträffat. Som beskrivs i *Bilaga 3 – Konsekvensutredning av kraven gällande synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet* anser Transportstyrelsen att nuvarande särkrav om dubbelseende ska vara kvar. Transportstyrelsen bedömer att dubbelseende, oavsett om det nyligen har utvecklats eller om det har funnits en längre tid, utgör en så allvarlig nedsättning av synfunktionen att det kan påverka trafiksäkerheten negativt. Slutsatsen baseras på vad som framkommit i diskussion med de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet. I övrigt förekommer inte strängare regler i föreskriftsförslaget jämfört med direktivet, även om förslaget är mer detaljerat än direktivet. Detta är nödvändigt för att uppnå en likvärdig bedömning och en rätts-säker hantering.

#### **Grundläggande EU-rättsliga principer**

Eftersom föreskriftsförslaget gällande dubbelseende går utöver den harmoniserande EU-regleringen på området ska en prövning göras av om förslaget strider mot grundläggande EU-rättsliga principer, bland annat principen om fri rörlighet.

Principen om fri rörlighet är en grundläggande EU-rättslig princip. Varor, tjänster, personer och kapital ska kunna cirkulera inom EU på samma sätt som inom Sverige. Det finns ett generellt förbud mot regler som till sin effekt, direkt eller indirekt, faktiskt eller potentiellt, begränsar den fria rörligheten. Principen om fri rörlighet innefattar både ett diskrimineringsförbud och ett restriktionsförbud. De föreslagna reglerna gällande dubbelseende ger inte någon fördel för svenska körkortshavare jämfört med körkortshavare inom EU och är inte diskriminerande.

En myndighetsåtgärd som inte är diskriminerande kan ändå vara förbjuden om den på något sätt hindrar eller gör det mindre attraktivt att utöva de fyra friheterna i Sverige (restriktionsförbud). Enligt principen om ömsesidigt erkännande förväntas en myndighet acceptera de krav som ställs på en utländsk aktör i hans eller hennes hemland, utan att andra krav ställs. I detta fall handlar det om att en person i ett EU-land, teoretiskt, skulle kunna ha ett körkort för lägre behörighet trots ett långvarigt dubbelseende, utfärdat i annat EU-land. I körkortslagen (1998:488) anges att ett utländskt körkort utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Personen får därmed, i enlighet med principen om ömsesidigt erkännande, köra med sitt utländska körkort i Sverige.

I körkortslagen (se 6 kap. 5 §) finns dock en möjlighet att ingripa mot utländskt körkort på samma grunder som vid ingripande mot ett svenskt körkort. Om personen kommit att bli permanent bosatt i Sverige finns i sådana situationer även möjlighet att byta ut det utländska körkortet mot ett svenskt och ingripa mot det svenska körkortet (se 6 kap. 6 § körkortslagen). En av återkallelsegrunderna i 5 kap. körkortslagen är sjukdom eller skada. När det blir fråga om sådana ingripanden mot utländska körkort handlar det i normalfallet dock om situationer som kommit till myndighetens kännedom t.ex. genom polisingripande vid vägen. En anmälan om medicinska förhållanden mot en person med utländskt körkort som inte är bosatt i Sverige är mycket osannolik, men i och för sig teoretiskt möjlig. Eftersom en person med utländskt körkort som blivit permanent bosatt i Sverige kan förväntas ha en annan kontakt med sjukvården i Sverige är det något mer sannolikt med en anmälan till Transportstyrelsen på grund av medicinska förhållanden än för de som inte är permanent bosatta. Det kan därför inte uteslutas att den föreslagna (och även nu gällande) regleringen kring dubbelseende utgör en reglering som teoretiskt skulle kunna begränsa den fria rörligheten. Transportstyrelsen bedömer dock att det är osannolikt att detta skulle ske i verkligheten. Dels med anledning av vad som framförts ovan, dels eftersom det handlar om en liten patientgrupp. Dessutom är bedömningen att de som lider av sådan form av dubbelseende själva avhåller sig från att köra och det är också troligt att även andra länder har reglering kring tillståndet utifrån den trafiksäkerhetsrisk det innebär.

Tilläggas kan även att Transportstyrelsens föreskrifter, till skillnad från direktivet, anger när dubbelseende inte anses föreligga. För lägre behörigheter är så fallet när dubbelseendet

- har eliminerats, t.ex. genom korrektion eller ocklusion,
- uppträder i blickriktningar utanför 30 grader till höger och till vänster från den rakt fram och utanför 20 grader uppåt och nedåt, eller
- uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten.

Det är först när någon av dessa situationer inte föreligger som ett särkrav kan anses föreligga för dubbelseende som har funnits en längre tid. Endast då krävs alltså att personen har anpassat sig och att detta bedömts av medicinsk personal. Ett sådant obehandlat dubbelseende som det då är fråga om innebär, enligt deltagande expertläkare, en allvarlig påverkan på synen med en påtaglig påverkan i det dagliga livet. Sannolikt är det så att personer med ett sådant dubbelseende varken vill eller kan köra bil. Enligt de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet är det mycket farligt att köra bil med ett

obehandlat dubbelseende som man inte har anpassat sig till. Transportstyrelsens bedömning är att regleringen ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är objektivt motiverad och nödvändig. Av de skäl som framgår ovan är regleringen också proportionerlig. Även om det sannolikt handlar om få fall är det inte möjligt att hindra en person med långvarigt, obehandlat dubbelseende från att ha körkort annat än genom reglering.

Sammantaget gör Transportstyrelsen bedömningen att föreskriftsförslaget 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.

## 11.2 Anmälan

### **Tjänstedirektivet**

Transportstyrelsen bedömer att det saknas anledning att anmäla de föreslagna ändringarna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet). Föreskrifterna reglerar inte utövande av tjänsteverksamhet, utan medicinska krav för innehav av körkortsbehörighet. Av ingressen till tjänstedirektivet framgår att direktivet inte är tillämpligt på till exempel vägtrafikbestämmelser. Det är också så att tjänster som är kopplade till hälso- och sjukvård och tjänster på transportområdet är undantagna från direktivets tillämpningsområde.

### **Anmälan tekniska föreskrifter**

Eftersom det inte kan uteslutas att föreslagen reglering innehåller tekniska krav rörande synfält kommer förslagen att anmälas till kommissionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

### **Reglerade yrken**

Föreskriftsförslaget innehåller regler kring innehåll i olika synintyg och även regler kring vilken kompetens som krävs för de uppgifter som ska intygas. Förslaget innebär att flera yrkeskategorier som den enskilde tidigare kunde vända sig till för en grundläggande synundersökning plockas bort. Istället föreslås att de kompetenser som krävs, beroende på vilket intyg det handlar om, är läkare, optiker och läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Några krav utöver detta ställs inte i förslaget.

När det gäller intyg vid andra sjukdomstillstånd än synfunktionerna föreslås inte några ändringar i sak eftersom föreskriftsarbetet bara omfattat synfunktionerna. Däremot förekommer redaktionella ändringar till följd av att det införts nya paragrafer i kapitel 17 som handlar om medicinska intyg.

Av patientsäkerhetslagen (2010:659) framgår att läkare, specialistläkare och optiker är skyddade yrkestitlar (se 4 kap. 5 och 6 §§) och att det krävs legitimation eller särskilt förordnande för att få använda yrkestiteln (se 4 kap. 1–4 §§). Läkare, specialistläkare och optiker är yrken som redan är reglerade och som finns upptagna i bilagan till förordning (2016:157) om erkännande av yrkeskvalifikationer.

De föreslagna föreskrifterna begränsar inte tillträdet till eller utövande av de reglerade yrkena för läkare och optiker. Däremot innebär föreskrifterna att uppgiften att utfärda intyg om synfunktioner för körkort är förbehållna för dessa sedan tidigare reglerade yrkena.

Transportstyrelsen bedömer att det inte fordras någon anmälan till kommissionen enligt 9 kap. 1 § 7 förordning (2016:157) om erkännande av yrkeskvalifikationer eftersom föreskriftsförslaget inte innehåller några nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer. Av samma skäl krävs inte heller någon särskild proportionalitetsprövning enligt förordning (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer.

#### **Dataflödesförordningen**

Transportstyrelsen gör bedömningen att föreskriftsförslaget 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.

#### **Tekniska krav – TBT-avtalet**

Föreskriftsförslaget reglerar medicinska krav på individer för att de ska beviljas eller få behålla olika körkortsbehörigheter. Det primära syftet med föreskrifterna är alltså inte att reglera krav på produkter. Förslaget innehåller dock reglering av vilka testprogram som får användas för att avgöra om exempelvis kraven på synfält är uppfyllda. Reglerna är rättsligt bindande.

Föreskrivet krav på vad som får användas för att testa exempelvis synfält skulle kunna omfatta industriellt framställda produkter. Det är dock inte fråga om tekniska specifikationer eller förbudsbestämmelser. Detta eftersom det inte är fråga om reglering av ”product characteristics” av själva produkten utan fråga om en begränsning av vilka produkter som kan användas för att bevisa om de medicinska kraven för körkort avseende synfält är uppfyllda. Sådana krav på hur produkten får användas efter den släppts på marknaden omfattas inte av ”technical regulation” enligt TBT-avtalet. Transportstyrelsens bedömning är därför att föreskriftsförslaget inte behöver anmälas till WTO enligt TBT-avtalet.

## **12. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

### **12.1 Tidpunkt för ikraftträdande**

Transportstyrelsens mål är att föreskrifterna ska träda ikraft så fort som möjligt. Myndigheten bedömer dock att ikraftträdande inte kan ske före hösten 2024 med anledning av följande.

- Efter att föreskriftsförslaget har varit på externremiss behöver det anmälas till EU kommissionen på grund av tekniska krav. En sådan anmälan tar mellan 3–6 månader och först efter den perioden kan föreskrifterna beslutas.
- Eftersom förslaget innebär en stor omställning för bland annat landets optikbutiker och trafikskolor anser Transportstyrelsen att det behövs en viss förberedelsestid från det att förslaget har beslutats till dess att föreskrifterna kan träda ikraft.
- Flera av Transportstyrelsens blanketter behöver revideras och implementeras i olika digitala system. Det slutliga arbetet kan inte göras förrän föreskrifterna är beslutade.

### **12.2 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, hälso- och sjukvården och optiker. Men även trafikskolor och de som utbildar synprövare behöver informeras om vad som gäller. Hur dessa informationsinsatser ska se ut går dock inte att fastställa i dagsläget, utan det blir aktuellt närmare inpå ikraftträdande av de nya medicinföreskrifterna. I samband med beslut kommer en kommunikationsplan att tas fram.

Det hade varit bra om Transportstyrelsen kunnat göra en riktad informationsinsats till de personer som berörs av de föreslagna ändringarna, framför allt vad gäller synfält där relativt stora lättnader föreslås (se *Bilaga 2 – Konsekvensutredning av kraven gällande synfält*). Men Transportstyrelsen har inte laglig möjlighet att söka efter berörda personer i myndighetens system.

För att underlätta tolkningen och tillämpningen av föreskrifterna kommer Transportstyrelsen att ta fram icke-bindande information i form av kompletterande upplysningar på området. När föreskrifterna är beslutade kommer dessa att finnas på Transportstyrelsens webbsida.



## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **13. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Föreskriftsförslaget skulle kunna få en påverkan på funktionsmålet och den internationella konkurrenskraften. Det beror på att förslaget möjliggör för fler personer att uppfylla synkraven och därmed borde fler personer få möjlighet att ha körkort vilket i sin tur påverkar tillgängligheten positivt. Förslaget skulle kunna få en positiv påverkan för svenska företag i jämförelse med hur det är idag. Föreskriftsförslaget innebär att synfältskraven i Sverige i större omfattning än tidigare liknar andra länders krav. De lättnader som förändringen innebär skulle kunna leda till att företag i Sverige har liknande förutsättningar vid anställning av förare som företag i vissa andra länder i Europa.

### **14. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Transportstyrelsen bedömer att föreskriftsförslaget borde få positiv påverkan på hänsynsmålet vad gäller hälsa. Den bedömningen grundar Transportstyrelsen på att fler medborgare med mindre synfältsnedsättningar kommer kunna medges körkort. Ett körkort ökar livskvaliteten och minskar utanförskap vilket är positivt för hälsan.<sup>5</sup>

Transportstyrelsen bedömer att föreskriftsförslaget inte får någon påverkan på hänsynsmålet vad gäller trafiksäkerheten. Som beskrivits ovan blir det möjligt för fler medborgare med mindre synfältsnedsättningar att inneha

---

<sup>5</sup> VTI notat 13-2019, J. Nyberg, *Välfärdskonsekvenser för individer med återkallat körkort på grund av synfältsbortfall.*

körkort, men så länge som de uppfyller kraven i föreskriftsförslaget borde det inte få någon påverkan på trafiksäkerheten.

### C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Fler personer än idag kommer att klara synkraven vilket kan få positiva konsekvenser för branscher som är i behov av yrkesförare (t.ex. lastbil, taxi och buss).	-	-	-
Optikbutiker	Efterfrågan på synundersökningar kommer att öka då: -optiker får utfärda det grundläggande synintyget för högre behörigheter. -optiker får utfärda majoriteten av de synintyg som efterfrågas under pågående körkortsinnehav. - trafikskolor inte längre kommer erbjuda den grundläggande synundersökningen för lägre behörigheter.  Ökade inkomster.	Vissa optikbutiker kan eventuellt få svårigheter att hantera den ökade efterfrågan.  Vissa materiella investeringar kan behöva göras.	-	-
Trafikskolor	-	Får inte längre utfärda synintyg.	-	-
Utbildare för synprovare	-	Utbildning för synprovare kommer inte längre att behövas.	-	-

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Medborgare</b>	<p>Större sannolikhet för korrekta och likvärdiga bedömningar.</p> <p>Lättare att få tid för synundersökning under pågående körkortsinnehav.</p> <p>Fler personer jämfört med idag kommer att uppfylla synkraven vilket möjliggör för fler personer att ha körkort.</p>	<p>Eventuellt något svårare att få tid för den grundläggande synundersökningen.</p> <p>Priset på den grundläggande synundersökningen kan eventuellt öka något.</p>	-	-
<b>Staten m.fl.</b>	<p>Belastningen på ögonsjukvården borde minska.</p> <p>Fler personer jämfört med idag kommer kunna medges körkort för både lägre och högre behörigheter, det kan bland annat leda till ökade skatteintäkter.</p>	<p>Initialt finns en risk för ökad belastning inom ögonsjukvården pga. att fler personer vill undersöka sitt synfält igen.</p> <p>Även Transportstyrelsen kan initialt få en markant ökning av ärenden då många personer med synfältsnedsättningar förväntas söka tillstånd på nytt.</p> <p>Transportstyrelsen behöver anpassa blanketter och auto-handläggning.</p>	Anpassning av Transportstyrelsens blanketter 300 000 kr.	-
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	-	-	-	Konsekvenserna bedöms som övervägande positiva, framförallt för medborgare och ögonsjukvården.

## **D. Samråd**

Enligt 8 kap. 1 § körkortsförordningen och 8 kap. 2 § taxitrafikförordningen (2012:238) ska Transportstyrelsen höra Socialstyrelsen innan nya föreskrifter meddelas. Samråd med Socialstyrelsen sker i samband med externremissen.

Enligt 2 § förordning (2011:118) om myndigheters inhämtande av yttrande från Regelrådet ska en myndighet innan den beslutar om föreskrifter som kan få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt ge Regelrådet tillfälle att yttra sig. Samråd med Regelrådet sker i samband med externremiss.

Transportstyrelsen har under arbetets gång haft flera möten och workshopar. Nedan framgår vilka organisationer och branschen som Transportstyrelsen har haft kontakt med och vad syftet med mötena har varit.

- **Berörda patientorganisationer<sup>6</sup>**  
Initialt hölls en workshop för att diskutera den översynsrapport som Transportstyrelsen publicerat. Syftet var att få in organisationernas synpunkter på rapporten och på nuvarande föreskrifter.  
  
Ytterligare en workshop hölls för att få in organisationernas synpunkter på de regleringsförslag som Transportstyrelsen har övervägt.
- **Expertpanelen som deltog i arbetet med översynen**  
Syftet var att få en förståelse för vilka konsekvenser de olika regleringsförslagen skulle kunna få och inhämta expertpanelens synpunkter på regleringsförslagen.
- **Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar**  
Syftet var att få en bild och förståelse för hur medicinföreskrifterna fungerar inom ögonsjukvården idag och vilka konsekvenser de olika regleringsförslagen skulle kunna få för sjukvården.
- **Optikbranschen och Optikerförbundet**  
Syftet var att få en bild och förståelse för hur medicinföreskrifterna fungerar inom optikbranschen idag och få en förståelse för vilka konsekvenser de olika regleringsförslagen skulle kunna få.
- **Trafikskolebranschen och de som utbildar synprövare**  
Syftet var att informera om de förändringar som Transportstyrelsen överväger och få deltagarnas synpunkter.

---

<sup>6</sup> Glaukomförbundet, Strokeförbundet, Diabetesförbundet och Diabetesorganisationen i Sverige

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

E-post: [Foreskriftersyn@transportstyrelsen.se](mailto:Foreskriftersyn@transportstyrelsen.se)

Telefon: 0771-503 503

Remiss

## **Bilaga 1 – Konsekvensutredning av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Att kraven ändras på den grundläggande synundersökningen som alla som ansöker om körkortstillstånd, taxiförarlegitimation eller förnyelse av högre behörigheter ska genomgå. Förslaget innebär att synundersökningen ska innehålla mätning av synskärpan och uppgifter om personens sjukdomshistorik. De som föreslås få utfärda synintyg vid den grundläggande synundersökningen är läkare och optiker.

Att kraven ändras i den utökade synundersökningen som görs vid misstanke om synnedläggelse eller ögonsjukdom i samband med ansökan om körkort och vid förnyelse av högre behörigheter. Förslaget innebär att synundersökningen ska innehålla följande: kontroll av synskärpa, kontroll av synfält med perimetri, uppgift om dubbelseende, uppgift om synnedläggelse och ögonsjukdom, uppgift om sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna och uppgift om det har framkommit allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt nedsatt mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet. Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar ska utfärda det utökade synintyget.

Att de synintyg som myndigheten kan komma att efterfråga under pågående körkortsinnehav får utfärdas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och i de flesta fall även av optiker.

## Innehållsförteckning Bilaga 1

<b>BILAGA 1 – KONSEKVENsutredning av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav.....</b>	<b>1</b>
<b>A. ALLMÄNT .....</b>	<b>5</b>
1. Så ser reglerna om synundersökningen ut idag .....	5
1.1 Grundläggande synundersökning vid ansökan om lägre behörigheter .....	5
1.2 Grundläggande synundersökning vid ansökan om högre behörigheter .....	6
1.3 Grundläggande synundersökning vid förnyelse av högre behörigheter .....	6
1.4 Utökad synundersökning vid ansökan om körkort för lägre och högre behörigheter och vid förnyelse av högre behörigheter .....	7
1.5 Utredning av synen under pågående körkortsinnehav .....	9
2. Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	11
2.1 Grundläggande synundersökning .....	11
2.2 Utökad synundersökning .....	16
2.3 Utredning av synen under pågående körkortsinnehav .....	17
3. Vad ska uppnås? .....	18
4. Vilka är lösningsalternativen? .....	18
4.1 Effekter om ingenting görs? .....	18
4.2 Alternativ som inte innebär reglering .....	21
4.3 Regleringsalternativ .....	24
5. Vilka är berörda? .....	36
5.1 Företag .....	36
5.2 Medborgare .....	36
5.3 Staten, regioner och kommuner .....	37
6. Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	37
6.1 Företag .....	37
6.2 Medborgare .....	38
6.3 Staten, regioner eller kommuner .....	41
6.4 Miljö .....	42
6.5 Externa effekter .....	42
7. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet? .....	43
7.1 Grundläggande synundersökning .....	43
7.2 Utökad synundersökning .....	49
7.3 Utredning av synen under pågående körkortsinnehav .....	52
8. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på? ...	56

9.	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? .....	56
10.	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? .....	56
<b>B.</b>	<b>TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE .....</b>	<b>57</b>
11.	Hur påverkar regleringen funktionsmålet? .....	57
12.	Hur påverkar regleringen hänsynsmålet? .....	57
<b>C.</b>	<b>FÖRETAG .....</b>	<b>57</b>
13.	Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen? .....	58
13.1	Trafikskolor .....	58
13.2	Optikbutiker .....	59
13.3	Utbildare för synprovning .....	60
14.	Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader? .....	61
14.1	Trafikskolor .....	61
14.2	Optikbutiker .....	62
14.3	Utbildare för synprovare .....	65
15.	Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta? .....	65
15.1	Trafikskolor .....	65
15.2	Optikbutiker .....	67
15.3	Utbildare för synprovare .....	68
16.	I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen? .....	68
16.1	Trafikskolor .....	68
16.2	Optikbutiker .....	69
16.3	Utbildare för synprovare .....	69
17.	Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen? .....	69
17.1	Trafikskolor .....	69
17.2	Optikbutiker .....	69
17.3	Utbildare för synprovare .....	70
18.	Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning? .....	70
18.1	Trafikskolor .....	70
18.2	Optikbutiker .....	70
18.3	Utbildare för synprovare .....	70
<b>D.</b>	<b>SAMMANSTÄLLNING AV KONSEKVENSER .....</b>	<b>71</b>
<b>E.</b>	<b>SAMRÅD .....</b>	<b>72</b>
19.	Trafikskolebranschen .....	72
20.	Optikbranschen .....	72



21. Utbildare för synprövare .....	73
<b>BILAGA 1A – METODBESKRIVNING FÖR ENKÄTUNDERSÖKNING TILL TRAFIKSKOLEBRANSCHEN, OPTIKBRANSCHEN OCH UTBILDARE FÖR SYNPRÖVARE .....</b>	<b>74</b>
1. Bakgrund.....	74
2. Enkäternas konstruktion .....	74
3. Enkäten till trafikskolor.....	74
3.1 Urval .....	74
3.2 Datum för utskick.....	75
3.3 Svarsfrekvens .....	75
4. Enkäten till optikbutiker.....	75
4.1 Urval .....	75
4.2 Datum för utskick.....	76
4.3 Svarsfrekvens .....	76
5. Enkäten till utbildare .....	76
5.1 Urval .....	76
5.2 Datum för utskick.....	76
5.3 Svarsfrekvens .....	76
<b>BILAGA 1B – OPTIKBRANSCHENS SKRIVELSE.....</b>	<b>77</b>

## **A. Allmänt**

### **1. Så ser reglerna om synundersökningen ut idag**

För att få ett körkort krävs att man har ett körkortstillstånd. För att få ett körkortstillstånd finns krav på att den som ansöker har god syn. Det finns reglerat både i körkortslagen, körkortsförordningen och medicinföreskrifterna vilka intyg om syn som ska bifogas till ansökan, vad intygen ska omfatta samt vem som får utföra synundersökningen.

Reglerna ser olika ut beroende på om det handlar om ansökan om lägre behörigheter (se avsnitt 1.1), ansökan om högre behörigheter (se avsnitt 1.2) eller ansökan om förnyelse av högre behörigheter (se avsnitt 1.3).

Om de uppgifter om syn som efterfrågas vid ansökan av lägre och högre behörigheter eller förnyelse av högre behörigheter inger misstanke om synned-sättning eller ögonsjukdom finns regler om vilka ytterligare uppgifter om syn som behöver lämnas (se avsnitt 1.4).

Det finns också regler som styr vilka uppgifter om syn som ska lämnas vid misstanke om synned-sättning eller ögonsjukdom under pågående innehav (se avsnitt 1.5).

#### **1.1 Grundläggande synundersökning vid ansökan om lägre behörigheter**

I körkortsförordningen finns reglerat att den som ansöker om körkortstillstånd för lägre behörigheter ska bifoga en hälsodeklaration och ett synintyg till sin ansökan.

I medicinföreskrifterna regleras att vid ansökan om lägre behörigheter får synundersökningen utföras av olika kompetenser, vilka kan delas in i fyra olika kategorier enligt nedan:

1. läkare,
2. optiker,
3. oftalmologassistent, ortoptist, den som har genomgått utbildning till optometritekniker, ögonsjuksköterska, sjuksköterska med vidareutbildning i ögonsjukvård, eller
4. den som är anställd hos optiker eller vid trafikskola och inte har någon av ovanstående utbildningar.

För att en person som hör till kategori 4 ska få utföra synundersökningen behöver personen ha genomgått en utbildning hos en utbildare för synprovning. Utbildaren ska ha fått tillstånd av Transportstyrelsen att bedriva utbild-

ning. Bevis på att den person som ska utföra synundersökningen har genomgått en utbildning hos en godkänd utbildare ska lämnas till Transportstyrelsen. Den person som utför synundersökningen kallas för synprövare.

### 1.2 Grundläggande synundersökning vid ansökan om högre behörigheter

I körkortsförordningen regleras att den som ansöker om körkortstillstånd för högre behörigheter ska bifoga ett läkarintyg till sin ansökan.

I medicinföreskrifterna regleras att synundersökningen vid ansökan om högre behörigheter ska utföras av läkare.

### 1.3 Grundläggande synundersökning vid förnyelse av högre behörigheter

I körkortslagen regleras att lägre behörigheter ska förnyas vart tionde år och högre behörigheter ska förnyas vart femte år. I lagen regleras också att man i samband med ansökan om förnyelse av sina högre behörigheter ska visa att de medicinska kraven fortfarande är uppfyllda. Motsvarande krav finns inte för lägre behörigheter.

I körkortsförordningen regleras att den som ansöker om förnyelse av högre behörigheter och som är under 45 år ska komma in med en hälsodeklaration och ett synintyg. Den som ansöker om förnyelse och har fyllt 45 år ska istället komma in med ett läkarintyg.

I medicinföreskrifterna regleras att synundersökningen vid förnyelse av högre behörigheter ska utföras av:

- läkare, legitimerad optiker, oftalmologassistent, ortoptist, ögonsjuksköterska och sjuksköterska med vidareutbildning i ögonsjukvård i de fall den sökande är under 45 år.
- enbart läkare i de fall den sökande har fyllt 45 år.

Se Figur 1 för en illustration över vem som får utfärda synintyg vid förnyelse av högre behörigheter.



Figur 1. Dagens system vid förnyelse av högre behörigheter.

I Sverige är de medicinska kraven för att beviljas taxiförarlegitimation samma som för högre behörigheter, men däremot behövs ingen återkommande kontroll av att de medicinska kraven fortfarande uppfylls när det gäller taxiförarlegitimationen.

#### 1.4 Utökad synundersökning vid ansökan om körkort för lägre och högre behörigheter och vid förnyelse av högre behörigheter

Om det vid ansökan om körkortstillstånd för lägre eller högre behörighet inkommit uppgifter i hälsodeklarationen eller i det grundläggande synintyget som inger misstanke om att sökandens syn inte är tillfredsställande, måste Transportstyrelsen utreda att sökanden är medicinskt lämplig att föra ett fordon innan körkortstillstånd kan beviljas. Av körkortslagen följer att den som söker eller har körkortstillstånd eller körkort är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs för denna prövning. I körkortslagen anges också att den enskilde får

föreläggas att ge in läkarintyg i ärenden. Av körkortsförordningen följer vidare att en ansökan om körkortstillstånd ska avvisas om sökanden inte följer ett föreläggande att inom viss tid ge in ett läkarintyg. Detsamma gäller vid ansökan om förnyelse av högre behörighet.

I medicinföreskrifterna regleras att en utökad synundersökning krävs vid misstanke om ögonsjukdom. Den utökade synundersökningen ska göras av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar, undersökningen ska omfatta:

- Synskärpeprov
- Synfältsundersökning (Donders konfrontationsmetod<sup>1</sup>)
- Kontroll av ögats rörlighet
- Uppmärksammande av dubbelseende
- Uppmärksammande av begränsat seende vid nedsatt belysning

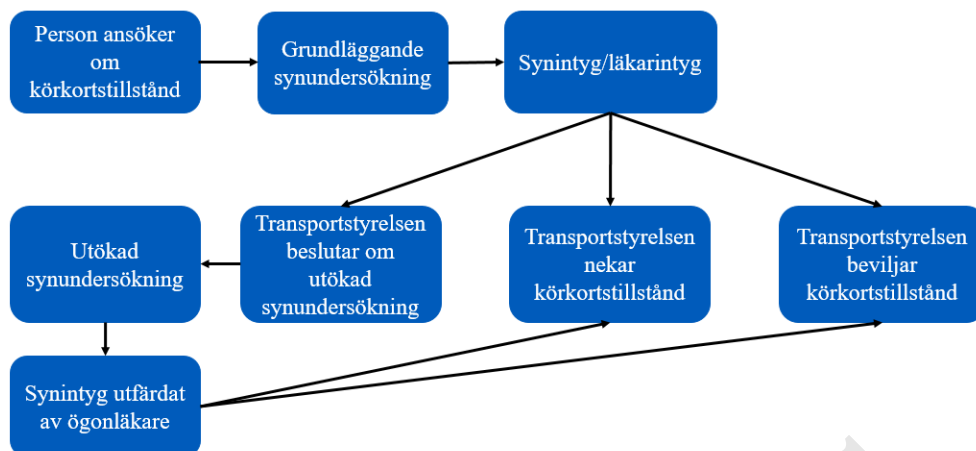
Av medicinföreskrifterna framgår att om läkaren finner det sannolikt att synfältsdefekter föreligger ska en perimetriundersökning<sup>2</sup> göras för att undersöka synfältet.

Se Figur 2 för flödesschema över processen. Processen ser likadan ut oavsett om det handlar om lägre eller högre behörigheter.

---

<sup>1</sup> Donders konfrontationsmetod är en metod där patienten tittar in i undersökarens ögon samtidigt som undersökaren för in sin hand eller ett föremål från olika ställen i synfältet. Patienten ska tala om när handen eller föremålet syns.

<sup>2</sup> Perimetri innebär att synfältsundersökningen görs i ett särskilt instrument, en så kallad perimeter. En perimeter kan visa ljuspunkter på många olika ställen i synfältet och ljusstyrkan på testpunkterna går att variera.



Figur 2. Flödesschema som visar processen för kontroll av syn vid ansökan om körkortstillstånd.

### 1.5 Utredning av synen under pågående körkortsinnehav

Av körkortslagen och körkortsförordningen framgår att en person under hela tiden som körkortet innehas måste uppfylla de medicinska kraven. En utredning av den medicinska lämpligheten under pågående körkortsinnehav kan aktualiseras av olika anledningar. Det kan vara en anmälan från läkare eller annan person. Det kan också vara så att en körkortshavares körkort är förenat med ett villkor att inkomma med ett läkarintyg till Transportstyrelsen med ett visst intervall. Detta är vanligt då en körkortshavare har ett medicinskt tillstånd som typiskt sett kan försämrats över tid.

I föreskrifterna anges inte vad synundersökningen under pågående innehav ska innehålla. Men i allmänna råd anges att de bestämmelser om läkarundersökning eller annan undersökning som gäller vid ansökan om körkortstillstånd även bör vara vägledande i dessa fall. Av körkortslagen och körkortsförordningen följer att Transportstyrelsen får förelägga om läkarintyg som visar om personen uppfyller de medicinska kraven och återkalla körkortet om personen inte följer föreläggandet.

När det gäller progressiv ögonsjukdom, synfältsdefekter och begränsat seende vid nedsatt belysning regleras att det måste vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar synintyget. För intyg rörande andra synnedsättningar regleras inte vem som får utfärda dessa intyg.

#### Särskilt om progressiv ögonsjukdom

En progressiv ögonsjukdom är en ögonsjukdom som förvärras med tiden. Ordet progredierande är synonymt med ordet progressiv. I denna utredning kommer begreppet progressiv att användas. Det finns ett antal olika ögon-

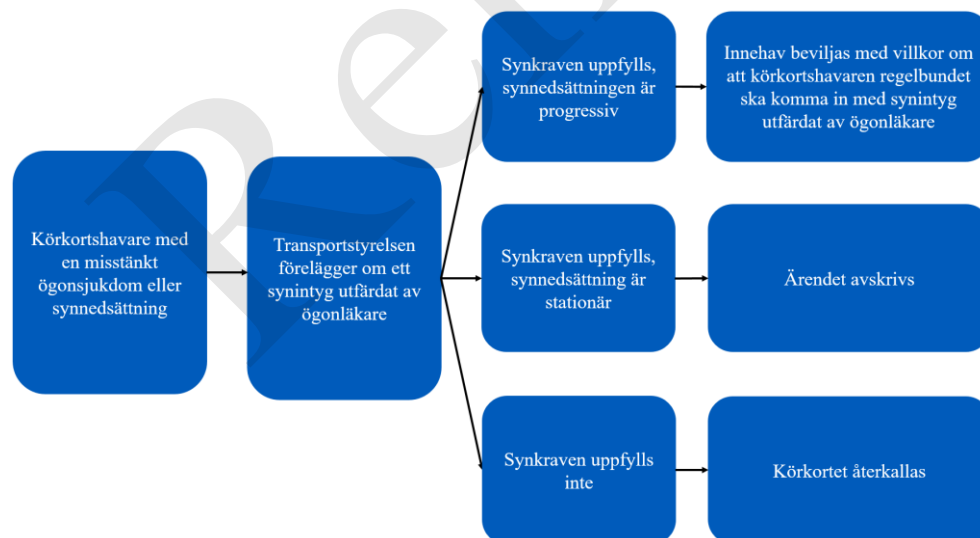
sjukdomar som anses vara progressiva. Några vanligt förekommande progressiva ögonsjukdomarna i körkortsärenden är glaukom, katarakt, keratokonus, makuladegeneration, retinitis pigmentosa och retinopati.

I medicinföreskrifterna anges att vid progressiv ögonsjukdom ska villkor om läkarintyg eller annat medicinskt underlag föreskrivas och prövning av frågan om fortsatt innehav görs med intervall som bedöms lämpligt i varje enskilt fall. Som nämnts ovan regleras att det måste vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar synintyg vid progressiv ögonsjukdom.

### Så går det till i praktiken

I de fall Transportstyrelsen får information om att en person som har körkort har en ögonsjukdom eller synnedläggelse utreder myndigheten om synkraven för körkortsinnehavet fortfarande uppfylls.

Om läkarintyget visar att personen uppfyller synkraven och har en synnedläggelse som inte försämras över tid (stationär) fattar Transportstyrelsen beslut om att avskryva ärendet. Om läkarintyget däremot visar att personen uppfyller synkraven men har en synnedläggelse som försämras över tid (progressiv) fattar Transportstyrelsen beslut om att förena körkortsinnehavet med villkor. Det innebär att personen får behålla körkortet men att personen efter en viss tid ska komma in med ett nytt intyg för att visa att kraven fortfarande uppfylls. Om läkarintyget visar att personen inte uppfyller synkraven fattar Transportstyrelsen beslut om att återkalla körkortet. Se Figur 3.



Figur 3. Flödesschema som visar processen för utredning av om synkraven uppfylls under pågående körkortsinnehav.

## 2. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Avsnittet är indelat i tre huvudområden:

- Grundläggande synundersökning
- Utökad synundersökning
- Utredning av synen under pågående körkortsinnehav

### 2.1 Grundläggande synundersökning

Det finns flera problem med dagens reglering om den grundläggande synundersökningen. Vissa problem berör både lägre och högre behörigheter, medan andra problem enbart gäller för lägre behörigheter. Sammanfattningsvis kan problemen delas in i följande områden:

- Vem som får utföra synundersökningen
- Synundersökningens innehåll

Problemen beskrivs under kommande avsnitt och för varje avsnitt specificeras vilka behörigheter som är berörda.

#### **Problem kopplat till vem som får utföra synundersökningen**

Delegation – lägre och högre behörigheter

I medicinföreskrifterna hänvisas till regler om delegation inom hälso- och sjukvården, samtidigt anges att vissa undersökningar enbart får utföras av läkare. Efter kontakt med hälso- och sjukvården har Transportstyrelsen förstått att deras personal upplever att det är svårt att veta vilka uppgifter som får delegeras och inte.

Krav på tillstånd för att utbilda synprövare – lägre behörigheter

Som beskrivits i avsnitt 1.1 regleras i medicinföreskrifterna att den som ska tillhandahålla utbildning för anställda i optikbutiker och trafikskolor behöver ett tillstånd från Transportstyrelsen. I ansökan ska det finnas en kursplan där det bland annat ska framgå vilka kunskapsområden som utbildningen innehåller, utbildningens längd och omfattningen av teoretiska och praktiska moment.

Transportstyrelsen har gjort en analys av de bemyndiganden som finns i körkortsförordningen och bedömer att bemyndigandena inte innefattar en möjlighet att ställa krav mot de som ska utbilda synprövare. Transportstyrelsen får ställa krav på hur synundersökningen ska gå till och vem som ska vara behörig att vara synprövare. Däremot får myndigheten inte ställa krav mot ytterligare aktörer, dvs. de som ska utbilda synprövaren. Det innebär att medicinföreskrifterna i denna del innehåller regler som det saknas bemyndigande för.



Tillsyn av de som har tillstånd att utbilda synprövare – lägre behörigheter  
När en utbildare har beviljats tillstånd saknar Transportstyrelsen laglig möjlighet att utöva tillsyn över verksamheten och att vidta åtgärder mot tillståndshavaren, det vill säga den som utbildar synprövare. Transportstyrelsen saknar alltså möjlighet att följa upp och kvalitetssäkra den utbildning som bedrivs med stöd av tillståndet. Det innebär att myndigheten ställer krav på den som ska börja utbilda, men att det sedan inte sker någon uppföljning av om verksamheten t.ex. bedrivs enligt kursplanen eller om utbildningen faktiskt ger den kunskap som behövs. Transportstyrelsen saknar också möjlighet att återkalla ett beviljat tillstånd att bedriva utbildning.<sup>3</sup>

Tillsyn av synundersökningsverksamheten vid trafikskolor – lägre behörigheter  
Det finns ingen myndighet som har ett direkt utpekat tillsynsmandat över själva synundersökningen vid trafikskolor. Transportstyrelsen har mandat att utöva tillsyn över trafikskolorna, men rätten att utföra synundersökningen ligger hos den individ som har gått utbildningen och inte hos trafikskolan i sig. Tidigare har Transportstyrelsen tolkat reglerna i förordningen (1998:978) om trafikskolor som att myndigheten inte får utöva tillsyn över synundersökningsverksamheten och därför saknas dokumentation av om synundersökningsverksamheten vid trafikskolor fungerar på ett tillfredsställande sätt eller inte.

På senare år har det förts en diskussion inom myndigheten om tillsynsmandatet kan tolkas på ett annat sätt. I de fall Transportstyrelsen har fått kännedom om att det förekommer brister av synundersökningen på en trafikskola borde det vara möjligt för myndigheten att i samband med tillsyn över trafikskolan påtala bristerna för tillståndshavaren och fråga hur man tänker komma till rätta med bristerna. Uppföljning av om rättelse skett bör gå att göra vid nästa tillsyn. Visar det sig att det fortfarande föreligger brister är det dock högst tveksamt att Transportstyrelsen kan rikta några åtgärder mot trafikskolan, eftersom rätten (och ansvaret) för synundersökningen ligger hos individen (synprövaren) och inte hos trafikskolan. Möjligheten att återkalla trafikskolans tillstånd finns *om utbildningen i trafikskolan bedrivs i strid mot gällande föreskrifter* och det är svårt att argumentera för att synundersökningen är en del av utbildningen. Återkallelse kan också ske om tillståndshavaren visar sig *olämplig att bedriva trafikskola*. Att dra ansvaret för personalen så långt som till att omfatta personalens personliga uppdrag och ifrågasätta verksamhetstillståndet på den grunden framstår högst tveksamt. Det innebär att det saknas möjlighet till åtgärder om Transportstyrelsen vid en uppföljande tillsyn påvisar brister i synundersökningsverksamheten.

---

<sup>3</sup> Förvaltningslagen innebär begränsningar i möjligheten att återkalla gynnande beslut när det saknas återkallelseförbehåll i beslut eller reglering (exempelvis regler om återkallelse av tillstånd).

Säkerställande av kompetens för anställda vid trafikskolor och i optikbutiker – lägre behörigheter

Som beskrivits i avsnitt 1.1 regleras i medicinföreskriften att den som är anställd vid en trafikskola eller i en optikbutik måste genomgå en utbildning för att bli synprovare. Bevis på genomgången utbildning ska lämnas till Transportstyrelsen. De bevis om genomgången utbildning som kommer till Transportstyrelsen förs inte in i något sökbart register. Transportstyrelsen kan därför inte säkerställa om de synintyg som kommer till myndigheten och som är utfärdade av anställda vid trafikskolor och optikbutiker faktiskt är utfärdade av utbildade synprovare som har den kunskap som krävs.

Säkerställande av kompetens för oftalmologassistent, ortoptist, optometritekniker och ögonsjuksköterska – lägre behörigheter och förnyelse av högre behörigheter  
Som beskrivits i avsnitt 1.1 regleras i medicinföreskrifterna att även läkare, optiker, oftalmologassistent, ortoptist, optometritekniker och ögonsjuksköterska får utfärda synintyg för lägre behörigheter. Detsamma gäller vid förnyelse av högre behörigheter för den som ännu inte har fyllt 45 år (med undantag för optometritekniker). Läkare och optiker är legitimerade yrken. Legitimationen kan ses som en garanti för att personen har de kunskaper och färdigheter som krävs för att utfärda synintyg. Dessutom för Socialstyrelsen ett register över de personer som har en legitimation. Det finns därför en möjlighet för Transportstyrelsen att säkerställa om en optiker eller läkare som utfärdar ett synintyg faktiskt är just optiker eller läkare.

Men för oftalmologassistent, ortoptist, optometritekniker och ögonsjuksköterska finns ingen specifik legitimation och inte heller något sökbart register. Transportstyrelsen kan därför varken säkerställa om de synintyg som kommer till myndigheten faktiskt är utfärdade av personer med dessa yrken eller om den som utfärdar synintyget har de kunskaper och färdigheter som krävs för att utfärda synintyg.

#### **Problem kopplat till den grundläggande synundersökningens innehåll**

Synundersökningens innehåll och apparatur – lägre behörigheter

Reglerna i medicinföreskrifterna om vad den grundläggande synundersökningen ska innehålla skiljer sig åt beroende på om synundersökningen utförs av å ena sidan läkare eller å andra sidan av de övriga yrkesgrupper som får utföra undersökningen, se Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Synundersökningens innehåll - lägre behörigheter.

Undersökning utförd av läkare	Undersökning utförd av övriga yrkeskategorier
Synskärpeprov	Synskärpeprov
Synfältundersökning, i regel Donders konfrontationsmetod.	Synfältundersökning utförd med apparatur avsedd för förenklad synfältsprövning.
Kontroll av ögats rörlighet, dubbelseende ska uppmärksammas.	-

Som framgår av Tabell 1 ska synfältet screenas med Donders konfrontationsmetod när synfältet undersöks av läkare. Kravet på att screena synfältet med Donders konfrontationsmetod kan ifrågasättas. Enligt den expertpanel som deltog i arbetet med den översyn<sup>4</sup> som föregick föreskriftsarbetet är Donders konfrontationsmetod en osäker undersökningsmetod. Expertpanelen ansåg att det är en mycket grov undersökning som görs av synfältet och att resultatet kan variera beroende på vem som utför undersökningen. Även rutinerade läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar kan missa kvadrantanopsier (synfältsbortfall i en fjärdedel av synfältet) när kontroll med Donders konfrontationsmetod görs. Expertpanelens åsikter om att undersökningsmetoden är mycket osäker har också bekräftats av optiker.<sup>5</sup>

Som framgår av Tabell 1 ska synfältet screenas med apparatur avsedd för förenklad synfältsprövning när synfältet undersöks av andra än läkare. Kravet att screena synfältet med apparatur avsedd för förenklad synfältsprövning kan också ifrågasättas. Enligt den expertpanel som deltog i arbetet med översynen är de instrument som används för detta ändamål okänsliga och fångar enbart upp mycket stora defekter. Expertpanelens åsikter har också bekräftats av optiker.<sup>6</sup> Det saknas dessutom krav på hur instrumenten mäter synfältet, som exempelvis krav på ljusstyrka, antalet testpunkter och testobjektets storlek. De enda krav som finns är att instrumenten ska vara godkända medicintekniska produkter. Detta kan leda till stora skillnader i screeningresultaten.

Transportstyrelsen anser att de metoder som används för att mäta synfältet både hos läkare och hos andra yrkeskategorier, t.ex. hos optiker och trafikskolor, är så pass osäkra att det finns risk att även större synfältdefekter inte uppmärksammas. Det finns också en risk att människor med liknande synfältsnedsättning behandlas på olika sätt.

<sup>4</sup> Översyn syn - En översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, TSV 2018-2366

<sup>5</sup> Vid möte med optikbranschen 2020-01-14.

<sup>6</sup> Vid möte med optikbranschen 2020-01-14.

Det finns inte heller något sakligt argument för att Transportstyrelsen i detta skede behöver få in viss information från läkare och annan information från andra yrkesgrupper för att avgöra om personen uppfyller kraven för syn alternativt om ytterligare utredning krävs.

Synundersökningens innehåll och apparatur – högre behörigheter

För sökande som är under 45 år och som ansöker om förnyelse av sina högre behörigheter får synundersökningen göras av flera olika yrkesgrupper.<sup>7</sup> Reglerna kring vad synundersökningen ska innehålla skiljer sig åt beroende på om synundersökningen utförs av å ena sidan läkare eller å andra sidan av de andra yrkesgrupperna som får utföra undersökningen, se Tabell 2 nedan.

För de som ansöker om högre behörigheter för första gången och för de som är över 45 år och ansöker om förnyelse av högre behörigheter finns inte dessa problem. Som beskrivits i avsnitten 1.2 och 1.3 ska de komma in med ett läkarintyg.

Tabell 2. Synundersökningens innehåll - högre behörigheter.

Undersökning utförd av läkare	Undersökning utförd av övriga yrkeskategorier
Synskärpeprov	Synskärpeprov
Synfältsundersökning, i regel Donders konfrontationsmetod.	Synfältsundersökning utförd med apparatur avsedd för förenklad synfältsprövning.
Kontroll av ögats rörlighet, dubbelseende ska uppmärksammas.	Kontroll av ögats rörlighet, dubbelseende ska uppmärksammas.
-	Uppgift om nystagmus.
Om anamnesen (sjukdomshistoriken) eller undersökningen ger misstanke om att synen är begränsad vid nedsatt belysning ska detta anges.	Uppgift om allvarligt begränsat seende vid nedsatt belysning.
Om anamnesen eller undersökningen ger misstanke om sjukdom som kan befaras försämra synförmågan avsevärt ska detta anges.	-

<sup>7</sup> De problem som beskrivs angående reglerna om förnyelse av högre behörigheter gäller inte taxiförarlegitimation. Det beror på att det för innehav av taxiförarlegitimation inte behövs någon återkommande kontroll av om de medicinska kraven fortfarande uppfylls.

Som beskrivits under avsnittet för lägre behörigheter ovan anser Transportstyrelsen att de metoder som används för att mäta synfältet både hos läkare och hos andra yrkeskategorier är så pass osäkra att det finns risk att även större synfältsdefekter inte uppmärksammas. Det finns också en risk att människor med liknande synfältsnedsättningar behandlas på olika sätt.

Det finns inte heller något sakligt argument för att Transportstyrelsen i detta skede behöver få in viss information från läkare och annan information från andra yrkesgrupper för att avgöra om personen uppfyller kraven för syn alternativt om ytterligare utredning krävs.

## 2.2 Utökad synundersökning

Även för den utökade synundersökningen finns flera problem med dagens reglering. Problemen som beskrivs nedan är desamma oavsett om det handlar om lägre behörigheter eller högre behörigheter. Sammanfattningsvis kan problemen delas in i följande områden:

- Vem som får utföra synundersökningen
- Synundersökningens innehåll

### **Problem kopplat till vem som får utföra synundersökningen**

Medicinföreskrifterna reglerar att det ska vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utför synundersökningen vid misstänkt synnedsättning eller ögonsjukdom i ansökningsprocessen och vid förnyelse av högre behörigheter. Det finns idag en stor frustration hos medborgare då det är svårt att få tid för en synundersökning hos en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Även inom ögonsjukvården är irritationen stor över den mängd synundersökningar som behöver göras till följd av att Transportstyrelsen efterfrågar synintyg och resultat från olika undersökningar, till exempel synfält. Ögonsjukvården har vid flera tillfällen informerat Transportstyrelsen om att de önskar lägga sina resurser på personer som verkligen behöver vård. Istället får de idag lov att prioritera personer som har bråttom att få en tid för att de måste komma in med ett synintyg till Transportstyrelsen.

Som beskrivits i stycket ovan reglerar medicinföreskrifterna att en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar ska *utföra* den utökade synundersökningen vid ansökan om körkort och vid förnyelse av högre behörigheter. Det skapar problem inom ögonsjukvården i de fall som ögonläkaren vill delegera de undersökningar som ska göras till annan personal. Transportstyrelsen har tagit emot synpunkter på att hälso- och sjukvårdspersonal tycker det är svårt att förstå vad som får delegeras och inte.

**Problem kopplade till innehållet i den utökade synundersökningen**

I körkortsdirektivet anges bland annat att kontrastkänslighet och bländningskänslighet särskilt ska uppmärksammas om synnedsättning eller ögonsjukdom misstänks i ansökningsprocessen eller vid förnyelse av högre behörigheter. I den översyn<sup>8</sup> som föregick föreskriftsarbetet konstaterades att medicinföreskrifterna inte uppfyller detta krav.

I medicinföreskriften regleras att synfältsundersökningen vid misstanke om ögonsjukdom ska göras med Donders konfrontationsmetod, men om synfältsdefekter misstänks ska en perimetriundersökning göras. Som beskrivits i avsnitt 2.1 anser Transportstyrelsen att Donders konfrontationsmetod är en osäker metod där risk finns för att även större synfältsnedsättningar inte uppmärksammas.

**2.3 Utredning av synen under pågående körkortsinnehav**

Även för reglerna kring utredning av synen under pågående körkortsinnehav finns flera problem. Problemen som beskrivs nedan är desamma oavsett om det handlar om lägre behörigheter eller högre behörigheter. Sammanfattningsvis kan problemen delas in i följande områden:

- Vem som får utföra synundersökningen
- Villkorsuppföljning

**Problem kopplat till vem som får utföra synundersökningen**

Medicinföreskrifterna reglerar att det vid utredning under pågående körkortsinnehav ska vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar synintyget vid synfältsnedsättning, vid begränsning av seendet vid nedsatt belysning och vid villkorsuppföljning av progressiv ögonsjukdom. Det gäller oavsett vilken sjukdom det handlar om och oavsett vad Transportstyrelsen efterfrågar för underlag. Som beskrivits under avsnittet om den utökade synundersökningen ovan finns idag en stor frustration hos medborgare då det är svårt att få tid för en synundersökning hos en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.

**Villkorsuppföljning**

Inom ögonsjukvården är irritationen stor över den mängd synundersökningar som krävs till följd av de villkorsbeslut som Transportstyrelsen fattar gällande personer med progressiva ögonsjukdomar. Ögonsjukvården har vid flera tillfällen informerat Transportstyrelsen om att de önskar lägga sina re-

---

<sup>8</sup> Översyn syn - En översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, TSV 2018-2366

surser på personer som verkligen behöver vård. Istället får de lov att prioritera personer som har bråttom att få en tid för att de måste komma in med ett synintyg till Transportstyrelsen

### 3. Vad ska uppnås?

Sverige har ambitiösa trafiksäkerhetsmål att nå till 2030, det är därför viktigt att säkerställa god kvalitet på synundersökning och synintyg. Om kvaliteten på synundersökningen och synintygen är bra ökar sannolikheten för att de som vistas i trafiken har god syn och därmed inte utgör en trafiksäkerhetsrisk. Det är också viktigt att de uppgifter som efterfrågas är proportionerliga med tanke på trafiksäkerheten samt kostnader för samhället och individen.

Det ska vara tydligt vem som får utfärda synintyg vid olika typer av synundersökningar. Det ska vara samma innehåll i intyget oavsett vilken yrkeskategori som utför undersökningen. Det är också viktigt att reglerna uppfyller körkortsdirektivets minimikrav och att reglerna så långt det är möjligt avlastar ögonsjukvården och underlättar för medborgare att få tid för synundersökning.

### 4. Vilka är lösningsalternativen?

För att tydliggöra vilka lösningsalternativ som finns är detta avsnitt indelat i tre huvudområden:

- Grundläggande synundersökning
- Utökad synundersökning
- Utredning av synen under pågående innehav

#### 4.1 Effekter om ingenting görs?

##### **Grundläggande synundersökning – effekter om inget görs**

Transportstyrelsen anser att det inte är något alternativ att låta reglerna kvarstå som de är när det gäller den grundläggande synundersökningen, bland annat eftersom myndigheten saknar bemyndigande för vissa av reglerna. Nedan beskrivs effekterna som kan komma att uppstå om ingen regelförändring görs.

Regler om vem som får utföra synundersökningen

##### *Delegation*

Reglerna om delegation i medicinföreskrifterna kommer fortsatt att vara svårtolkade och ge upphov till osäkerhet kring vad som får delegeras och inte inom hälso- och sjukvården. Det kan leda till att resurser inom hälso- och sjukvården läggs på fel saker samt att olika sjukvårdshuvudmän hantlar kontrollerna vid synundersökningen på olika sätt.

*Krav på tillstånd för att utbilda synprövare*

Transportstyrelsen kommer fortsätta att reglera vem som får utbilda synprövare trots att bemyndigande saknas. Transportstyrelsen får inte föreskriva om delar som saknar bemyndigande. Föreskrifter som står i strid med överordnad författning ska inte tillämpas. En konsekvens skulle kunna vara att domstolar och andra myndigheter gör bedömningen att föreskriften i dessa delar inte får användas.

*Tillsyn av de som har tillstånd att utbilda synprövare*

Transportstyrelsen kommer även fortsättningsvis att sakna laglig möjlighet att utöva tillsyn över de som har tillstånd att utbilda synprövare och vidta åtgärder mot dessa. Det kan resultera i att det inte upptäcks om verksamheten inte följer den uppsatta kursplanen eller att kvaliteten på utbildningen är undermålig. En följd av detta kan bli dålig kunskap hos synprövare och varierande kvalitet på synundersökningarna vilket i förlängningen skulle kunna påverka trafiksäkerheten negativt.

*Tillsyn av synundersökningsverksamheten vid trafikskolor*

Transportstyrelsens mandat att utöva tillsyn över synundersökningsverksamheten vid trafikskolor är inte helt tydligt. Även om sådant mandat finns och myndigheten vid tillsyn av en trafikskola får påtala brister rörande synundersökningen, skulle det ändå komma att saknas möjlighet för Transportstyrelsen att vidta åtgärder mot trafikskolan eller synprövaren om påtalade brister inte rättas till.

En följd av att tillsyn inte görs och att sanktionsmöjligheter saknas kan vara att synprövarna inte genomför synundersökningen på ett korrekt sätt, vilket i förlängningen skulle kunna påverka trafiksäkerheten negativt, då risk finns för att förare som inte uppfyller synkraven beviljas körkortstillstånd och körkort.

*Säkerställande av kompetens för anställda vid trafikskolor och i optikbutiker*

Transportstyrelsen kommer även fortsättningsvis att sakna möjlighet att kontrollera om de synintyg som kommer till myndigheten har utfärdats av behöriga synprövare. Det finns därför en risk att synintyg utfärdas av obehöriga personer med bristande kunskap, vilket kan leda till sämre kvalitet på synintyg och en risk för att Transportstyrelsen fattar beslut på felaktiga grunder. Det i sin tur kan påverka antingen individen eller samhället negativt. Det kan till exempel vara så att synintyget felaktigt anger att synkraven uppfylls, vilket leder till att en person som utgör en trafiksäkerhetsrisk får köra bil. Det kan även vara så att synintyget felaktigt anger att synkraven inte uppfylls, vilket leder till att en person som borde få köra bil blir nekad att göra det.



*Säkerställande av kompetens för oftalmologassistent, ortoptist, optometritekniker och ögonsjuksköterska*

Transportstyrelsen kommer inte heller fortsättningsvis kunna säkerställa om de synintyg som kommer till myndigheten faktiskt är utfärdade av oftalmologassistent, ortoptist, optometritekniker och ögonsjuksköterska eller om den som utfärdar synintyget har de kunskaper och färdigheter som krävs för att utfärda synintyg. Det i sin tur kan påverka antingen individen eller samhället negativt. Som beskrivits ovan kan det till exempel vara så att synintyget felaktigt anger att synkraven uppfylls, eller att synintyget felaktigt anger att synkraven inte uppfylls.

Regler om synundersökningens innehåll

Kraven på vad synundersökningen ska innehålla kommer fortsatt att variera beroende på vem som utför undersökningen. Till exempel kommer synfältet antingen fortsätta att kontrolleras med en osäker undersökningsmetod där resultatet varierar beroende på vem som gör undersökningen eller med en relativt okänslig apparat där det saknas krav på hur synfältet ska mätas. Det innebär en risk för att olika individer med liknande synnedläggning bedöms på olika sätt.

**Utökad synundersökning – effekter om inget görs**

Transportstyrelsen anser att det inte är något alternativ att låta reglerna vara som de är när det gäller den utökade synundersökningen, bland annat eftersom en regelförändring krävs för att uppfylla kraven i körkortsdirektivet. Nedan beskrivs effekterna som kan komma att uppstå om ingen regelförändring görs.

Regler om vem som får utföra synundersökningen

Frustrationen inom ögonsjukvården och hos personer som behöver synintyg kommer att kvarstå eftersom läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar behöver utfärda intygen. De undersökningar som Transportstyrelsen efterfrågar för att kunna fatta beslut om huruvida synkraven uppfylls kommer i lika stor omfattning som idag fortsätta att ske på bekostnad av personer som behöver vård.

Regler om synundersökningens innehåll

Föreskrifterna kommer inte heller fortsättningsvis att uppfylla körkortsdirektivets krav på uppmärksamhet av kontrastkänslighet och känslighet mot bländning. Minimikraven i körkortsdirektivet måste implementeras i svensk rätt annars uppfyller inte Sverige sina skyldigheter gentemot EU.

Synfältet kommer även fortsättningsvis i vissa fall att kontrolleras med en osäker undersökningsmetod där resultatet varierar beroende på vem som gör undersökningen. Det innebär bland annat en risk för att olika individer med liknande synnedläggning bedöms på olika sätt.

**Utredning av synen under pågående körkortsinnehav – effekter om inget görs**

Myndigheten kommer även fortsättningsvis att återkommande kräva in synintyg utfärdat av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar vid synfältsnedsättningar, begränsat seende vid nedsatt belysning och vid alla typer av progressiva ögonsjukdomar. En hantering som bland annat kan resultera i stora kostnader för den enskilde samt hög belastning av ögonsjukvårdens resurser. Det är inte alltid motiverat för ögonsjukvården att träffa personen utifrån ett medicinskt perspektiv, men det krävs för att personen ska kunna behålla sitt körkort.

**4.2 Alternativ som inte innebär reglering****Grundläggande synundersökning – alternativ som inte innebär reglering**

Transportstyrelsen anser att den grundläggande synundersökningen på något sätt måste regleras både vad gäller vem som får utföra synundersökningen och vad synundersökningen ska innehålla. Anledningen till myndighetens ställningstagande motiveras nedan.

Regler om vem som får utföra synundersökningen

I körkortsdirektivet och körkortslagen finns inga krav på vem som får utföra synundersökningen vid ansökan om körkortstillstånd. I körkortsförordningen anges för lägre behörigheter att den sökande ska komma in med ett synintyg. Det regleras inte vem som får utföra synundersökningen eller utfärda synintyget. Om medicinföreskrifterna inte skulle reglera vem som får utfärda synintyget kommer kompetensen att variera. Det innebär en risk för felaktiga bedömningar, vilket i förlängningen kan påverka trafiksäkerheten negativt. Om kompetenskrav saknas ökar dessutom risken för att liknande tillstånd bedöms på olika sätt beroende på vem som utför undersökningen. Mot bakgrund av ovanstående resonemang anser Transportstyrelsen att det i medicinföreskrifterna ska regleras vem som får utfärda synintyg.

Vid ansökan om högre behörigheter finns reglerat i körkortsförordningen att den som söker behöver komma in med ett läkarintyg. Samma sak gäller för den som ansöker om förnyelse av högre behörigheter och som har fyllt 45 år. För just denna del behövs därför ingen ytterligare reglering i medicinföreskrifterna.

Regler om synundersökningens innehåll

I körkortsdirektivet, körkortslagen och körkortsförordningen finns inga krav på vad den grundläggande synundersökningen ska innehålla. Ett alternativ skulle kunna vara att Transportstyrelsen inte reglerar vad synundersökningen ska innehålla, men Transportstyrelsen anser att detta måste regleras. Om medicinföreskrifterna inte reglerar detta, skulle den som utför synundersökningen själv få avgöra vad som är lämpligt att undersöka. Det i sin tur

skulle leda till stor variation i innehållet i synundersökningen vilket skulle kunna medföra:

- Att vissa personer behöver genomgå en mycket omfattande synundersökning som inte är motiverad i detta skede i processen där det är fråga om en grundläggande screening.
- Att vissa personer knappt undersöks, vilket skulle leda till att Transportstyrelsen efterfrågar kompletterande uppgifter för att kunna avgöra om synskraven uppfylls. Kompletterande intyg kan innebära kostnader för den sökande och att behandlingen av ansökan fördröjs.
- Svårigheter i att bedöma om synkraven uppfylls och om ytterligare utredning krävs.

#### **Utökad synundersökning – alternativ som inte innebär reglering**

Transportstyrelsen anser att det måste regleras vad synintyget ska innehålla när misstanke om synnedsättning eller ögonsjukdom finns. Anledningen till myndighetens ställningstagande motiveras nedan.

Regler om vem som får utföra synundersökningen

Körkortsdirektivet specificerar att den utökade synundersökningen vid ansökan om körkort ska utföras av behörig medicinsk personal. För att uppfylla kraven i direktivet krävs regler om detta i medicinföreskrifterna. Det finns därför inget alternativ som inte innebär reglering.

Regler om synundersökningens innehåll

Körkortsdirektivet specificerar även vad som ska uppmärksammas i den utökade synundersökningen vid ansökan om körkort. För att uppfylla kraven i direktivet krävs regler om detta i medicinföreskrifterna. Det finns därför inget alternativ som inte innebär reglering.

#### **Utredning av synen under pågående körkortsinnehav – alternativ som inte innebär reglering**

I medicinföreskrifternas 17 kap. finns kompetenskrav för utfärdande av intyg gällande andra sjukdomstillstånd och Transportstyrelsen anser att det på motsvarande sätt bör regleras vilken kompetens som krävs för utfärdande av synintyg vid olika typer av synnedsättningar, till exempel synfältsnedsättning, dubbelseende och synskärpa.

I den översyn<sup>9</sup> som föregick föreskriftsarbetet konstaterades att ett sätt att införliva körkortsdirektivets krav om regelbunden uppföljning av progressiv ögonsjukdom, eventuellt skulle kunna vara att överlämna den regelbundna uppföljningen till vården.

---

<sup>9</sup> Översyn syn - En översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, TSV 2018-2366

Fördelen med att inte reglera villkorsuppföljning vid progressiv ögonsjukdom skulle vara att antalet synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar minskar. Det i sin tur skulle innebära besparingar för hälso- och sjukvården. Det skulle också innebära lättnader för personer med progressiva ögonsjukdomar som idag lägger mycket tid och pengar på att regelbundet lämna in synintyg till Transportstyrelsen.

Det är svårt att uttala sig om huruvida trafiksäkerheten skulle påverkas negativt av att inte reglera uppföljning av progressiv ögonsjukdom i medicinföreskrifterna. Transportstyrelsen anser att det beror på vad de regelbundna undersökningarna som görs i vården innehåller, hur undersökningarna går till och hur ofta undersökningarna görs. Om de regelbundna undersökningarna sker inom rimlig tid, är anpassade efter sjukdomens progress och innehåller relevanta undersökningsmetoder, borde trafiksäkerheten inte påverkas negativt. Den bedömningen grundar Transportstyrelsen på att en person som regelbundet undersöks i vården ska anmälas till Transportstyrelsen när de medicinska kraven inte längre uppfylls.<sup>10</sup>

För att utreda om den regelbundna uppföljningen av personer med progressiva ögonsjukdomar skulle kunna överlåtas till vården har Transportstyrelsen:

- analyserat kraven i körkortsdirektivet,
- undersökt vilka nationella riktlinjer som finns för olika progressiva ögonsjukdomar, och
- kontaktat landets regioner.

Transportstyrelsen anser att kraven i körkortsdirektivet skulle kunna uppfyllas utan att medicinföreskrifterna reglerar något om krav på villkorsuppföljning för personer med progressiva ögonsjukdomar. Men det förutsätter att regelbundna och relevanta undersökningar görs i hälso- och sjukvården för alla progressiva ögonsjukdomar. I annat fall uppfylls inte körkortsdirektivets krav.

För att ta reda på vilka undersökningar som görs i vården har Transportstyrelsen tittat på vilka nationella riktlinjer och rekommendationer som finns för olika ögonsjukdomar och även varit i kontakt med Sveriges regioner. Myndigheten har kunnat konstatera att det inte går att säkerställa att ändamålsenlig uppföljning sker i vården, det vill säga sådan uppföljning som är

---

<sup>10</sup> Detta regleras i 10 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) och 1 kap. 9 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för körkortsinnehav m.m.

relevant för att kontrollera om synkraven i medicinföreskrifterna uppfylls. Det finns också risk för att vissa ögonsjukdomar inte följs upp alls.

Sammanfattningsvis anser Transportstyrelsen att det krävs någon form av reglering i medicinföreskrifterna, annars uppfylls inte kraven i körkortsdirektivet.

### 4.3 Regleringsalternativ

#### **Grundläggande synundersökning – regleringsalternativ**

Regleringsalternativ 1 – Transportstyrelsens förslag

Regleringsalternativ 1 innebär att kravet på vem som får *utföra* synundersökningen tas bort, istället regleras vem som får *utfärda* synintygen. Det är upp till den som utfärdar synintyget att avgöra vem som har tillräcklig kompetens för att utföra undersökningen. Alternativet innebär att de som får utfärda synintygen inte får delegera uppgiften om utfärdande till någon annan.

Regleringsalternativ 1 innebär att enbart läkare och optiker får utfärda synintyg för både lägre och högre behörigheter.

Alternativet innebär också att läkaren, vid utfärdande av det läkarintyg som krävs vid ansökan om högre behörigheter och vid förnyelse av högre behörigheter, kan överlåta åt en optiker att intyga delen som rör syn.

Regleringsalternativ 1 innebär att kravet på innehåll i synundersökningen är detsamma oavsett vem som utfärdar synintyget.

Synundersökningen ska innehålla mätning av synskärpa och anamnesfrågor ska besvaras.

Regleringsalternativ 2

Regleringsalternativ 2 ser likadant ut som alternativ 1 vad gäller de förändringar som föreslås om vem som får utföra synundersökningen och utfärda synintyget.

Regleringsalternativ 2 innebär, precis som alternativ 1, att kravet på innehåll i synundersökningen är detsamma oavsett vem som utfärdar synintyget.

Regleringsalternativ 2 innebär, till skillnad mot alternativ 1, att en synfältsundersökning med perimetri<sup>11</sup> alltid ska göras vid den grundläggande synundersökningen. Utöver perimetriundersökningen ska även synskärpan mätas och anamnesfrågor besvaras på motsvarande sätt som i alternativ 1.

---

<sup>11</sup> Perimetri innebär att synfältsundersökningen görs i ett särskilt instrument, en så kallad perimeter. En perimeter kan visa ljuspunkter på många olika ställen i synfältet och ljusstyrkan på testpunkterna går att variera.

#### Regleringsalternativ 3

Regleringsalternativ 3 ser likadant ut som alternativ 1 och 2 vad gäller de förändringar som föreslås om vem som får utföra synundersökningen och utfärda synintyget.

Regleringsalternativ 3 liknar alternativ 2 men med skillnaden att en synfältsundersökning med perimetri bara ska ingå i den grundläggande synundersökningen när det gäller personer som är över 60 år. Det innebär att den som är över 60 år och som ansöker om körkortstillstånd för lägre eller högre behörigheter eller som ansöker om förlängning av sina högre behörigheter ska undersökas med perimetri. Utöver perimetriundersökningen ska svar på anamnesfrågor tas in och synskärpan mätas på motsvarande sätt som för alternativ 1 och 2.

#### Regleringsalternativ 4

Till skillnad mot alternativ 1–3 innebär regleringsalternativ 4 att reglerna på motsvarande sätt som idag anger vem som får *utföra* synundersökningen istället för att enbart reglera vem som får *utfärda* synintyget. Alternativet innebär även att de som får utföra synundersökningen och utfärda synintygen idag kommer att få göra det framöver, både vad gäller lägre och högre behörigheter.

Alternativet innebär att det, till skillnad från idag, i föreskriften anges vilken kompetens som den som är anställd hos en optiker eller vid en trafikskola ska ha för att få utföra synundersökning och utfärda synintyg. Däremot regleras inte hur personen ska få den kompetensen och något kontrollsystem för att säkerställa att den som utfärdar synintyget har rätt kompetens föreslås inte heller.

Alternativ 4 innebär vidare att enbart läkare får utföra synundersökningen och utfärda synintygen vid ansökan om högre behörigheter (precis som idag). Vid förnyelse av högre behörigheter får (precis som idag):

- läkare, legitimerad optiker, oftalmologassistent, ortoptist, ögonsjuksköterska och sjuksköterska med vidareutbildning i ögonsjukvård utföra synundersökningen och utfärda synintyg i de fall den sökande är under 45 år.
- enbart läkare utföra synundersökningen och utfärda synintyg i de fall den sökande har fyllt 45 år.

Regleringsalternativ 4 innebär att synundersökningen ska innehålla mätning av synskärpan och screening av synfältet med apparatur godkänd för synfältsprovning eller med Donders konfrontationsmetod.

**Sammanfattande jämförelse av övervägda alternativ för den grundläggande synundersökningen**

I Tabell 3 nedan sammanfattas likheter och skillnader mellan de olika regleringsalternativen för den grundläggande synundersökningen.

Remiss

Väg och järnväg  
Trafikant  
Trafikantregler

Tabell 3. Sammanfattande jämförelse av övervägda alternativ - grundläggande synundersökning.

	<b>Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)</b>	<b>Regleringsalternativ 2</b>	<b>Regleringsalternativ 3</b>	<b>Regleringsalternativ 4</b>
<b>Vem får utfärda det grundläggande synintyget för lägre behörigheter?</b>	Läkare och optiker	Läkare och optiker	Läkare och optiker	Läkare, optiker, oftalmologassistent, ortoptist, optometritekniker, ögonsjuksköterska, den som är anställd hos optiker eller vid trafikskola och inte har någon av ovanstående utbildningar.
<b>Vem får utföra den grundläggande synundersökningen?</b>	Den som optikern eller läkaren bedömer har tillräcklig kompetens.	Den som optikern eller läkaren bedömer har tillräcklig kompetens.	Den som optikern eller läkaren bedömer har tillräcklig kompetens.	Läkare, optiker, oftalmologassistent, ortoptist, optometritekniker, ögonsjuksköterska, den som är anställd hos optiker eller vid trafikskola och inte har någon av ovanstående utbildningar.
<b>Vad ska den grundläggande synundersökningen innehålla?</b>	Mätning av synskärpa och svar på anamnesfrågor.	Mätning av synskärpan, svar på anamnesfrågor och mätning av synfältet med perimetri.	Mätning av synskärpan, svar på anamnesfrågor och mätning av synfältet med perimetri för den som är över 60 år.	Mätning av synskärpan och screening av synfältet med apparatur godkänd för synfältsprövning eller med Donders konfrontationsmetod.



	<b>Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)</b>	<b>Regleringsalternativ 2</b>	<b>Regleringsalternativ 3</b>	<b>Regleringsalternativ 4</b>
<b>Vilka regler finns i medicinföreskrifterna för att säkerställa tillräcklig kompetens hos den som utfärdar det grundläggande synintyget?</b>	Inga	Inga	Inga	I medicinföreskrifterna specificeras vilken kompetens den som är anställd hos en optiker eller vid en trafikskola måste ha.

**Utökad synundersökning – regleringsalternativ**

Regleringsalternativ 1 – Transportstyrelsens förslag

Regleringsalternativ 1 innebär att kravet på att det måste vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som *utför* de olika momenten i den utökade synundersökningen tas bort. Istället regleras att det måste vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som *utfärdar* det utökade synintyg som krävs efter den utökade synundersökningen.

Regleringsalternativ 1 innebär att innehållet i det utökade synintyget ska innehålla uppgift om:

- synskärpa, om det inte är uppenbart att uppgifterna saknar relevans i det specifika fallet.
- synfält, resultat från en perimetriundersökning ska bifogas om det inte är uppenbart att resultatet saknar relevans i det specifika fallet.
- eventuellt dubbelseende.
- diagnostiserad ögonsjukdom eller misstanke om sådan sjukdom samt information om sjukdomen betraktas som progressiv.
- sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna.

I de fall det har framkommit att personen har allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt nedsatt mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet ska det anges i synintyget.

Regleringsalternativ 2

Regleringsalternativ 2 innebär, till skillnad mot alternativ 1, att både läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och optiker får utfärda det utökade synintyget.

Regleringsalternativ 2 ser likadant ut som alternativ 1 vad gäller synundersökningens innehåll.

Regleringsalternativ 3

Regleringsalternativ 3 innebär, i likhet med alternativ 1, att det alltid måste vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar det utökade synintyget.

Regleringsalternativ 3 innebär en liten förändring i innehållet i det utökade synintyget jämfört med alternativ 1 och 2. Med detta regleringsalternativ ska uppgift om synskärpa alltid finnas med, detsamma gäller resultat från en

perimetriundersökning. För alternativ 1 och 2 kan dessa delar i sällsynta fall uteslutas.

Regleringsalternativ 4

Regleringsalternativ 4 innebär, precis som alternativ 1 och 3, att det alltid måste vara en ögonläkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar det utökade synintyget.

Regleringsalternativ 4 liknar regleringsalternativ 3, men med skillnaden att intyget alltid ska innehålla resultat från undersökning av mörkerseende, kontrastkänslighet och bländningskänslighet.

**Sammanfattande jämförelse av övervägda alternativ för den utökade synundersökningen**

I Tabell 4 nedan sammanfattas likheter och skillnader mellan de olika regleringsalternativen för den utökade synundersökningen.

Remiss

Väg och järnväg  
Trafikant  
Trafikantregler

Tabell 4. Sammanfattande jämförelse av övervägda alternativ - utökad synundersökning.

	<b>Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)</b>	<b>Regleringsalternativ 2</b>	<b>Regleringsalternativ 3</b>	<b>Regleringsalternativ 4</b>
<b>Vem får utfärda det utökade synintyget?</b>	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och optiker.	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.
<b>Vem får utföra den utökade synundersökningen?</b>	Den som läkaren bedömer har tillräcklig kompetens.	Den som läkaren eller optikern bedömer har tillräcklig kompetens.	Den som läkaren bedömer har tillräcklig kompetens.	Den som läkaren bedömer har tillräcklig kompetens.
<b>Vad ska den utökade synundersökningen innehålla?</b>	<p>Synskärpa, om det inte är uppenbart att uppgifterna saknar relevans i det specifika fallet.</p> <p>Synfält, resultat från en perimetriundersökning ska bifogas om det inte är uppenbart att resultatet saknar relevans i det specifika fallet.</p> <p>Dubbelseende</p> <p>Diagnostiserad ögonsjukdom eller misstanke om sådan sjukdom samt information om</p>	<p>Synskärpa, om det inte är uppenbart att uppgifterna saknar relevans i det specifika fallet.</p> <p>Synfält, resultat från en perimetriundersökning ska bifogas om det inte är uppenbart att resultatet saknar relevans i det specifika fallet.</p> <p>Dubbelseende</p> <p>Diagnostiserad ögonsjukdom eller misstanke om sådan sjukdom samt information om</p>	<p>Synskärpa</p> <p>Synfält</p> <p>Dubbelseende</p> <p>Diagnostiserad ögonsjukdom eller misstanke om sådan sjukdom samt information om</p>	<p>Synskärpa</p> <p>Synfält</p> <p>Dubbelseende</p> <p>Diagnostiserad ögonsjukdom eller misstanke om sådan sjukdom samt information om</p>

	<b>Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)</b>	<b>Regleringsalternativ 2</b>	<b>Regleringsalternativ 3</b>	<b>Regleringsalternativ 4</b>
	sjukdomen betraktas som progressiv.	sjukdomen betraktas som progressiv.	sjukdomen betraktas som progressiv.	sjukdomen betraktas som progressiv.
	Sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna.	Sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna.	Sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna.	Sjukdomshistorik och andra omständigheter som kan påverka synfunktionerna.
	I de fall det har framkommit att personen har allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt nedsatt mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet ska det anges i synintyget.	I de fall det har framkommit att personen har allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt nedsatt mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet ska det anges i synintyget.	I de fall det har framkommit att personen har allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt nedsatt mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet ska det anges i synintyget.	Resultat från undersökning av mörkerseende, kontrastkänslighet och bländningskänslighet ska bifogas.

**Utredning av synen under pågående körkortsinnehav – regleringsalternativ**

Regleringsalternativ 1 – Transportstyrelsens förslag

Regleringsalternativ 1 innebär att det underlag som Transportstyrelsen begär in under pågående innehav får utfärdas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och även i de flesta fall av optiker.<sup>12</sup> Underlag som handlar om bedömning av dubbelseende måste dock alltid intygas av en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.

Regleringsalternativ 1 innebär att Transportstyrelsen, precis som idag, behöver följa alla med en progressiv ögonsjukdom som myndigheten får kännedom om. Det gäller oavsett om personen har en sådan ögonsjukdom som regelbundet följs i hälso- och sjukvården eller inte. Precis som idag ska villkor om synintyg föreskrivas och villkorsintervall bedömas i det enskilda fallet.

Regleringsalternativ 2

Regleringsalternativ 2 innebär att både läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och optiker får utfärda samtliga intyg som krävs under pågående innehav.<sup>13</sup>

Regleringsalternativ 2 innebär att det i medicinföreskrifterna regleras att körkort kan medges vid progressiva ögonsjukdomar under förutsättning att körkortshavaren regelbundet följs. Den regelbundna uppföljningen kan göras antingen av hälso- och sjukvården eller av Transportstyrelsen. Om det är Transportstyrelsen som följer körkortshavaren ska villkor om läkarintyg beslutas med villkorsintervall som bedöms i det enskilda fallet. Skillnaden mot dagens reglering och mot regleringsalternativ 1, är alltså att Transportstyrelsen inte behöver följa alla som har en progressiv ögonsjukdom och som myndigheten har fått kännedom om. Personer som regelbundet följs av hälso- och sjukvården behöver inte följas av Transportstyrelsen.

Regleringsalternativ 3

Regleringsalternativ 3 innebär att det alltid måste vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar samtliga intyg som krävs under pågående innehav.

Regleringsalternativ 3 innebär till skillnad mot alternativ 1, alternativ 2 och dagens reglering att den progressiva ögonsjukdomen som sådan är hinder

---

<sup>12</sup> Enligt 10 kap. 6 § Körkortslagen får Transportstyrelsen enbart förelägga om att ge in ett läkarintyg, men förslaget innebär att underlag från optiker kan accepteras.

<sup>13</sup> Enligt 10 kap. 6 § Körkortslagen får Transportstyrelsen enbart förelägga om att ge in ett läkarintyg, men förslaget innebär att underlag från optiker kan accepteras.

för körkortsinnehav så länge som den inte följs regelbundet. Den regelbundna uppföljningen kan, precis som med regleringsalternativ 2, göras antingen av hälso- och sjukvården eller av Transportstyrelsen. Om det är myndigheten som följer körkortshavaren ska villkor om synintyg föreskrivas och villkorsintervall bedömas i det enskilda fallet.

**Sammanfattande jämförelse av övervägda alternativ för synundersökningen under pågående körkortsinnehav**

I Tabell 5 nedan sammanfattas likheter och skillnader mellan de olika regleringsalternativen för synundersökningen under pågående körkortsinnehav.

Remiss

Väg och järnväg  
Trafikant  
Trafikantregler

Tabell 5. Sammanfattande jämförelse av övervägda alternativ - synundersökning under pågående körkortsinnehav.

	<b>Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)</b>	<b>Regleringsalternativ 2</b>	<b>Regleringsalternativ 3</b>
<b>Vem får utfärda synintyget under pågående körkortsinnehav?</b>	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och i det flesta fall optiker. Underlag som handlar om dubbelseende måste alltid intygas av läkare.	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och optiker.	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.
<b>Vem får utföra synundersökningen under pågående körkortsinnehav?</b>	Den som läkaren eller optikern bedömer har tillräcklig kompetens.	Den som läkaren eller optikern bedömer har tillräcklig kompetens.	Den som läkaren bedömer har tillräcklig kompetens.
<b>Vilka regler finns kring villkorsuppföljning?</b>	Transportstyrelsen ska följa alla som har en progressiv ögonsjukdom som myndigheten får kännedom om.	Det krävs regelbunden uppföljning av alla som har en progressiv ögonsjukdom. Uppföljningen kan antingen göras av sjukvården eller av Transportstyrelsen.	Progressiv ögonsjukdom är hinder för körkortsinnehav så länge som sjukdomen inte regelbundet följs. Den regelbundna uppföljningen kan antingen göras av sjukvården eller av Transportstyrelsen.



## 5. Vilka är berörda?

### 5.1 Företag

Föreskriftsförslaget kommer att påverka tre olika branscher: optikbranschen, trafikskolebranschen och de som utbildar synprövare. Se avsnitt 13 för kvantifiering av de företag som påverkas.

### 5.2 Medborgare

De medborgare som berörs av föreslagen reglering är de som ansöker om körkortstillstånd för lägre och högre behörigheter eller förnyelse av högre behörigheter.

Även de medborgare som redan har ett körkort men som av någon anledning utreds av Transportstyrelsen för sin syn berörs av förslaget. Det kan till exempel handla om en läkaranmälan eller om en person med en progressiv ögonsjukdom.

Transportstyrelsen har inte tillgång till statistik över hur många synundersökningar inför ansökan om körkortstillstånd som genomförs varje år. Där emot framgår av statistik från vägtrafikregistret (VTR) hur många körkortstillstånd som årligen beviljas. För att få ett körkortstillstånd beviljat krävs att en synundersökning är genomförd. Antal beviljade körkortstillstånd för lägre och högre behörigheter år 2022 var totalt 233 476 stycken.

För att få sina högre behörigheter förnyade krävs också att en synundersökning är genomförd. Transportstyrelsen har inte tillgång till statistik över hur många synundersökningar inför ansökan om förnyelse av högre behörigheter som genomförs varje år. Däremot framgår av statistik från VTR hur många som har fått godkänt på sin ansökan om förnyelse av högre behörigheter. Antal registrerade godkända förnyelser år 2022 var 85 740 stycken.

Utifrån ovanstående statistik är det rimligt att anta att antalet synundersökningar som genomförs varje år är fler än 319 216<sup>14</sup> stycken (även de som inte har fått bifall på sina ansökningar har i många fall varit på en synundersökning). Transportstyrelsen uppskattar därför att minst 320 000 medborgare som ansöker om körkortstillstånd eller förnyelse av högre behörigheter årligen berörs av föreslagen reglering.

Transportstyrelsen har inte heller tillgång till statistik över hur många synintyg som myndigheten efterfrågar under pågående körkortsinnehav. Enligt

---

<sup>14</sup> 233 476 + 85 740 = 319 216

interna uppskattningar skulle det kunna handla om 2 000 personer årligen. Även dessa berörs av förslaget.

### 5.3 Staten, regioner och kommuner

Föreskriftsförslaget innebär att de delar av hälso- och sjukvården som erbjuder synundersökning kommer att påverkas. Dels eftersom förslaget innebär att färre yrkeskategorier än idag får utfärda det grundläggande synintyget och dels eftersom innehållet i både den grundläggande synundersökningen och den utökade synundersökningen ändras. Transportstyrelsen har inte några uppgifter om hur många sjukvårdsinrättningar som erbjuder synundersökning inför ansökan om körkortstillstånd eller vid förnyelse av högre behörigheter.

Ögonsjukvården berörs då det idag enbart är läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar synintyget vid den utökade synundersökningen och synintyget under pågående innehav när det gäller synfältsnedläggningar, mörkerseende och villkorsuppföljning av progressiva ögonsjukdomar. Enligt Socialstyrelsen fanns år 2017 ca 820 verksamma läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.<sup>15</sup>

Förutom hälso- och sjukvården berörs även Transportstyrelsen av föreslagna ändringar.

## 6. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 6.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 6.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 6.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Transportstyrelsen bedömer att föreslagna ändringar kan få effekter av betydelse för företag. Dessa konsekvenser redovisas därför under avsnitt C.

---

<sup>15</sup> [Tillgång och efterfrågan på specialistläkare inom samtliga specialiteter Socialstyrelsen](#)

## 6.2 Medborgare

### Tillgänglighet

Det föreslagna regleringsalternativet om grundläggande synundersökning kommer troligtvis att leda till att majoriteten av de trafikskolor som idag erbjuder synundersökning inte kommer att göra det framöver. En konsekvens av detta blir att den som ska boka tid för en grundläggande synundersökning behöver vända sig till en optiker. Medborgaren har även, precis som idag, möjlighet att vända sig till hälso- och sjukvården för att be om en läkartid för den grundläggande synundersökningen, men Transportstyrelsen bedömer att det inte kommer att ske i någon större omfattning.<sup>16</sup> Trots att det är sannolikt att trafikskolorna inte längre kommer att erbjuda någon synundersökning bedömer Transportstyrelsen att möjligheten för medborgare att få en tid för den grundläggande synundersökningen inte kommer att påverkas i någon större omfattning. Den bedömningen grundas bland annat på att optikbranschen vid upprepade tillfällen har svarat Transportstyrelsen att majoriteten av landets optikbutiker har kapacitet för att utföra fler synundersökningar än idag (se avsnitt C och avsnitt 20).

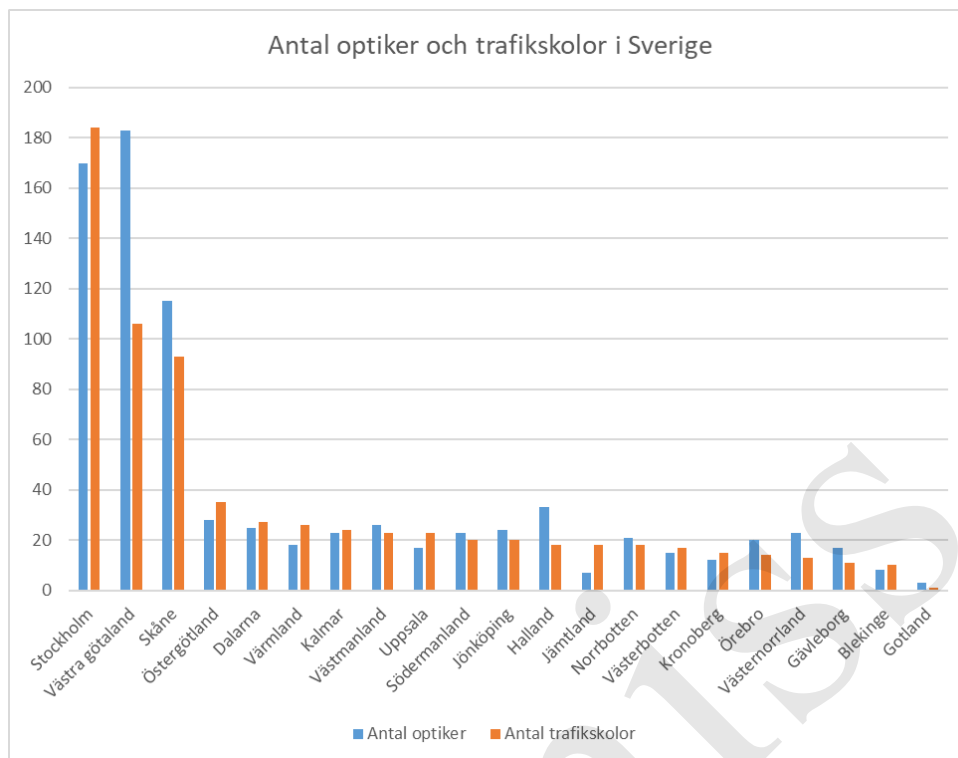
Antalet optiker runt om i Sverige är ungefär lika många som antalet trafikskolor<sup>17</sup> och fördelningen av optikbutiker i olika regioner liknar fördelningen av trafikskolor, se Figur 4. Förslaget regleringsalternativ borde därför inte försämra tillgängligheten för medborgare, varken för de som bor i eller utanför storstäderna. Dessutom erbjuder inte alla trafikskolor synundersökning idag.

Förslaget skulle däremot kunna innebära ökad tidsåtgång för vissa medborgare som behöver vända sig både till en optiker och till en trafikskola, istället för bara till en trafikskola.

---

<sup>16</sup> Enligt interna uppgifter är det idag mycket få synintyg som utfärdas av andra än optiker eller anställda hos optikbutiker eller trafikskolor.

<sup>17</sup> Enligt uppgift från [www.allabolag.se](http://www.allabolag.se) den 20 februari 2023 fanns 811 optiker och 716 trafikskolor.



Figur 4. Jämförelse mellan antal optiker och antal trafikskolor i Sverige.

Möjligheten för medborgare att få tid för en utökad synundersökning borde inte påverkas eftersom föreskriftsförslaget innebär att, det precis som idag, är läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som ska utfärda dessa intyg.

Däremot bedömer Transportstyrelsen att det borde bli lättare för medborgare som redan har körkort att få tid för en synundersökning. Det beror på att de synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar under pågående innehav i de flesta fall även föreslås få utfärdas av optiker. De föreslagna reglerna är inte tvingande för optikerna, men Transportstyrelsen har varit i kontakt med Optikerförbundet och optikbranschen och de är mycket positiva till detta förslag. Transportstyrelsens uppfattning är därför att många optikbutiker kommer erbjuda de synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar. Det i sin tur borde leda till att synintygen kan ges in till Transportstyrelsen inom en kortare tid, vilket innebär att ärendena kan avgöras snabbare hos myndigheten.

#### Priset för synundersökningen

Transportstyrelsen ser en risk att snittkostnaden för den grundläggande synundersökningen kommer att öka något. Transportstyrelsen grundar antagandet på att de stickprov som myndigheten har gjort visar att synundersök-

ningen hos trafikskolor är något billigare än synundersökningen i optikbutiker. Dessutom ska den som utfärdar det grundläggande synintyget med det föreslagna regleringsalternativet vara optiker eller läkare. Eftersom konkurrensen mellan trafikskolor och optikbutiker försvinner finns även en risk att optikbutikerna höjer priset. Samtidigt har landets optikbutiker flera olika ägare vilket borde innebära att de fortfarande konkurrerar mellan varandra om kunderna. Medelpriset för en synundersökning hos optiker idag är ca 150 kr och medelpriset för en synundersökning hos en trafikskola är ca 105 kr.<sup>18</sup>

Priset för den utökade synundersökningen borde inte påverkas i någon större omfattning.

Transportstyrelsen har svårt att uppskatta eventuella förändringar i kostnaden för de synintyg som kan krävas under pågående körkortsinnehav. Kostnaden för synintyg inom ögonsjukvården borde inte påverkas, men hur mycket en synundersökning och ett synintyg kommer att kosta hos en optiker kan Transportstyrelsen inte svara på, eftersom detta är en ny typ av tjänst som inte har funnits tidigare. De synundersökningar och synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar för kontroll av körkortsinnehavet ingår inte i högkostnadsskyddet och det är därför rimligt att anta att kostnaden hos optiker inte borde vara högre än vad kostnaden är inom ögonsjukvården idag. Dessutom kommer medborgaren ha ett val att vända sig till antingen ögonsjukvården eller optikern.

#### **Sannolikhet för likvärdiga bedömningar**

I och med de förändringar som föreslås angående innehållet i den grundläggande synundersökningen anser Transportstyrelsen att förutsättningarna för likvärdiga bedömningar blir bättre. Det ställningstagandet grundar myndigheten bland annat på att innehållet i undersökningen nu kommer att vara detsamma oavsett vem som utfärdar intyget. Dessutom kommer synfältet inte längre att mätas med de osäkra metoder som används idag. Istället kommer personens sjukdomshistorik bedömas.

De nedsättningar av synfältet som dagens synfältsscreening hittar och som föranleder behov av ytterligare utredning är stora nedsättningar som har orsakats av till exempel stroke, skallskador eller hjärnblödning. Transportstyrelsen bedömer att sådana defekter även hittas vid granskning av sjukdomshistoriken under förutsättning att tillräcklig information har samlats in och värderats på ett korrekt sätt.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Enligt resultat från enkätundersökningar som Transportstyrelsen har genomfört.

<sup>19</sup> För att säkerställa att tillräcklig information finns med i sjukdomshistoriken kommer Transportstyrelsen i en blankett ta fram ett frågebatteri som den sökande ska svara på.

De förändringar som föreslås angående innehållet i det utökade synintyget leder till bättre förutsättningar för likvärdiga bedömningar. Det beror på att förslaget innebär att synfältet alltid ska mätas med perimetri. Så som reglerna ser ut idag ska synfältet undersökas med perimetri om misstanke om synfältsdefekter föreligger, i andra fall får Donders konfrontationsmetod användas. Som beskrivits tidigare är Donders konfrontationsmetod en osäker undersökningsmetod där resultatet är mycket beroende av den som gör undersökningen. Men det är i praktiken en mycket liten andel av de utökade synundersökningarna som görs av andra anledningar än när misstanke om synfältsdefekter föreligger. Därmed är det idag bara en liten andel av de utökade synundersökningarna som screenar synfältet med en osäker undersökningsmetod. Det innebär att sannolikheten för likvärdiga bedömning vid den utökade synundersökningen i praktiken inte borde öka särskilt mycket med föreslagen reglering.

De förändringar som föreslås för de synintyg som Transportstyrelsen kan komma att efterfråga under pågående körkortsinnehav borde inte påverka sannolikheten för likvärdiga bedömningar. Trots att förslaget innebär att även optiker får utfärda majoriteten av dessa synintyg bedömer Transportstyrelsen att optiker, precis som läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar, har den kompetens som krävs för att utfärda intygen.

### 6.3 Staten, regioner eller kommuner

#### **Hälso- och sjukvården**

Hälso- och sjukvården berörs av föreskriftsförslaget eftersom regleringen innebär att färre yrkesgrupper än idag får utfärda det grundläggande synintyget för lägre behörigheter. Transportstyrelsen kan inte uttala sig om hur många synintyg som utfärdas av oftalmologassistenter, ortoptister och ögonsjuksköterskor (dvs. de yrken inom hälso- och sjukvården som inte längre kommer att få utfärda synintyg). Men enligt interna uppskattningar är det mycket ovanligt att personer med dessa yrken utfärdar synintyg. Det är också mycket ovanligt att läkare utfärdar det grundläggande synintyget inför ansökan om lägre behörigheter. Den absoluta majoriteten av grundläggande synintyg inför ansökan om lägre behörigheter står optiker och anställda hos optiker eller vid trafikskolor för. Transportstyrelsen bedömer att de som har vänt sig till trafikskolor för att göra synundersökningen i första hand kommer att vända sig till optikbutiker. Den förändring som förslaget innebär i denna del bedöms därför inte påverka sjukvården i någon större omfattning.

Vad gäller högre behörigheter krävs idag vid ansökan och vid förnyelse ett läkarintyg i majoriteten av alla ärenden. Läkaren får enligt dagens regler utgå från optikerns uppgifter om synskärpa, de uppgifterna ska sedan ingå i läkarens samlade bedömning. Föreskriftsförslaget innebär att läkaren kan

överlåta hela syndelen av undersökningen till en optiker (och resultatet behöver inte ingå i läkarens samlade bedömning). Denna förändring borde få en positiv påverkan på sjukvården.

Transportstyrelsen bedömer att de förändringar av innehållet i den grundläggande synundersökningen som myndigheten har föreslagit inte kommer att påverka hälso- och sjukvården i någon större omfattning. Å ena sidan kommer ingen synfältskontroll att krävas, men å andra sidan krävs att anamnesfrågor besvaras.

Transportstyrelsen bedömer att det föreslagna regeringsalternativet angående det utökade synintyget får viss påverkan på ögonsjukvården. Förslaget innebär att synfältskontrollen vid den utökade synundersökningen alltid ska göras med perimetri. Idag kan Donders konfrontationsmetod användas om inte synfältsdefekter misstänks. En sådan förändring leder i teorin till att ökad tid krävs för den utökade synundersökningen. I praktiken bedömer dock Transportstyrelsen att förändringen i detta avseende inte blir särskilt stor. Den bedömningen baserar myndigheten på att de flesta synundersökningar som görs när synnedsättning misstänks redan idag utförs med perimetri eftersom det i majoriteten av alla fall är just synfältet som behöver utredas mer.

Transportstyrelsen bedömer att belastningen på ögonsjukvården totalt sett kommer att minska i och med föreslagen reglering. Den bedömningen baseras på förslaget att även optiker får utfärda de flesta av de synintyg som kan komma att krävas under pågående innehav. Majoriteten av de synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar under pågående innehav rör synfält och dessa intyg föreslås även optiker få utfärda. Denna förändring kommer att leda till att ögonsjukvården i större omfattning än idag kan ägna sig åt att undersöka och behandla personer som behöver vård istället för att lägga tid på att undersöka om personer uppfyller synkraven för körkortsinnehav.

#### **Transportstyrelsen**

Föreskriftsförslaget bedöms påverka Transportstyrelsen i form av övergångskostnader för anpassning av blanketter. Se den övergripande konsekvensutredningen.

#### **6.4 Miljö**

De föreslagna regelförändringarna bedöms inte få någon betydande effekt på miljön.

#### **6.5 Externa effekter**

De föreslagna regelförändringarna bedöms inte få någon extern effekt på till exempel utsläpp till luft och vatten, buller, olyckor eller infrastrukturslitage.

## 7. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Se avsnitt 4.2 för redogörelse av varför reglering anses vara det bästa alternativet.

För att tydliggöra vilka konsekvenser de olika lösningsalternativen skulle få är detta avsnitt indelat i tre huvudområden:

- Grundläggande synundersökning
- Utökad synundersökning
- Utredning av synen under pågående innehav

### 7.1 Grundläggande synundersökning

#### Regleringsalternativ 1 – Transportstyrelsens förslag

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Regleringsalternativ 1 innebär att enbart läkare och optiker får utfärda det grundläggande synintyget. En konsekvens blir att flera yrkeskategorier som tidigare har fått utfärda synintyg inte längre får göra det.<sup>20</sup> Däremot får personer som inte är läkare eller optiker fortfarande utföra synundersökningen, så länge som den som utfärdar synintyget (läkare eller optiker) bedömer att de har tillräcklig kompetens inom området.

Eftersom majoriteten av alla synintyg vid ansökan om lägre behörigheter idag utfärdas av optiker, anställda vid optikbutiker eller anställda vid trafikskolor, bedömer Transportstyrelsen att det är optikbutiker och trafikskolor som kommer att påverkas mest av förändringen.

Möjligheten för anställda vid trafikskolor att utföra synundersökning försvinner inte i teorin eftersom trafikskolan kan knyta optiker eller läkare till sig, men i praktiken antar Transportstyrelsen att de flesta trafikskolor som idag erbjuder synundersökning inte kommer att göra det framöver. Som beskrivs under avsnitt C bedömer Transportstyrelsen att den negativa påverkan på trafikskolorna inte blir alltför stor.

En konsekvens av regleringsförslaget är att anställda i optikbutiker som inte är legitimerade optiker inte längre får utfärda synintyget, däremot får de fortfarande göra synundersökningen så länge som en optiker utfärdar intyget. Regleringsförslaget skulle också kunna innebära en ökad administrativ

---

<sup>20</sup> Det rör sig om oftalmologassistent, ortoptist, den som har genomgått utbildning till optometritekniker, ögonsjuksköterska, sjuksköterska med vidareutbildning i ögonsjukvård, den som är anställd hos optiker eller vid trafikskola och som inte är legitimerad optiker eller läkare.



börda för optikerna som måste utfärda samtliga synintyg. Den största konsekvensen för optikbutikerna borde bli den ökade efterfrågan på synundersökningar. Transportstyrelsen har varit i kontakt med optikbranschen som bedömer att det finns kapacitet för att hantera detta, se avsnitt C.

De medborgare som ansöker om körkortstillstånd berörs av förslaget eftersom de inte längre kan göra synundersökningen på trafikskolor, men som beskrivits i avsnitt 6.2 bedömer Transportstyrelsen att möjligheten för medborgare att få en tid för den grundläggande synundersökningen inte borde påverkas i någon större omfattning.

#### *Delegation*

Eftersom alternativ 1 reglerar vem som får utfärda synintyg och inte vem som får utföra synundersökningen kommer otydligheten med vad som får delegeras att försvinna. Transportstyrelsen anser att myndigheten i detta fall bör vara neutral till hur den som utfärdar intyget väljer att skaffa nödvändigt underlag, det blir dennes ansvar att undersökningen utförs av personer med tillräcklig kompetens.

#### *Krav på tillstånd att utbilda synprövare*

Eftersom alternativet innebär att endast läkare och optiker får utfärda synintyg upphör de problem som finns kopplade till tillstånd att utbilda synprövare.

Eftersom behovet av den särskilda utbildningen för synprövare inte kommer att finnas kvar, kommer även de som har tillstånd att utbilda synprövare att påverkas av förslaget. Som beskrivs under avsnitt C bedömer Transportstyrelsen att den negativa påverkan på utbildare inte borde bli alltför stor.

#### *Tillsyn av de som har tillstånd att utbilda synprövare*

Eftersom alternativet innebär att det inte kommer finnas behov av att utbilda synprövare blir det inte heller aktuellt med tillsyn av de som har tillstånd att utbilda synprövare. Problemen kopplat till denna del kvarstår därmed inte.

#### *Tillsyn av synundersökningsverksamheten vid trafikskolor*

Eftersom alternativet innebär att endast läkare och optiker får utfärda synintyg faller de problem bort som finns kopplade till tillsynen av trafikskolor.

#### *Säkerställande av kompetens*

Läkare och optiker är legitimerade yrken där Socialstyrelsen bedömer utbildningen innan legitimationen utfärdas. Transportstyrelsen anser därför att legitimationen blir en garanti för att personen har de kunskaper som krävs för att bedöma vem som kan utföra mätningen av synskärpa och för att utfärda synintyg. Därmed finns inget behov av att ställa ytterligare krav på utbildning för de som får utfärda synintyg. Om en person med ett legitimerat yrke missköter sitt arbete kan personens legitimation återkallas. Kontroll av

att det verkligen är läkare eller optiker som har utfärdat synintyget går att göra i registret över hälso- och sjukvårdspersonal (HOSP).

Vad ska synundersökningen innehålla?

Regleringsalternativ 1 innebär att innehållet i synundersökningen är det samma oavsett vem som utfärdar synintyget. Det ökar förutsättningarna för likvärdiga bedömningar och likabehandling. Även förändringen att de grova screeningmetoderna för synfältet tas bort och ersätts med anamnesfrågor borde ge bättre förutsättningar att bedömningar av vidare utredningsbehov görs på likvärdiga grunder. Transportstyrelsen bedömer att trafiksäkerheten inte borde påverkas negativt av förändringen att ersätta screeningen för synfältet med anamnesfrågor.

Den som utför synundersökningen ska ställa anamnesfrågor av relevans för synfunktionerna. Svaret på frågorna ska anges i det intyg som skickas till Transportstyrelsen. En förutsättning för att den anamnes som skickas till Transportstyrelsen blir relevant är att utföraren och intygsskrivaren har tillräcklig kunskap om ögat och ögonsjukdomar, vilket myndigheten anser att läkare och optiker har. I de fall läkaren eller optikern lämnar till annan att genomföra undersökningen ansvarar läkaren eller optikern i sin yrkesroll för att utföraren har tillräcklig kompetens. Dessutom kontrollerar läkaren eller optikern uppgifterna innan de skickas till Transportstyrelsen.

#### **Regleringsalternativ 2**

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Eftersom regleringsalternativ 2 ser likadant ut som alternativ 1 vad gäller vem som får utföra den grundläggande synundersökningen blir konsekvenserna i denna del desamma som för alternativ 1.

Vad ska synundersökningen innehålla?

Regleringsalternativ 2 innebär att den grundläggande synundersökningen förutom synskärpekontroll även omfattar kontroll av synfältet med perimetri. Det innebär att synundersökningen blir mer omfattande jämfört med synundersökningen som föreslås för alternativ 1 och även jämfört med idag. En konsekvens av detta är att belastningen på optikbutikerna blir större med alternativ 2 än med alternativ 1. Det skulle också kunna bli en ökad belastning för sjukvården i de fall som en medborgare vänder sig dit för att få göra en grundläggande synundersökning. Även de medborgare som ska göra den grundläggande synundersökningen påverkas eftersom synundersökningen kommer bli mer omfattande och därmed ta längre tid och troligtvis kosta mer än vad undersökningen med alternativ 1 kommer att göra.

Alternativ 2 innebär att risken minimeras för att någon person med synfältsdefekter inte upptäcks vid den grundläggande synundersökningen. Trots det anser Transportstyrelsen att alternativ 1 är att föredra framför alternativ 2. Alla regler som myndigheten föreslår måste vara proportionerliga och

Transportstyrelsen anser att det inte skulle vara en proportionerlig åtgärd att kräva att alla som ansöker om körkortstillstånd ska undersökas med perimetri. Den bedömningen baserar Transportstyrelsen på att de flesta som ansöker om körkortstillstånd är unga och det är mycket ovanligt med synfältsdefekter som inte skulle fångas upp med frågor om personens sjukdomshistorik. Dessutom finns i körkortslagen krav på att läkare ska anmäla en körkortsinnehavare som inte uppfyller synkraven till Transportstyrelsen. Det innebär att personer som har diagnostiserade synnedläggningar som leder till att synfältskraven inte uppfylls ändå borde komma till myndighetens kännedom.

Transportstyrelsen bedömer därför att den minskade risken att synfältsdefekter inte upptäcks inte står i rimlig proportion till den ökade belastningen och den ökade kostnaden som en perimetriundersökning skulle innebära.

### **Regleringsalternativ 3**

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Eftersom regleringsalternativ 3 ser likadant ut som alternativ 1 och 2 vad gäller vem som får utföra synundersökningen blir konsekvenserna i denna del desamma som för regleringsalternativ 1 och 2.

Vad ska synundersökningen innehålla?

Regleringsalternativ 3 liknar alternativ 2 men med skillnaden att en synfältsundersökning med perimetri bara ska ingå i den grundläggande synundersökningen hos personer som är över 60 år. Det innebär att olika krav ställs på innehållet i den grundläggande synundersökningen beroende på ålder hos den sökande. Risken för ögonsjukdomar och synnedläggningar ökar med åldern vilket skulle kunna motivera tillägget av perimetriundersökning enligt detta förslag. Belastningen på optikbutiker och hälso- och sjukvården är större med regleringsalternativ 3 än med alternativ 1 men lägre än med alternativ 2. Det beror på att det rör sig om färre personer som behöver göra en synfältsundersökning med perimetri med detta alternativ än med alternativ 2.

I likhet med regleringsalternativ 1 och 2 berörs alla medborgare som ansöker om körkortstillstånd eller om förnyelse av högre behörigheter. De flesta som har körkort för lägre behörigheter gör den grundläggande synundersökningen före 60-års ålder och för dessa personer blir det ingen skillnad mellan alternativ 1 och alternativ 3. Den stora skillnaden blir för personer med högre behörigheter som är över 60 år. För dessa personer innebär alternativ 3 att det vid varje förnyelse krävs en synfältsundersökning med perimetri. Priset på den grundläggande synundersökningen skulle förmodligen

variera beroende på om en perimetriundersökning krävs eller inte. Kostnaden för en synundersökning för personer över 60 år skulle troligtvis bli högre och ta längre tid.

Sannolikheten att upptäcka synfältsdefekter hos personer över 60 år som ansöker om lägre behörigheter eller högre behörigheter är större med detta alternativ än med alternativ 1. Detsamma gäller vid förnyelse av högre behörigheter. Trots det anser Transportstyrelsen att alternativ 1 är att föredra framför alternativ 3. Den bedömningen grundar myndigheten bland annat på att alternativ 3 trots allt innebär en relativt stor ökad belastning på optikbutikerna och Transportstyrelsen anser att den ökade belastningen inte är en proportionerlig åtgärd då det bedöms vara mycket ovanligt med synfältsdefekter som inte fångas upp med frågor om personens sjukdomshistorik. Precis som beskrivits under alternativ 2 finns i körkortslagen också krav på att läkare som upptäcker att deras patienter inte uppfyller synkraven för körkortsinnehav ska anmäla det till Transportstyrelsen.

#### **Regleringsalternativ 4**

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Till skillnad mot regleringsalternativ 1-3 innebär alternativ 4 att de som får utföra synundersökningen idag även kommer att få utföra synundersökningen och utfärda synintyg framöver. Alternativ fyra innebär att följande yrkesgrupper får utföra synundersökningen för lägre behörigheter:

1. läkare,
2. optiker,
3. oftalmologassistent, ortoptist, den som har genomgått utbildning till optometritekniker, ögonsjuksköterska, sjuksköterska med vidareutbildning i ögonsjukvård, eller
4. den som är anställd hos optiker eller vid trafikskola och inte har någon av ovanstående utbildningar.

#### *Delegation*

Alternativ 4 innebär att det, precis som idag, regleras vem som får *utföra* synundersökningen. Detta skiljer sig från alternativ 1-3 där det istället regleras vem som får *utfärda* synintyget.

Konsekvensen av alternativ 4 blir ett mer stelbent system där det alltid krävs att någon av ovanstående yrkeskategorier utför synundersökningen. I de fall det kommer andra utbildningar som ger en lika bra kompetens, men där yrket kallas något annat än de som nämns i föreskriften, skulle en person med ett sådant yrke inte få utföra synundersökningen.

*Krav på tillstånd att utbilda synprövare*

Eftersom Transportstyrelsen inte har bemyndigande att ställa krav på de som ska utbilda synprövare, innebär alternativ 4 att inga sådana krav ställs.

Även om regleringsalternativ 4 inte innebär regler om specifika utbildare för synprovning så skulle alternativet kunna innebära att en utbildning efterfrågas av branschen och det skulle därför eventuellt finnas att behov av utbildare även framöver.

*Tillsyn av de som har tillstånd att utbilda synprövare*

Eftersom det inte finns några krav på de som ska utbilda synprövare blir det heller inte aktuellt med tillsyn av denna verksamhet.

*Tillsyn av synundersökningsverksamheten vid trafikskolor*

De problem som beskrivs i avsnitt 2.1 kommer att kvarstå med detta regleringsalternativ.

*Säkerställande av kompetens*

För att en person som hör till kategori 4 (anställd hos optiker eller vid trafikskola) ska få utföra synundersökningen och utfärda synintyget innebär regleringsalternativet att personen behöver uppfylla vissa kompetenskrav som regleras i föreskriften. Däremot regleras inte hur en person som hör till kategori 4 ska skaffa sig rätt kompetens och inget kompetensbevis krävs. En konsekvens av det blir att Transportstyrelsen inte på något sätt kan säkerställa om den som utfärdar synintyget faktiskt har tillräcklig kunskap (så länge som den som utfärdar synintyget inte är optiker eller läkare).

Trots att alternativ 1 bland annat innebär en större påverkan på trafikskolor och optikbutiker än vad alternativ 4 gör, så anser Transportstyrelsen att alternativ 1 är att föredra. Det beror bland annat på att alternativ 4 innebär att vem som helst skulle kunna skriva ett synintyg och skicka in. Transportstyrelsen skulle aldrig på något sätt kunna säkerställa att den som utfärdat intyget har rätt kompetens. En konsekvens av sådana regler skulle kunna vara lägre kvalitet på synundersökningen och synintyget vilket i förlängningen skulle kunna påverka trafiksäkerheten negativt.

*Vad ska synundersökningen innehålla?*

Regleringsalternativ 4 innebär, som nämnts ovan, att synundersökningen får utföras av de som gör synundersökningen idag. Vidare innebär alternativet att synundersökningen förutom synskärpek kontroll, även omfattar screening av synfältet med apparatur godkänd för synfältsprovning eller med Donders konfrontationsmetod. Anledningen till att Transportstyrelsen i alternativ 4 inte föreslår anamnes som i alternativ 1–3 är att Transportstyrelsen anser att det är olämpligt att personer som inte har någon utbildning eller kunskap i ögat och ögonsjukdomar ska genomföra en anamnes. Men som beskrivits under avsnitt 2.1 finns flera problem med att screena synfältet med föreslagna metoder.

Eftersom anställda i optikbutiker eller vid trafikskolor inte har tillräcklig kunskap för att göra Donders konfrontationsmetod för körkortsprövningar innebär alternativ 4, precis som idag, att synundersökningen går till på olika sätt beroende vem som gör undersökningen. Det i sin tur ökar risken för att liknande synfältsdefekter bedöms på olika sätt. Det är inte heller något alternativ att kräva att alla som utför den grundläggande synundersökningen ska göra en synfältscreening med en apparatur godkänd för synfältsprövning. Anledningen till det är att en sådan apparatur inte finns hos flera av de andra yrkesgrupper som får utföra synundersökningen. Till exempel saknas sådan apparatur i de flesta fall på vårdcentraler och körkortsmottagningar.

Regleringsalternativ 4 innebär att risken är stor för att de instrument som används för att mäta synfältet är utformade på olika sätt vilket ökar sannolikheten för att personer med liknande synfältsdefekter bedöms olika. Ett sätt att komma åt problemet skulle kunna vara att tydligare reglera vilka apparater som får användas, hur många ljuspunkter som ska testas, hur starkt ljuspunkterna ska lysa osv. Men en sådan reglering skulle bli mycket komplicerad och omfattande och Transportstyrelsen anser att det, för den grundläggande synundersökningen, inte är rimligt att detaljreglera på den nivån. En sådan detaljreglering skulle också kunna medföra att flera av de ställen som vill utföra synundersökningen inte har rätt apparatur. Det skulle innebära att det krävs inköp av nya instrument för att bedriva synundersökningsverksamheten.

Regleringsalternativ 4 innebär jämfört med idag ingen större påverkan för de medborgare som ansöker om körkortstillstånd eller om förlängning av högre behörigheter. Men i jämförelse med regleringsalternativ 1-3 är risken större för att medborgare med liknande synnedläggningar bedöms på olika sätt, vilket beskrivits ovan.

## 7.2 Utökad synundersökning

### **Regleringsalternativ 1 – Transportstyrelsens alternativ**

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Regleringsalternativet innebär, precis som idag, att det utökade synintyget ska utfärdas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Däremot får, till skillnad mot idag, personer som inte är läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar utföra den utökade synundersökningen, så länge som den som utfärdar synintyget bedömer att de har tillräcklig kompetens inom området. Regleringsalternativ 1 skulle kunna innebära en avlastning för ögonsjukvården eftersom det inte längre krävs att läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar utför själva synundersökningen.

Vad ska synundersökningen innehålla?

Regleringsalternativet innebär att det utökade synintyget i majoriteten av alla fall ska innehålla uppgift om synskärpa. Tillägget *"så länge som det inte är uppenbart att uppgifterna saknar relevans i det specifika fallet"* ger en möjlighet för Transportstyrelsen att acceptera synintyg där uppgift om synskärpa inte finns med, men där resultat från en nyligen utförd synskärpeundersökning redan finns hos myndigheten.

Alternativet innebär också att uppgift om synfältet alltid ska finnas med i det utökade synintyget. I majoriteten av alla fall ska även ett resultat från en perimetriundersökning bifogas. Tillägget *"om det inte är uppenbart att resultatet saknar relevans i det specifika fallet"* ger en möjlighet för Transportstyrelsen att acceptera synintyg där resultatet från en perimetriundersökning saknas. Det kan till exempel handla om en synnedsättning där Transportstyrelsen, i det specifika fallet, bedömer att de uppgifter om synfält som läkaren har lämnat räcker.

Regleringsalternativet innebär att kraven i körkortsdirektivet uppfylls vad gäller kontrastseende, mörkerseende och bländningskänslighet. Det beror på att det i det utökade synintyget ska anges om det har framkommit uppgifter om att personen har allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet. Transportstyrelsen har valt att förtydliga att nedsättningarna måste vara allvarliga för att de ska behöva uppmärksammas. Det beror på att det är mycket vanligt att de flesta får något nedsatt kontrastkänslighet, något ökad bländningskänslighet eller något nedsatt mörkerseende när de blir gamla. Transportstyrelsen bedömer att syftet med direktivet inte är att uppmärksamma alla som får en liten försämring, utan att hitta de personer som har en så pass stor försämring att det kan påverka förmågan att köra.

### **Regleringsalternativ 2**

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Regleringsalternativ 2 innebär, till skillnad mot alternativ 1, att både läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och optiker får utfärda det utökade synintyget.

En sådan reglering skulle avlasta ögonsjukvården mer än regleringsalternativ 1. Trots det förespråkar Transportstyrelsen regleringsalternativ 1. Det beror på att det utökade synintyget alltid ska innehålla uppgift om dubbelseende, misstankar om ögonsjukdom och eventuella diagnoser med relevans för synfunktionerna. Enligt de expertläkare som deltagit i arbetet krävs det för bedömning av dessa delar en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar då det kan röra sig om diagnossättning av ett stort antal behandlingskrävande ögonsjukdomar. Expertläkarnas synpunkter har även fått stöd

vid en workshop som Transportstyrelsen höll för läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.<sup>21</sup> Transportstyrelsen anser därför att det utökade intyget behöver utfärdas av en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.

Vad ska synundersökningen innehålla?

Regleringsalternativ 2 ser likadant ut som alternativ 1 vad gäller synundersökningens innehåll och därför blir konsekvenserna desamma.

### **Regleringsalternativ 3**

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Regleringsalternativet innebär, i likhet med alternativ 1, att det utökade synintyget ska utfärdas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.

Men regleringsalternativ 3 skulle, precis som alternativ 1, ändå kunna innebära en avlastning för ögonsjukvården eftersom det inte längre krävs att läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar utför själva synundersökningen.

Vad ska synundersökningen innehålla?

Regleringsalternativ 3 innebär att synintyget alltid måste innehålla uppgift om synskärpa och resultat från en synfältsundersökning. I jämförelse med regleringsalternativ 1 finns i alternativ 3 inte skrivningen ”om det inte är uppenbart att uppgifterna saknar relevans i det specifika fallet”. Det kan få till följd att Transportstyrelsen behöver begära komplettering när sådana uppgifter saknas. En komplettering som egentligen inte behövs, till exempel i de fall som Transportstyrelsen sedan tidigare har aktuella uppgifter om synskärpa. En konsekvens av detta blir onödig belastning på ögonsjukvården, onödiga undersökningar för medborgare och onödig administrering för Transportstyrelsen. Myndigheten anser därför att tillägget ”om det inte är uppenbart att uppgifterna saknar relevans i det specifika fallet” i alternativ 1 är att föredra.

### **Regleringsalternativ 4**

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Regleringsalternativ 4 ser likadant ut som alternativ 1 och 3 vad gäller vem som får utfärda synintyg och därför blir konsekvenserna desamma.

Vad ska synundersökningen innehålla?

Regleringsalternativ 4 liknar alternativ 3, men med skillnaden att det utökade synintyget alltid ska innehålla resultat från undersökning av mörkerseende, kontrastkänslighet och bländningskänslighet.

---

<sup>21</sup> Workshopen ägde rum 2022-09-20.



En konsekvens av regleringsalternativ 4 är att den utökade synundersökningen kommer att bli mycket mer omfattande än idag och även mer omfattande än med alternativ 1-3. Belastningen på ögonsjukvården kommer att öka.

Det finns inga standardiserade testmetoder för att mäta kontrastkänslighet eller bländningskänslighet. Det finns inte heller några självklara gränsvärden för när en persons mörkerseende, kontrastkänslighet eller bländningskänslighet är så pass påverkat att det kan antas påverka trafiksäkerheten negativt. Regleringsalternativ 4 innebär därför att inga testmetoder eller gränsvärden föreslås. Det kommer således bli mycket svårt för läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar att veta vad för typ av undersökning de ska göra och var gränsen för att personen ska ha klarat undersökningen går. Enligt de läkare som deltagit i föreskriftsarbetet är det också ett begränsat antal vårdinrättningar som utför tester för kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet.

Transportstyrelsen bedömer därför att regleringsalternativ 4 är ett sämre alternativ än regleringsalternativ 1.

### 7.3 Utredning av synen under pågående körkortsinnehav

#### **Regleringsalternativ 1 – Transportstyrelsens alternativ**

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Alternativet innebär att även optiker får utfärda de flesta av de synintyg som krävs för utredning under pågående körkortsinnehav. Det är en stor skillnad mot idag när enbart läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar får utfärda dessa intyg. Underlag som handlar om bedömning av dubbelseende måste dock alltid intygas av en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.

Synintyget som kan krävas vid utredning under pågående innehav behöver bara innehålla de uppgifter som är relevanta för den ögonsjukdom eller synnedsättning som utreds. Ofta finns redan en diagnos för en progressiv ögonsjukdom vid dessa tillfällen och synintyget behöver då innehålla uppgifter som visar om synkraven uppfylls trots den progressiva ögonsjukdomen. Det innebär att det i de flesta fall inte handlar om att ställa en diagnos eller bedöma om anpassning har skett till dubbelseende. I dessa fall anser Transportstyrelsen att det inte är några problem om optiker utfärdar synintyget. Optiker har en god kunskap om ögat, synnedsättningar och synundersökningar och Transportstyrelsen bedömer att kvaliteten på synintygen inte kommer att försämrats i och med det ökade ansvar som optikerna får.

Majoriteten av de synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar vid villkorsuppföljning handlar om personer med progressiva ögonsjukdomar som följs

av Transportstyrelsen för att säkerställa att synfältskraven fortfarande uppfylls. Regleringsalternativ 1 innebär att underlag från sådana utredningar även får utfärdas av optiker. Transportstyrelsen bedömer att förändringen borde leda till att ögonsjukvården i större omfattning än idag kan ägna sig åt att undersöka och behandla personer som behöver vård istället för att lägga tid på att undersöka om personer med körkort uppfyller synkraven.

#### Villkorsuppföljning

Regleringsalternativ 1 innebär också att Transportstyrelsen, precis som idag, behöver följa alla med en progressiv ögonsjukdom som myndigheten får kännedom om. Det gäller oavsett om personen har en sådan ögonsjukdom som regelbundet följs i hälso- och sjukvården eller inte. Trots att reglerna om progressiv ögonsjukdom liknar de regler som finns idag bedömer Transportstyrelsen att den föreslagna ändringen som innebär att även optiker får utfärda fler synintyg kommer att underlätta både för medborgare och ögonsjukvård. Medborgare borde få lättare att få en tid för synundersökning och belastningen på ögonsjukvården borde minska.

#### **Regleringsalternativ 2**

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Regleringsalternativ 2 innebär, till skillnad mot alternativ 1, att både läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och optiker får utfärda samtliga synintyg som krävs under pågående innehav. Förslaget innebär större lättnader för ögonsjukvården än vad regleringsalternativ 1 gör.

Transportstyrelsen anser att optiker har tillräcklig kompetens för att utfärda de flesta av de synintyg som kan komma att efterfrågas under pågående körkortsinnehav. Men för vissa av intygen kan det behövas uppgifter där det krävs en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Det kan till exempel handla om dubbelseende där Transportstyrelsen anser att det behöver vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar synintyget. Transportstyrelsen anser därför att regleringsalternativ 1 är att föredra framför regleringsalternativ 2.

#### Villkorsuppföljning

Regleringsalternativ 2 innebär också att det i medicinföreskrifterna regleras att körkort kan medges vid progressiva ögonsjukdomar under förutsättning att körkortshavaren regelbundet följs. Den regelbundna uppföljningen kan göras antingen av hälso- och sjukvården eller av Transportstyrelsen.

Regleringsalternativet borde innebära lättnader för ögonsjukvården, eftersom uppföljningen i vissa fall kan ske inom ögonsjukvården i stället för genom villkorsuppföljning hos myndigheten. Ögonsjukvården behöver i dessa fall inte utfärda de synintyg avseende körkortsinnehav som myndigheten efterfrågar enligt dagens regler. Det innebär troligen att vården sparar både tid och pengar för de undersökningar som annars ligger till grund för

dessa intyg och som med detta regleringsalternativ inte längre kommer behöva utföras. Det innebär också att ögonsjukvården inte i lika stor omfattning behöver erbjuda fler mottagningsbesök än vad de anser att sjukdomen kräver.

Regleringsalternativet innebär även lättnader för de medborgare som har en progressiv ögonsjukdom som regelbundet följs upp i vården. Dessa personer behöver inte regelbundet komma in med synintyg till Transportstyrelsen.

För Transportstyrelsens del innebär regleringsalternativet lättnader i och med att myndigheten inte behöver utreda lika många villkorsuppföljningar avseende synfunktionerna i jämförelse med hur det ser ut utifrån nuvarande regler.

Men även om regleringsalternativ 2 borde innebära att reglerna blir mindre resurskrävande för ögonsjukvården, medborgare och Transportstyrelsen så ser myndigheten att det i dagsläget inte går att lägga över en del av den regelbundna uppföljningen till ögonsjukvården. Den bedömningen grundar Transportstyrelsen på att det är mycket svårt för myndigheten att säkerställa att ändamålsenlig uppföljning sker i vården. Det vill säga sådan uppföljning som är relevant för att kontrollera om synkraven i medicinföreskrifterna uppfylls. Myndighetens uppfattning är att uppföljningen i vården utgår från aspekten sjukdom och behandling, inte från aspekten körkortsinnehav. Det saknas också nationella riktlinjer för många progressiva ögonsjukdomar och uppföljningen i vården kan därför variera mellan olika regioner. Det kan också vara så att uppföljning inte sker för alla progressiva ögonsjukdomar. Sammantaget innebär ovanstående resonemang att Transportstyrelsen anser att kraven i körkortsdirektivet inte uppfylls med regleringsalternativ 2. Dessutom anser Transportstyrelsen att reglerna riskerar att bli komplicerade och svåra att förstå, bland annat vad gäller vem som är ansvarig för att den regelbundna uppföljningen görs i vården.

### **Regleringsalternativ 3**

Vem får utföra synundersökningen och utfärda synintyg?

Regleringsalternativ 3 innebär att det alltid måste vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar samtliga intyg som krävs under pågående innehav.

Transportstyrelsen anser att det i den mån det är möjligt är bra att avlasta ögonsjukvården och låta optiker utfärda synintyg. Som nämnts under alternativ 1 bedömer Transportstyrelsen att den förändring som föreslås i och med att optiker får utfärda vissa av synintygen inte försämrar kvaliteten på intygen och därmed borde inte heller trafiksäkerheten påverkas negativt. Myndigheten anser därför att alternativ 1 är att föredra framför alternativ 3 när det handlar om vem som får utfärda synintyg under pågående innehav.

#### Villkorsuppföljning

Regleringsalternativ 3 innebär att en person som har en progressiv ögonsjukdom måste följas regelbundet, antingen av Transportstyrelsen eller av hälso- och sjukvården. Till skillnad från alternativ 1 och 2 är alternativ 3 formulerat som att ögonsjukdomen utgör hinder för körkortsinnehav om personen inte regelbundet följs avseende sin sjukdom.

Regleringsalternativ 3 innebär att hälso- och sjukvården kommer få lov att lägga mer resurser på att anmäla personer med progressiva ögonsjukdomar som inte regelbundet följs i vården till Transportstyrelsen.

Alternativet innebär, med största sannolikhet, att fler synundersökningar kommer att krävas och fler synintyg behöva utfärdas. Det beror på att Transportstyrelsen kommer få kännedom om många fler personer med progressiva ögonsjukdomar och dessa personer behöver då följas regelbundet.

Men alternativet borde även innebära att uppföljningen i vissa fall kan ske inom ögonsjukvården i stället för genom villkorsuppföljning hos myndigheten. Ögonsjukvården behöver i dessa fall inte utfärda de synintyg avseende körkortsinnehav som myndigheten efterfrågar enligt dagens regler. Det innebär troligen att vården sparar både tid och pengar för de undersökningar som annars ligger till grund för dessa intyg och som med detta regleringsalternativ inte längre kommer behöva utföras. Precis som med regleringsalternativ 2 är myndighetens uppfattning att uppföljningen i vården utgår från aspekten sjukdom och behandling, inte från aspekten körkortsinnehav. Som nämnts ovan saknas nationella riktlinjer för många progressiva ögonsjukdomar och uppföljningen i vården kan därför variera mellan olika regioner. Sammantaget innebär ovanstående resonemang att Transportstyrelsen anser att kraven i körkortsdirektivet inte uppfylls med regleringsalternativ 3.

Regleringsalternativet innebär en stor förändring för de körkortshavare som har en progressiv ögonsjukdom som inte regelbundet följs i ögonsjukvården. Dessa personer kommer att anmälas till Transportstyrelsen och Transportstyrelsen kommer återkommande efterfråga synintyg, vilket genererar en kostnad för personerna. Eftersom majoriteten av personerna inte följs idag (då myndigheten inte har kännedom om dem) kommer regleringsalternativ 3 innebära en ökning av antal personer som följs på grund av sin progressiva ögonsjukdom. Transportstyrelsen har inga uppgifter om hur många personer det handlar om.

Regleringsalternativet skulle även kunna innebära lättnader för de personer som har en progressiv ögonsjukdom som regelbundet följs upp i ögonsjukvården. Dessa personer behöver inte regelbundet komma in med synintyg till Transportstyrelsen. Det skulle kunna innebära ekonomiska lättnader i de fall hälso- och sjukvården tar ut en avgift för att utfärda ett synintyg. Om

den regelbundna uppföljningen i ögonsjukvården avslutas måste läkaren anmäla personen till Transportstyrelsen och myndigheten kommer regelbundet efterfråga synintyg.

För Transportstyrelsens del borde alternativ 3 innebära att fler körkortshavare med progressiv ögonsjukdom kommer till Transportstyrelsens kännedom och därmed borde alternativet innebära att fler synintyg regelbundet behöver efterfrågas och hanteras. Men å andra sidan borde alternativet också innebära att vissa av de personer som följs av Transportstyrelsen idag istället skulle kunna följas av hälso- och sjukvården, vilket skulle innebära att synintyg inte behöver efterfrågas för dessa.

Eftersom fler körkortshavare med progressiva ögonsjukdomar regelbundet kommer att följas, borde alternativ 3 leda till att fler personer som inte uppfyller synkraven hindras från att köra bil. Det skulle kunna påverka trafiksäkerheten positivt. Transportstyrelsen anser dock att den eventuella positiva påverkan på trafiksäkerheten som alternativ 3 skulle kunna innebära inte överväger nackdelarna med alternativet. Dessutom har Sverige systemet med läkares anmälningsskyldighet vilket innebär att personer som inte uppfyller synkraven ändå ska anmälas till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen bedömer att det finns en risk att reglerna blir svåra för hälso- och sjukvården att förstå. Det beror på att alla progressiva ögonsjukdomar inte utgör hinder för körkortsinnehav utan bara de som inte regelbundet följs av hälso- och sjukvården. I likhet med alternativ 2 finns det en risk att regleringen skapar oklarheter kring vem som är ansvarig för att säkerställa att regelbunden uppföljning faktiskt sker och hur den regelbundna uppföljningen ska säkerställas.

**8. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

**9. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

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

Se den övergripande konsekvensutredningen.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämförbart, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **11. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

### **12. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

## **C. Företag**

De branscher som berörs är trafikskolebranschen, optikbranschen och de som utbildar synprovare.

Från och med den 1 januari 2005 gäller en rekommendation från EU om definition av mikroföretag samt små och medelstora företag, kallade SMF. Enligt kommissionen definieras ett mikroföretag som företag som sysselsätter färre än tio personer och vars omsättning eller balansomsättning inte överstiger 2 miljoner euro per år.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Kommissionens rekommendation av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (2003/361/EG).

### **13. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?**

#### 13.1 Trafikskolor

De trafikskolor som idag erbjuder den grundläggande synundersökningen för lägre behörigheter påverkas då den föreslagna regleringen innebär att synprovare vid trafikskolor inte längre får utfärda synintyg.

Enligt Transportstyrelsens förteckning fanns det ca 950 trafikskolor i Sverige år 2021. För att ta reda på hur stor andel av dessa trafikskolor som erbjuder synundersökning har Transportstyrelsen skickat ut en enkät till landets trafikskolor. Av administrativa och kostnadsmässiga skäl skickades enkäten ut elektroniskt. Då mejladress saknades till vissa av de trafikskolor som finns registrerade i Transportstyrelsens system, kunde inte alla trafikskolor nås. Enkäten skickades ut till 799 trafikskolor vilket innebar en täckningsgrad på ca 84 %. Svarsfrekvensen var 65 % vilket motsvarar 516 trafikskolor. Av dessa 516 trafikskolor svarade ca 48 % (245 stycken) att de erbjöd synundersökning. Med dessa siffror som grund gör Transportstyrelsen antagandet att ungefär hälften av landets trafikskolor (ca 450 stycken) påverkas av regleringen.

I augusti 2023 fanns det enligt Transportstyrelsens förteckning över landets trafikskolor 757 stycken tillståndshavare. En tillståndshavare kan i sin tur ha flera trafikskolor, vilket förklarar varför antalet trafikskolor är fler än antalet tillståndshavare. I Tabell 6 nedan visas hur många anställda som varje tillståndshavare (företag) har. Antal anställda varierar, men huvuddelen av företagen hamnar inom kategorin mikroföretag enligt definitionen ovan.

Tabell 6. Fördelning antal anställda – tillståndshavare.

Antal anställda	Antal tillståndshavare
1-4 anställda	479 <sup>23</sup>
5-9 anställda	213
10-19 anställda	57
20-49 anställda	3
50-99 anställda	2
100-199 anställda	3
200-499 anställda	0
500+ anställda	0
<b>Totalt</b>	<b>757</b>

### 13.2 Optikbutiker

Optiker och optikbutiker påverkas eftersom föreskriftsförslaget innebär att:

- Synprovare vid trafikskolor inte längre får utfärda synintyg inför ansökan om körkortstillstånd för lägre behörigheter. Transportstyrelsen antar att de medborgare som idag har gjort synundersökningen på trafikskolor istället kommer att vända sig till optikbutiker.
- Optiker får utfärda synintyg för ansökan om högre behörigheter, så länge som läkaren som utfärdar det övergripande intyget om hälsotillståndet tillåter att en optiker utfärdar synintyget. Idag ska syndelen inkluderas i läkarens övergripande intyg om hälsotillståndet även om den synskärpa som anges i intyget kan baseras på tidigare utförd undersökning av optiker.
- Optiker får utfärda majoriteten av de synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar under pågående körkortsinnehav. Idag får inte optiker utfärda några av dessa intyg.

Enligt uppgift från Optikbranschen och Alla bolag finns det 800–900 optikbutiker i landet<sup>24</sup> och ca 2800 legitimerade optiker som är under 65 år<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> Siffrorna i Transportstyrelsens förteckning utgår från de personer som är påanmälda till en tillståndshavare. Det innebär att det alltid är minst en påanmäld trafiklärare till varje tillståndshavare som innehar tillstånd att driva trafikskola. I kategorin 1-4 anställda ingår därför även enmansföretag där tillståndshavaren har påanmält sig själv.

<sup>24</sup> Enligt uppgift från Optikbranschen 2021-12-21 och [www.allabolag.se](http://www.allabolag.se) 2023-02-21.

<sup>25</sup> <https://www.socialstyrelsen.se/statistik-och-data/statistik/alla-statistikammen/halso-och-sjukvardspersonal/>



För att ta reda på storleken på landets optikbutiker har Transportstyrelsen använt företagsdatabasen på Statistiska centralbyråns hemsida. Enligt en sökning fanns det 768 registrerade optikbutiker i Sverige år 2022 (SNI kod 47.781).<sup>26</sup> Storleken på företagen vad gäller anställd personal varierade, se Tabell 7 nedan. Huvuddelen av dessa företag, när det gäller antal anställda, hamnar inom kategorin mikroföretag enligt definitionen ovan.

Tabell 7. Fördelning antal anställda - antal optikbutiker.

Antal anställda	Antal optiker
0 anställda	212
1-4 anställda	294
5-9 anställda	159
10-19 anställda	88
20-49 anställda	9
50-99 anställda	3
100-199 anställda	0
200-499 anställda	0
500+ anställda	3
<b>Totalt</b>	<b>768</b>

### 13.3 Utbildare för synprovning

Samtliga utbildare för synprovare påverkas av regleringen eftersom deras utbildning inte längre kommer att krävas. Transportstyrelsen har utfärdat tillstånd för sju utbildare och samtliga av dessa påverkas därmed. Två av de godkända utbildarna är skolor som bedriver trafiklärarutbildning. Övriga fem utbildare är företag som bedriver annan verksamhet inom optikområdet.

Storleken på företagen varierar vad gäller anställd personal, se Tabell 8 nedan.

Tabell 8. Fördelning antal anställda - antal utbildare.

Antal anställda	Utbildare
0 anställda	0
1-4 anställda	1
5-9 anställda	0

<sup>26</sup> Uppgift hämtad från Statistiska centralbyråns hemsida den 27 juni 2023, se länk: [Företag \(FDB\) efter näringsgren SNI 2007, storleksklass och år. PxWeb \(scb.se\)](#)

Antal anställda	Utbildare
10-19 anställda	1
20-49 anställda	1
50-99 anställda	1
100-199 anställda	0
200-499 anställda	0
500+ anställda	1
Totalt	5

#### 14. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

##### 14.1 Trafikskolor

Transportstyrelsen bedömer att den administrativa kostnaden som föreskriftsförslaget innebär för de trafikskolor som erbjuder synundersökning är liten. Det skulle kunna handla om att ändra information på websidor eller ändra annat informationsmaterial för att ta bort text om att trafikskolan erbjuder synundersökning. Ändringen innebär en engångskostnad för företagen. Transportstyrelsen uppskattar att tidsåtgången för en sådan ändring uppgår till 10–20 timmar. Medellönen för trafiklärare var 31 100 SEK/månad år 2023.<sup>27</sup> (I denna beräkning utgår Transportstyrelsen från att det är en trafiklärare eller annan personal med motsvarande lön som genomför nödvändigt arbete.) Dessutom tillkommer kostnader för verksamhetsutövaren i form av arbetsgivaravgifter om 31,42 % av bruttolönen och kostnad för semesterersättning om 12 % enligt semesterlagen (1997:480). Engångskostnaden för berörda trafikskolor uppskattas uppgå till 2 730–5 460 SEK per trafikskola.<sup>28</sup> Den totala administrativa kostnaden för alla berörda trafikskolor tillsammans uppskattas till 1 228 500–2 457 000 SEK.<sup>29</sup> I beräkningen av den totala kostnaden utgår Transportstyrelsen från att samtliga trafikskolor som idag erbjuder synundersökning behöver lägga 10–20 timmar på administrativa åtgärder. Det skulle kunna vara så att trafikskolor som ingår i större koncerner inte behöver lägga någon tid på detta då det hanteras

<sup>27</sup> [Trafiklärare och instruktörer lön 2023 - Snittlön och jobbutsikter \(allastudier.se\)](https://allastudier.se)

<sup>28</sup> Kostnad för arbetsgivaren uppgår till  $31\,100 \times 1,3142 \times 1,12 = 45\,800$  SEK/månad. Timkostnaden för arbetsgivaren uppgår till  $45\,800 / 168 = 273$  SEK.

Totala kostnaden för arbetsgivaren uppgår till  $273 \times 10 = 2\,730$  SEK,  $273 \times 20 = 5\,460$  SEK

<sup>29</sup>  $450 \text{ trafikskolor} \times 2\,730 \text{ SEK/trafikskola} = 1\,228\,500 \text{ SEK}$ ,  $450 \text{ trafikskolor} \times 5\,460 \text{ SEK/trafikskola} = 2\,457\,000 \text{ SEK}$

centralt. Den totala administrativa kostnaden för landets trafikskolor skulle i sådant fall bli lägre än vad ovanstående uträkning visar.

## 14.2 Optikbutiker

Föreskriftsförslaget innebär att anställda i optikbutiker som inte är optiker inte längre får *utfärda* synintyg. Däremot får anställda som inte är optiker *utföra* synundersökningen så länge som en optiker bedömer att den anställde har tillräcklig kompetens och så länge som optikern utfärdar synintyget. Denna förändring kommer troligtvis att leda till att vissa rutiner i optikbutikerna behöver ändras. Det är mycket svårt att uppskatta tidsåtgången för de förändringar som kommer att krävas, den administrativa kostnaden för att ändra rutinerna varierar dessutom troligtvis ganska mycket beroende på hur systemet ser ut i respektive optikbutik. En mycket grov uppskattning är att det skulle kunna ta mellan 10–30 timmar att ändra rutinerna. Medellönen för en optiker var 41 700 SEK/månad år 2023.<sup>30</sup> (I denna beräkning utgår Transportstyrelsen från att det är en optiker eller annan personal med motsvarande lön som genomför nödvändigt arbete.) Dessutom tillkommer kostnader för verksamhetsutövaren i form av arbetsgivaravgifter om 31,42 % av bruttolönen och kostnad för semesterersättning om 12 % enligt semesterlagen (1997:480). Engångskostnaden för berörda optikbutiker uppskattas uppgå till 3 650–10 950 SEK.<sup>31</sup> Den totala administrativa kostnaden för alla optikbutiker tillsammans uppskattas till omkring 2 803 200–8 409 600 SEK.<sup>32</sup>

Förutom den administrativa kostnaden blir en annan förändring för optikbutikerna den ökade efterfrågan på synundersökningar. För att ta reda på hur stor tidsåtgång som den ökade efterfrågan skulle kunna innebära har Transportstyrelsen först gjort en beräkning av hur många fler synundersökningar som landets optikbutiker kan förväntas få. Beräkningen är indelad i tre delar:

- Ökning av antalet grundläggande synundersökningar inför ansökan om lägre behörigheter
- Ökning av antalet grundläggande synundersökningar inför ansökan om högre behörigheter och inför förnyelse av högre behörigheter

<sup>30</sup> [Lönestatistik – Hur mycket tjänar...? \(scb.se\)](https://scb.se)

<sup>31</sup> Kostnad för arbetsgivaren uppgår till  $41\,700 \times 1,3142 \times 1,12 = 61\,400$  SEK/månad.

Timkostnaden för arbetsgivaren uppgår till  $61\,400/168 = 365$  SEK.

Totala kostnaden för arbetsgivaren uppgår till  $365 \times 10 = 3650$  SEK,  $365 \times 30 = 10\,950$  SEK

<sup>32</sup>  $768 \text{ optikbutiker} \times 3650 \text{ SEK/optikbutik} = 2\,803\,200 \text{ SEK}$ ,  $768 \text{ optikbutiker} \times 10\,950 \text{ SEK/optikbutik} = 8\,409\,600 \text{ SEK}$

- Ökning av antalet synundersökningar under pågående körkortsinnehav

**Ökning av antalet grundläggande synundersökningar inför ansökan om lägre behörigheter**

Transportstyrelsen har inte tillgång till statistik över hur många synundersökningar inför ansökan om körkortstillstånd för lägre behörigheter som genomförs varje år. Däremot framgår av statistik från vägtrafikregistret (VTR) hur många körkortstillstånd som årligen beviljas. För att få ett körkortstillstånd beviljat krävs att en synundersökning är genomförd. Antal beviljade körkortstillstånd för lägre och högre behörigheter år 2022 var totalt 233 476 stycken.

Det är rimligt att anta att antalet synundersökningar som genomförs varje år är fler än 233 476 stycken. Det beror på att även de som inte har fått bifall på sina ansökningar i många fall har varit på en synundersökning. Transportstyrelsen uppskattar att minst 235 000 synundersökningar inför ansökan om körkortstillstånd genomförs varje år.

Transportstyrelsen har inga uppgifter om hur många av de uppskattade 235 000 synundersökningarna som rör lägre respektive högre behörigheter. Enligt interna uppskattning skulle upp mot 200 000 av dessa kunna röra sig om synundersökningar inför ansökan om lägre behörigheter.

Utifrån den uppskattningen och antagande att omkring hälften av synundersökningarna inför ansökan om lägre behörigheter idag görs på trafikskolor skulle det kunna innebära att landets optikbutiker behöver utföra omkring 100 000 fler synundersökningar varje år.

**Ökning av antalet grundläggande synundersökningar inför ansökan om högre behörigheter och inför förnyelse av högre behörigheter**

Som beskrivits ovan antar Transportstyrelsen att det varje år utförs minst 235 000 synundersökningar inför ansökan om körkortstillstånd för lägre och högre behörigheter. Transportstyrelsen antar att omkring 35 000 av dessa synundersökningar rör ansökan om högre behörigheter.

Det framgår av statistik från VTR hur många som har fått godkänt på sin ansökan om förnyelse av högre behörigheter. Antal registrerade godkända förnyelser år 2022 var 85 740 stycken.

Transportstyrelsen kan inte svara på hur många av synundersökningarna för högre behörigheter som framöver kommer göras av optiker. Ett antagande skulle kunna vara att det handlar om drygt hälften av alla ansökningar. Ett sådant antagande innebär att landets optikbutiker behöver utföra omkring

60 400 fler synundersökningar inför ansökan om högre behörigheter och inför förnyelse av högre behörigheter varje år.<sup>33</sup>

#### **Ökning av antalet synundersökningar under pågående körkortsinnehav**

Transportstyrelsen kan inte få ut någon statistik över hur många synintyg som körkortshavare varje år skickar in till myndigheten. Majoriteten av de synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar rör personer med progressiva ögonsjukdomar där den största delen av intygen handlar om synfält. Föreskriftförslaget innebär att även optiker kommer få utfärda dessa intyg. Transportstyrelsen antar att många körkortshavare som behöver komma in med synintyg i första hand kommer vända sig till en optiker istället för till ögonsjukvården, då det troligtvis är lättare att få tid hos en optiker.

Transportstyrelsen uppskattar att landets optikbutiker årligen kommer få förfrågan på omkring 2000 synundersökningar, där majoriteten av dessa troligtvis kommer röra sig om synfält.

#### **Ökad tidsåtgång för optikbutikerna**

Idag avsätts cirka 10–15 minuter för den grundläggande synundersökningen hos optikbutiker.<sup>34</sup> De förändringar som föreslås (optiker behöver utfärda synintyget, kontroll av synfältet tas bort, svar på anamnesfrågor samlas in) skulle kunna innebära att den tiden som optikbutikerna behöver lägga på synundersökningen ökar något. Transportstyrelsen uppskattar att tiden för den grundläggande synundersökningen skulle kunna bli omkring 30 minuter.

Totalt sett visar ovanstående beräkningar att landets optikbutiker kan få en ökad efterfrågan på 162 400<sup>35</sup> fler synundersökningar varje år. Fördelat på antalet optikbutiker skulle det kunna innebära omkring 211<sup>36</sup> fler synundersökningar per butik och år och i snitt 4 fler synundersökningar per vecka. Det innebär i snitt en ökad tidsåtgång på uppskattningsvis 2 timmar per vecka per butik. Men den ökade tidsåtgången kan inte betraktas som en administrativ kostnad för optikbutikerna, de behöver inte göra fler synundersökningar om de inte vill. Om de väljer att ta emot fler kunder kommer dessa kunder dessutom leda till en ökad intäkt för optikbutikerna.

---

<sup>33</sup>  $35\,000 + 85\,740 = 120\,740$

Hälften av dessa blir omkring 60 400 synundersökningar.

<sup>34</sup> [Synundersökning körkort – Syntest körkortstillstånd - Synoptik | Synoptik, Syntest för körkort | Specsavers Sverige,](#)

[Boka synundersökning hos en legitimerad optiker - Synsam](#)

<sup>35</sup>  $100\,000 + 60\,400 + 2000 = 162\,400$  synundersökningar

<sup>36</sup>  $162\,400 / 768 = 211$  stycken synundersökningar per optikbutik

Transportstyrelsen har varit i kontakt med landets optikbutiker, Optikerförbundet och optikbranschen för att utreda om de kan hantera den ökade efterfrågan. Transportstyrelsens slutsats av kontakten är att den ökade efterfrågan kan hanteras. Se avsnitt 20.

### 14.3 Utbildare för synprovare

Transportstyrelsen bedömer att den administrativa kostnaden som föreskriftsförslaget innebär för de som utbildar synprovare är liten. Det skulle kunna handla om att ändra information på websidor eller ändra annat informationsmaterial för att ta bort text om att utbildaren erbjuder utbildning för synprovare. Ändringen innebär en engångskostnad för företagen. Transportstyrelsen uppskattar att tidsåtgången för en sådan ändring uppgår till 10–20 timmar. Eftersom de som utbildar synprovare har varierande verksamhet (t.ex. optikkedjor och trafikläraryt utbildning) är det svårt att uppskatta en medellön för utbildarna. Men om man antar att det är optiker och trafiklärare som är anställda i verksamheten skulle en grov uppskattning av medellönen kunna vara 36 400 SEK/månad.<sup>37</sup> Dessutom tillkommer kostnader för verksamhetsutövaren i form av arbetsgivaravgifter om 31,42 % av bruttolönen och kostnad för semesterersättning om 12 % enligt semesterlagen (1997:480). Engångskostnaden för utbildarna uppskattas uppgå till 3 190–6 380 SEK per utbildare.<sup>38</sup> Den totala administrativa kostnaden för alla berörda utbildare tillsammans uppskattas till 22 330–44 660 SEK.<sup>39</sup>

## 15. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

### 15.1 Trafikskolor

För att utreda vilka kostnadmässiga konsekvenser som förslaget får, var en av frågorna i den enkät som Transportstyrelsen skickade till trafikskolorna om synundersökningsverksamheten genererar någon vinst eller om den mest ses som en service. Figur 5 visar svarsalternativen och fördelningen av svaren.

<sup>37</sup> Medellön trafiklärare och instruktörer 31 100 SEK, [Trafiklärare och instruktörer lön 2023 - Snittlön och jobbutsikter \(allastudier.se\)](#)

Genomsnittlig lön optiker 41 700 SEK [Lönestatistik – Hur mycket tjänar...? \(scb.se\)](#)  
(31 100 + 41 700) / 2 = 36 400 SEK/mån

<sup>38</sup> Kostnad för arbetsgivaren uppgår till 36 400 x 1,3142 x 1,12 = 53 600 SEK/månad.  
Timkostnaden för arbetsgivaren uppgår till 53 600/168 = 319 SEK.

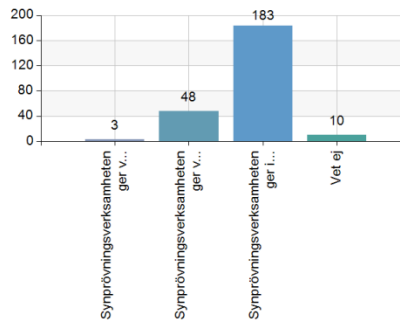
Totala kostnaden för arbetsgivaren uppgår till 319 x 10 = 3 190 SEK, 319 x 20 = 6 380 SEK

<sup>39</sup> 7 stycken utbildare x 3 190 SEK/utbildare = 22 330 SEK, 7 stycken utbildare x 6 380 SEK/utbildare = 44 660 SEK

Genererar synprövningsverksamheten någon vinst eller ser ni det enbart som en service?

Namn	Antal	%
Synprövningsverksamheten ger vinst	3	1,2
Synprövningsverksamheten ger vinst men är mest en service	48	19,7
Synprövningsverksamheten ger ingen vinst och vi ser den som en servicefunktion	183	75
Vet ej	10	4,1
<b>Total</b>	<b>244</b>	<b>100</b>

Svarsfrekvens
99,6% (244/245)



Figur 5. Redovisning av svaren på frågan om synprövningsverksamheten genererar någon vinst.

Som figuren visar angav ca 95 % att synprövningsverksamheten antingen inte ger någon vinst alls (75 %) eller att den ger en vinst men mest är en service (20 %).

Utifrån ovanstående resultat gör Transportstyrelsen antagandet att konsekvenserna för majoriteten av de trafikskolor som erbjuder synundersökning inte kommer att bli alltför negativa med föreslagen reglering.

En av frågorna i enkäten var om trafikskolorna tidigare hade erbjudit synundersökning. Ca 19 % svarade att de tidigare hade erbjudit synundersökningen men att de inte gjorde det idag. I enkäten fanns möjlighet att lämna kommentarer om varför man hade valt att sluta med undersökningen.

Majoriteten av kommentarerna handlade om något av följande:

- ”Optiker är proffs på detta och gör kontrollen bäst, de kan se en helhet på ett annat sätt än vad vi kan, vi är proffs på att vara trafiklärare.”
- ”Utrustningen som krävs är dyr.”
- ”Det är krångligt att bli synprövare, utbildningen var dyr och omfattande medan inkomsterna var mycket blygsamma.”
- ”Vi samarbetar med lokal optiker, det ger bättre och säkrare resultat.”

Föreskriftsförslaget innebär att de trafikskolor som framöver vill erbjuda synundersökning kommer kunna göra det, men de behöver då samarbeta med en optiker eller läkare. Personal vid trafikskolan kan utföra de kontroller som krävs om en optiker eller läkare skulle anse att de har tillräcklig kompetens och intyget utfärdas av optikern eller läkaren. I praktiken tror Transportstyrelsen att det är osannolikt att en sådan lösning blir aktuell.

Dels eftersom resultatet från enkäten visar att synundersökningsverksamheten mest är en service och inte ger någon betydande vinst. Dels eftersom en läkare eller optiker då ska bedöma att de kan utfärda synintyg som baseras på resultat från en person som saknar relevant utbildning om ögat.

## 15.2 Optikbutiker

Den ökade efterfrågan på synundersökningar skulle kunna innebära att personal behöver anställas. Det innebär en kostnad för de företag som vill erbjuda tjänsten, samtidigt borde det i slutändan resultera i en ökad omsättning och viss vinst för företagen.

Regleringsförslaget innebär att optiker får utfärda synintyg för personer som följs med villkor på grund av synfältsnedsättningar. För att utfärda dessa intyg krävs undersökning i en apparat (perimeter) som har ett Estermanprogram<sup>40</sup> eller likvärdigt program installerat (se *Bilaga 2 – Konsekvensutredning av kraven gällande synfält* för närmare beskrivning av kraven på undersökningen). De optikbutiker som vill erbjuda en synfältsundersökning och som inte har den utrustning som krävs behöver således investera i en sådan. En mycket grov uppskattning är att omkring 30 % av landets optikbutiker har den utrustning som krävs.<sup>41</sup> Det innebär att många optikbutiker som vill utfärda synintyg vid synfältsnedsättningar behöver investera i ny utrustning. Inköpspriset för de perimetrar som har Estermanprogrammet varierar mellan omkring 150 000–500 000 SEK. Det krävs också en licens för att använda Estermanprogrammet och den kostar omkring 20 000 SEK.<sup>42</sup>

Transportstyrelsen bedömer att kostnaden för att utbilda personal att använda Estermanprogrammet är minimal. Alla optiker som har utbildats sedan 2008 har utbildning i programmet. En uppskattning är att de utgör över 50 % av de optiker som är verksamma. Dessutom har många optiker gått en efterutbildning där synfält (inklusive Estermanprogrammet) är en stor del av innehållet. Skulle en uppfräschning behövas är det något som man klarar under en dag.<sup>43</sup>

Trots att det handlar om stora investeringar har Optikerförbundet och optikbranschen varit mycket positiva till föreslagen ändring. Det är också viktigt att påpeka att reglerna inte kräver att optikbutikerna ska erbjuda synintyg vid synfältsnedsättningar, det är ett val som optikbutikerna själva kan göra.

---

<sup>40</sup> Estermanprogrammet är ett program där undersökningen görs med statisk perimetri, alltså där ett stillastående ljusstimuli visas i ett antal förutbestämda positioner.

<sup>41</sup> Enligt uppgift från företrädare för Optikerförbundet.

<sup>42</sup> Enligt uppgift från företrädare för Optikerförbundet.

<sup>43</sup> Enligt uppgift från företrädare för Optikerförbundet.



### 15.3 Utbildare för synprövare

För att utreda vilka konsekvenser föreslagen reglering får för de som utbildar synprövare har Transportstyrelsen skickat ut en enkät till de sex utbildare som var godkända vid tidpunkten för enkätundersökningen (efter att enkätundersökningen gjordes har en till utbildare godkänts). Fyra av utbildarna svarade, av dessa fyra erbjöd tre stycken utbildning för synprövare. En av frågorna i enkäten var om verksamheten med att utbilda synprövare ger någon vinst eller om den mest ses som en service. Två av utbildarna svarade på frågan, en av utbildarna svarade att verksamheten inte ger någon vinst alls och den andra utbildaren svarade att verksamheten ger en vinst, men mest är en service.

Transportstyrelsen har granskat vilka som erbjuder utbildning för synprövare och kunnat konstatera att samtliga utbildare bedriver annan verksamhet inom förarutbildning eller inom synprövning. Därför är det Transportstyrelsens antagande att dessa utbildare inte har som sin huvudsakliga uppgift att utbilda blivande synprövare.

Baserat på svaren i enkätundersökningen och informationen om att utbildarna bedriver annan verksamhet inom förarutbildning och synprövning bedömer Transportstyrelsen att konsekvenserna och de uteblivna intäkterna inte borde bli alltför stora.

## **16. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?**

### 16.1 Trafikskolor

De trafikskolor som idag erbjuder synundersökning skulle kunna göra det som ett sätt att locka till sig kunder. Det innebär att en sådan konkurrensfördel kan försvinna i och med de förändrade reglerna.

För att idag få erbjuda synundersökning krävs att trafikskolan har en godkänd synprövare och godkänd mätutrustning. Transportstyrelsen antar att sannolikheten för att en trafikskola erbjuder synundersökning är större hos de trafikskolor som har fler anställda. Dessa trafikskolor borde ha större möjlighet att låta personal utbilda sig till synprövare och skaffa den utrustning som krävs. Det finns därmed risk att föreskriftsförslaget påverkar fler trafikskolor med fler anställda. Det är dock troligt att trafikskolor med färre anställda påverkas mer negativt av förslaget i de fall de erbjuder synundersökning.

Sammanfattningsvis bedömer Transportstyrelsen att den konkurrensfördel som större trafikskolor som erbjudit synundersökningen har haft försvinner, men att det inte borde påverka trafikskolornas inkomst i någon större omfattning. Små trafikskolor som har satsat på att erbjuda synundersökning kan

drabbas mer av att de inte längre har denna konkurrensfördel jämfört med andra trafikskolor.

## 16.2 Optikbutiker

Idag är det teoretiskt möjligt för en optikbutik som inte har en optiker anknuten till sig att utfärda synintyg för den grundläggande synundersökningen. Det kommer inte vara möjligt framöver. Transportstyrelsen bedömer att det handlar om ett begränsat antal butiker. De optikbutiker som erbjuder den grundläggande synundersökningen skulle kunna ha en konkurrensfördel jämfört med de som inte kan eller vill erbjuda undersökningen.

Som nämnts under avsnitt 4.3 föreslås optiker få utfärda synintyg även under pågående körkortsinnehav. För att optiker ska kunna utfärda synintyg till personer med synfältsnedsättningar krävs att optikbutiken har en apparat som har ett Estermanprogram installerat (se avsnitt 15.2 och *Bilaga 2 – Konsekvensutredning av kraven gällande synfält*). Vissa optikbutiker har en sådan perimeter redan idag och det kan därför vara en konkurrensfördel för dessa butiker, då de så fort föreskrifterna träder ikraft kan erbjuda en sådan synundersökning.

För de optikbutiker som inte har den utrustning som krävs borde det rimligtvis vara lättare för större företag eller kedjeägda butiker att köpa in utrustningen eftersom den är relativt dyr. Det skulle i sådant fall kunna leda till att större företag/optikkedjor får konkurrensfördelar gentemot små företag som inte har ekonomisk möjlighet att investera i utrustningen.

## 16.3 Utbildare för synprövare

Transportstyrelsen bedömer att regleringen inte borde påverka konkurrensförhållandena för de som utbildar synprövare.

## 17. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

### 17.1 Trafikskolor

I de fall det finns anställda vid trafikskolor som enbart arbetar som synprövare kommer deras arbetsuppgifter att försvinna. Eftersom de flesta trafikskolor är mikroföretag och eftersom synundersökningsverksamheten inte är trafikskolornas huvudsakliga uppgift bedömer Transportstyrelsen att det är mycket ovanligt med en sådan anställning.

### 17.2 Optikbutiker

Eftersom förslaget innebär att en optiker behöver utfärda synintygen skulle belastningen på optiker kunna öka i de optikbutiker som har få optiker anställda i förhållande till antalet kunder. Samtidigt har Transportstyrelsen

varit i kontakt med optikbranschen och Optikerförbundet som har svarat att de kan hantera den ökade efterfrågan. Se avsnitt 20.

### 17.3 Utbildare för synprovare

I de fall utbildare för synprovare har anställda som enbart arbetar med att utbilda synprovare kommer deras arbetsuppgifter att försvinna. Transportstyrelsen kan inte bedöma om sådana anställningar förekommer idag.

## 18. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

### 18.1 Trafikskolor

Inte aktuellt eftersom de regler som berör trafikskolorna tas bort.

### 18.2 Optikbutiker

Statistiken i avsnitt 13.2 visar att den största andelen av optikbutikerna hamnar inom kategorin mikroföretag som har upp till nio anställda. Myndigheter ska ta hänsyn till små och medelstora företag så att även deras förutsättningar beaktas när nya regler införs eller ändras.

Föreslagna förändringar skulle kunna påverka små optikbutiker som inte har någon optiker ansluten till sig, eftersom dessa butiker inte längre kommer att få utfärda synintyg för den grundläggande synundersökningen. Samtidigt gör Transportstyrelsen uppskattningen att det borde vara mycket sällsynt med en optikbutik som idag gör den grundläggande synundersökningen men som inte har någon optiker knuten till sig.

Som nämnts under avsnitt 4.3 föreslås optiker få utfärda synintyg även under pågående körkortsinnehav. För att kunna utfärda synintyg till personer med synfältsnedsättningar krävs att optikbutiken har en viss utrustning, samt personal som kan hantera utrustningen, se avsnitt 15.2. Det är sannolikt så att större företag/optikkedjor har bättre förutsättningar att investera i den utrustning som krävs än vad små företag har. Samtidigt anser Transportstyrelsen att de inte är ett alternativ att utforma reglerna på något annat sätt. De krav som ställs på utrustningen är nödvändigt för att få ett tillförlitligt resultat av undersökningen. Ett tillförlitligt resultat är i sin tur nödvändigt för att kunna bedöma om synfältskraven uppfylls. Det är också viktigt att påpeka att reglerna inte ställer något krav på att optikbutikerna måste utfärda synintyg till körkortshavare. Det finns därför inte något krav på investering av ny utrustning. Det är ett val som varje optikbutik/optikkedja har.

### 18.3 Utbildare för synprovare

Inte aktuellt eftersom de regler som berör utbildare för synprovare tas bort.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>				-
Optikbutiker	Efterfrågan på synundersökningar kommer att öka. Optiker får utfärda de grundläggande synintyget för högre behörigheter. Optiker får utfärda majoriteten av de synintyg som efterfrågas under pågående innehav. Ökade inkomster.	Vissa optikbutiker kan eventuellt få svårigheter att hantera den ökade efterfrågan. Vissa materiella investeringar kan behöva göras.	-	-
Trafikskolor	-	Får inte längre utfärda synintyg.	-	-
Utbildare för synprövare	-	Utbildning för synprövare kommer inte längre behövas.	-	-
<b>Medborgare</b>	Större sannolikhet för korrekta och likvärdiga bedömningar. Lättare att få tid för synundersökning under pågående körkortsinnehav.	Eventuellt något svårare att få tid för den grundläggande synundersökningen. Priset på den grundläggande synundersökningen kan eventuellt öka något.	-	-
<b>Staten m.fl.</b>	Belastningen på ögonsjukvården kommer minska.	Transportstyrelsen behöver anpassa blanketter och autohandläggning.		-
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	-	-	-	-

## **E. Samråd**

Se den övergripande konsekvensutredningen för redogörelse kring samråd.

Nedan beskrivs vilka kontakter som Transportstyrelsen har tagit med branschen i de specifika frågor som hanterats i denna konsekvensutredning.

### **19. Trafikskolebranschen**

Transportstyrelsen hade hösten 2022 ett informationsmöte med trafikskolebranschen. På mötet presenterades problemen med dagens reglering, vilka förändringar som föreskriftsförslaget kan komma att innebära för landets trafikskolor och resultatet från den enkätundersökning som Transportstyrelsen genomfört med landets trafikskolor. Trafikskolebranschen lämnade inga invändningar mot förslaget som sådant, men lyfte en oro för om optikerna kommer kunna hantera den ökade efterfrågan.

### **20. Optikbranschen**

För att utreda om optikbutiker runt om i Sverige har möjlighet att utföra fler synundersökningar än idag (med de förutsättningar som regleringsförslaget innebär) har Transportstyrelsen bland annat:

- haft en workshop med optikbranschen och Optikerförbundet (vintern 2021).
- skickat ut en enkät till landets optikbutiker (hösten 2021).
- varit i kontakt med optikbranschens VD och Optikerförbundets styrelseordförande och mottagit skrivelse från optikbranschen (hösten 2021).
- haft en workshop med optikbranschen och Optikerförbundet (hösten 2022).

Vid mötet med optikbranschen och Optikerförbundet vintern 2020 deltog ca 20 medlemmar, medlemmarna representerade stora och små optikbutiker runt om i landet. Enligt deltagarna finns det förutsättningar att erbjuda fler synundersökningar (för körkortskontroller) än idag. Under 2019 genomfördes ca 3,2 miljoner kontroller och undersökningar, en ökning med 250 000<sup>44</sup> undersökningar årligen skulle, enligt deltagarna, inte vara något problem. På mötet diskuterades inte vad synundersökningen skulle innehålla eller vem som skulle få utfärda synintyg.

För att ytterligare säkerställa att tillgängligheten av synundersökningar inför körkortskontroll inte kommer att bli något problem med föreslagen reglering

---

<sup>44</sup> Denna siffra grundar sig inte på hur stor ökning Transportstyrelsen tror att det skulle bli, utan var en siffra som deltagarna nämnde för att påvisa vilken ökning de har kapacitet till.

valde Transportstyrelsen att skicka ut en enkät till landets optikbutiker. Enkäten skickades ut till 505 butiker (se bilaga 1A för en mer ingående redogörelse om enkätundersökningen). I enkäten framgick att synundersökningen ska innehålla en synskärpekontroll och anamnesfrågor samt att enbart optiker får utfärda synintyg (men att den som optikern anser tillräckligt kunnig får utföra synundersökningen). Svarefrekvensen var 39 % och av de som svarade angav 64 % att de kan utföra någon eller några fler synundersökningar per vecka. 33 % svarade att de inte kan utföra fler synundersökningar eller att de kan utföra ett fåtal fler synundersökningar per månad.

Eftersom enkätsvaren och svaren från mötet med optikbranschen och Optikerförbundet inte riktigt var överensstämmande och eftersom svarefrekvensen från enkäten var låg kontaktade Transportstyrelsen optikbranschens VD för att närmare diskutera problematiken. Optikbranschens VD ansåg att det fanns en risk att information i enkäten kunde ha missuppfattats. Vissa kommentarer som lämnades i samband med enkäten tydde på att man tolkat det nya förslaget som att en optiker både måste utföra synundersökningen och utfärda synintyget.

Transportstyrelsen övervägde att återigen skicka ut en enkät med ett förtydligande av förslagets utformning, men risken för en låg svarefrekvens ansågs relativt stor.

Efter Transportstyrelsens kontakt med optikbranschens VD skickade optikbranschen in en skrivelse till Transportstyrelsen (se bilaga 1B). I skrivelsen har fem av landets optikkedjor gått samman och förtydligat att de står väl rustade för att utföra fler synundersökningar och utfärda fler synintyg än vad de gör idag.

## **21. Utbildare för synprövare**

Transportstyrelsen har hösten 2022 haft ett informationsmöte med utbildare för synprövare. På mötet presenterades problemen med dagens reglering och vilka förändringar som föreskriftsförslaget kan komma att innebära för utbildarna. Deltagarna lämnade inga invändningar mot förslaget som sådant, men lyfte en oro för om optikerna kommer kunna hantera den ökade efterfrågan.

## **Bilaga 1A – Metodbeskrivning för enkätundersökning till trafikskolebranschen, optikbranschen och utbildare för synprovare**

### **1. Bakgrund**

I samband med Transportstyrelsens utredning om den grundläggande synundersökningen såg myndigheten ett behov av att ställa frågor till landets optikbutiker, trafikskolor och de som utbildar synprovare. Transportstyrelsen genomförde därför tre olika enkätundersökningar.

Syftet med denna bilaga är att beskriva urvalsmetoder, enkäternas konstruktion och brister i undersökningen.

### **2. Enkäternas konstruktion**

Transportstyrelsen skickade ut så kallade slutna enkäter via enkätssystemet esMaker. Det innebar att varje mottagare via mejl fick en unik länk till enkäten. Länken kunde bara användas en gång. Svaren var anonymiserade vilket innebar att det inte fanns någon möjlighet att koppla ihop det inkomna svaret med ett specifikt ställe eller en specifik person.

Svarstiden för de tre olika enkäterna var mellan tre veckor och en månad. En påminnelse skickades ut efter två till tre veckor.

### **3. Enkäten till trafikskolor**

#### **3.1 Urval**

För att få kontaktuppgifter till landets trafikskolor övervägde myndigheten att ta kontakt med Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR och Trafikutbildarnas Riksorganisation. Men eftersom det skulle begränsa urvalet till de trafikskolor som var medlemmar i förbunden valde föreskriftsgruppen istället att ta kontakt med den del av myndigheten som arbetar med tillsyn av förarutbildningen. På så sätt erhöles en lista med kontaktuppgifter till landets samtliga trafikskolor. Listan omfattade kontaktuppgifter till 949 trafikskolor. Av administrativa och kostnadsmissiga skäl, såsom till exempel manuell hantering, utskrifter och portokostnader valde Transportstyrelsen att endast skicka ut enkäten till de trafikskolor som hade en angiven e-postadress i listan. Därmed föll några trafikskolor bort. Det fanns även några företag som hade samma mejladress till flera trafikskolor, i de fallen skickades endast en enkät ut per e-postadress.

Av de 949 trafikskolor som fanns med på listan föll 150 stycken bort. Kvar blev 799 unika e-postadresser dit enkäten skickades. Bortfallet var således 16 % och täckningsgraden 84 %.

### 3.2 Datum för utskick

Enkäten skickades ut den 24 september 2021, påminnelse gick ut den 18 oktober 2021, det vill säga drygt tre veckor efter att enkäten skickats ut. Sista svarsdag var den 22 oktober 2021. Trafikskolorna hade således fyra veckor på sig att svara.

### 3.3 Svarefrekvens

Av de 799 enkäter som skickades ut fick Transportstyrelsen svar på 516 stycken. Det innebär en svarefrekvens på 65 %.

## 4. Enkäten till optikbutiker

### 4.1 Urval

Eftersom den grundläggande synundersökning får göras i optikbutiker, antingen av optiker eller anställda i en optikbutik ville Transportstyrelsen nå så många optiker och optikbutiker som möjligt.

För att få kontaktuppgifter till landets optiker kontaktade Transportstyrelsen Inspektionen för vård och omsorg (IVO) som är tillsynsmyndighet för legitimerade optiker. Den lista som erhöles innehöll 613 poster. Av administrativa och kostnadsmissiga skäl, såsom till exempel manuell hantering, utskrifter och portokostnader valde Transportstyrelsen att endast skicka ut enkäten till de optiker som hade en angiven e-postadress i listan. För 27 av posterna fanns en likadan e-postadress angiven och denna adress verkade inte fullständig. För en butikskedja angavs samma e-postadress oavsett butik. Det innebär att den kedjan endast nåddes av en enkät. Av de 613 posterna hade 371 stycken en unik, och vad som såg ut som en korrekt angiven, e-postadress. Eftersom det var många poster på listan som inte hade någon e-postadress angiven påbörjade Transportstyrelsen ett arbete med att söka fram e-postadresser med hjälp av de uppgifter som fanns. Det visade sig vara mycket svårt och tidkrävande och därför avslutades det arbetet.

För att utreda möjligheten att nå fler optikbutiker kontaktade myndigheten Optikbranschen. På så sätt kunde listan med e-postadresser kompletteras med ytterligare 134 unika adresser. Optikbranschen berättade också att de stora optikkedjorna har som policy att det är huvudkontoren som svarar på enkäter. Om enskilda butiker nås av enkäter ska enkäterna vidarebefordras till huvudkontoret. Optikbranschen hjälpte till med att sprida information om att Transportstyrelsen i denna enkät var intresserad av så många svar



som möjligt från enskilda butiker istället för ett fåtal svar från branschens huvudkontor.

Efter inhämtade uppgifter från IVO och Optikbranschen kunde Transportstyrelsen skicka ut enkäten till 505 optiker och optikbutiker. Enligt uppgift från Optikbranschen finns drygt 900 optikbutiker i Sverige. Om man utgår från den siffran blev täckningsgraden för enkäten ca 56 %.

#### 4.2 Datum för utskick

Enkäten skickades ut den 8 oktober 2021. Sista svarsdag var den 31 oktober 2021. Optikbutikerna hade således drygt tre veckor på sig att svara. En påminnelse gick ut en vecka efter sista svarsdagen.

#### 4.3 Svarefrekvens

Av de 505 enkäter som skickades ut fick Transportstyrelsen svar på 195 stycken. Det innebär en svarefrekvens på 39 %.

### 5. Enkäten till utbildare

#### 5.1 Urval

Enkäten skickades ut till de sex utbildare som hösten 2021 hade fått godkänt av Transportstyrelsen att utbilda synprövare. Ytterligare en aktör hade under 2021 sökt om tillstånd att bedriva utbildning av synprövare, men eftersom den aktören inte var godkänd vid tidpunkten för utskicket inkluderades inte den i enkätundersökningen.

#### 5.2 Datum för utskick

Enkäten skickades ut den 2 oktober 2021. Sista svarsdag var den 22 oktober 2021. Utbildarna hade således tre veckor på sig att svara. En påminnelse gick ut efter två veckor.

#### 5.3 Svarefrekvens

Av de sex enkäter som skickades ut fick Transportstyrelsen svar på fyra stycken.

## Bilaga 1B – Optikbranschens skrivelse



Stockholm 211221

Optiska butiker har under hösten givits möjlighet att besvara en enkät från Transportstyrelsen vad gäller frågor om synprövning för körkort hos optiker.

Vi uppskattar och tackar för möjlighet att göra vår röst hörda i denna fråga, men vill framföra några synpunkter kring enkätens utformning, då vi misstänker att dess innehåll kan ha missuppfattats. Vi befärar att flera av de svarande har missuppfattat frågan om möjligheten att utfärda fler synintyg för körkort än idag. Frågan inleds med meningen "ett av förslagen som vi tittar på är att enbart leg. optiker (och läkare) får utfärda synintyg för kortkort till skillnad mot idag när till exempel även anställda hos optiker och vid trafikskolor får utfärda synintyg."

I nästa mening framkommer det att Transportstyrelsens förslag inte reglerar vem som får utföra själva synkontrollen, men den första meningen har sannolikt ändå gjort att flera respondenter uppfattat frågan om de har möjlighet att utfärda fler synintyg genom att enbart legitimerade optiker ges den möjligheten.

Vi har dock förstått att myndighetens intention är att intyget ska innehålla uppgifter om synskärpa och svar på anamnesfrågor. Det kommer att vara upp till den som **utfärdar** intyget (en optiker) att avgöra vilka i butiken som har kompetens nog att ta in uppgifterna. Det är intygsskrivarens ansvar att hen har ett fullgott underlag för intyget. Optikern avgör hur underlaget för intyget ska sammanställas, samt vem som har den reella kompetensen att samla in underlaget.

Framtida kapacitetsbedömningar är en strategisk fråga. I våra respektive kedjor är detta något som hanteras på ledningsnivå, inte i butik.

Under de förutsättningar som beskrivs ovan bedömer undertecknade kedjor, som sammantaget representerar 550 av landets c:a 900 butiker, att vi står väl rustade vad avser såväl kapacitet som möjlighet för att utfärda fler synintyg än vad vi gör idag.

PUA nedan angivna

Fredrik Thunell  
VD Optikbranschen

Marita Bertilson  
Country director Specsavers

Roland Olsson  
VD Synoptik

Martin Åberg  
VD Glasögonmagasinet/Optikkällaren

Krister Duwe  
VD Synsam Sverige

Jessica Eklund  
Country manager DirektOptik

## Bilaga 2 – Konsekvensutredning av kraven gällande synfält

**Transportstyrelsens förslag:**

Att vid utredning av eventuella nedsättningar av synfältet ska både det centrala och det perifera synfältet kontrolleras med ett Estermanprogram eller likvärdigt program. Förslaget innebär att lägre krav på synfältet kommer att ställas.

Remiss

## Innehållsförteckning Bilaga 2

<b>A. ALLMÄNT</b> .....	<b>4</b>
1. Bakgrund.....	4
1.1 Synfält och synfältsdefekter .....	4
1.2 Metoder för att undersöka synfältet.....	4
1.3 Synfältskrav .....	6
2. Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	9
2.1 Synfältskrav och gränsvärden .....	9
2.2 Teknikneutralitet och likvärdiga bedömningar .....	10
2.3 Tidsåtgång för hälso- och sjukvården .....	14
3. Vad ska uppnås? .....	15
4. Vilka är lösningsalternativen? .....	15
4.1 Effekter om ingenting görs? .....	15
4.2 Alternativ som inte innebär reglering .....	16
4.3 Regleringsalternativ .....	16
4.4 Ej realistiska regleringsalternativ .....	33
5. Vilka är berörda? .....	33
5.1 Företag .....	33
5.2 Medborgare .....	33
5.3 Staten, regioner och kommuner .....	34
6. Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	34
6.1 Företag .....	34
6.2 Medborgare .....	34
6.3 Staten, regioner eller kommuner .....	35
6.4 Miljö .....	36
6.5 Externa effekter .....	36
7. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet? .....	37
7.1 Statisk tröskelperimetri centralt och ett Estermanprogram perifert – Regleringsalternativ 1 och 2.....	39
7.2 Ett Estermanprogram centralt och perifert – Regleringsalternativ 3.....	40
7.3 Ett Estermanprogram eller likvärdigt program centralt och perifert – Regleringsalternativ 4 och 5 (alternativ 5 är Transportstyrelsens förslag).....	41
7.4 Teknikneutralt program centralt och perifert – Regleringsalternativ 6 och 7 .....	43
7.5 Ny trafikperimetrialgoritm – Regleringsalternativ 8 .....	45
7.6 Slutsats .....	46
8. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på? ...	50
9. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? .....	50

10.	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? .50
<b>B.</b>	<b>TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE .....50</b>
11.	Hur påverkar regleringen funktionsmålet?.....51
12.	Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?.....51
<b>C.</b>	<b>SAMMANSTÄLLNING AV KONSEKVENSER.....52</b>
<b>D.</b>	<b>SAMRÅD .....52</b>

Remiss

## **A. Allmänt**

### **1. Bakgrund**

#### **1.1 Synfält och synfältsdefekter**

Synfältet definieras som det område en person kan se utan att vrida blicken. Synfältsdefekter leder till minskad förmåga att se inom detta område. En synfältsdefekt kan leda till att en händelse i ett specifikt område i synfältet inte upptäcks. Orsaken till synfältsdefekter kan vara flera, till exempel glaukom, diabetesretinopati eller stroke.

#### **1.2 Metoder för att undersöka synfältet**

Det finns olika metoder som kan användas för att undersöka synfältet. Några av dessa beskrivs kortfattat nedan.

##### **Donders konfrontationsmetod**

Donders konfrontationsmetod är en metod där patienten tittar in i undersökarens ögon samtidigt som undersökaren för in sin hand eller ett föremål från olika ställen i synfältet. Patienten ska tala om när handen eller föremålet syns. På så sätt kan defekter i det perifera seendet upptäckas. Metoden kan enbart upptäcka mycket stora synfältsdefekter och kontrollerar bara ytterkanterna av synfältet.

##### **Perimetri**

Perimetri innebär att synfältet undersöks med ett speciellt instrument, en så kallad perimeter. En perimeter kan visa ljusstimuli på olika ställen i synfältet. Personen som testas uppmanas att fokusera på en fixeringspunkt och att signalera när ljusstimulit har setts. Perimetri kan delas in i statisk och kinetisk perimetri.

##### **Kinetisk perimetri**

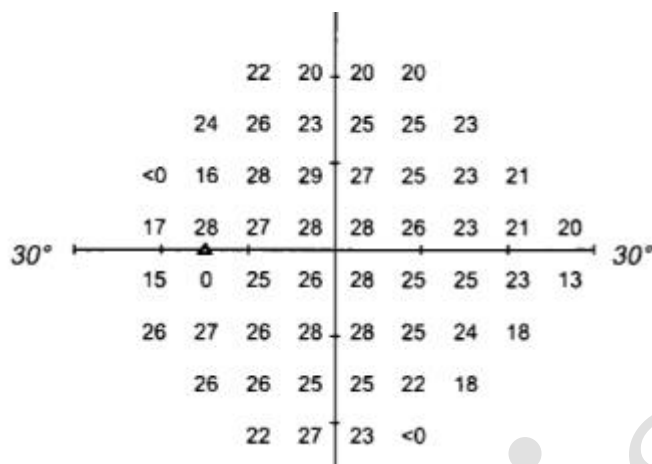
Kinetisk perimetri innebär att man undersöker var i synfältet ett objekt med viss storlek och ljusintensitet kan ses. Detta görs genom att föra objektet från periferin och in mot centrum, det vill säga från inte seende område in i seende område. Ett exempel på kinetisk perimetri är Goldmannperimetri.

##### **Statisk perimetri**

Statisk perimetri är oftast automatiserad. Statisk perimetri innebär att ett stillastående ljusstimuli visas i ett antal förutbestämda positioner. Testpersonen ska fixera blicken centralt och signalera, det vill säga trycka på en knapp, när ett stimuli upptäcks.

Vid statisk tröskelperimetri varierar ljusintensiteten för att undersöka vilken ljusintensitet som krävs för att personen ska upptäcka objektet. Resultatet av undersökningen anges i decibel (dB). Ju lägre dB-värdet är, desto starkare ljusstimuli krävs för att personen ska se stimulit. Undersökningen är

begränsad till det centrala synfältet (24 eller 30 grader från synfältets centrum, beroende på testprogram) och görs med ett öga i taget. Resultatet från statisk tröskelperimetri kan redovisas på flera olika sätt. Figur 1 är ett exempel som visar hur ett undersökningsresultat kan se ut.



Figur 1. Exempel på resultat från en synfältsundersökning med statisk tröskelperimetri.

I figuren visas vilken ljusintensitet som krävs för att personen ska se de ljusstimuli som visas. Det dB-värde som anges är beroende av hur starkt instrumentet kan lysa (instrumentets maximala ljusintensitet). Det innebär att ett dB-värde i ett instrument inte alltid är jämförbart med ett dB-värde i ett annat instrument.

Figur 1 är endast ett exempel på hur resultatet från en synfältsundersökning kan se ut. Beroende på vilket instrument som har använts kan testpunkternas antal och position variera.

### Estermanprogrammet

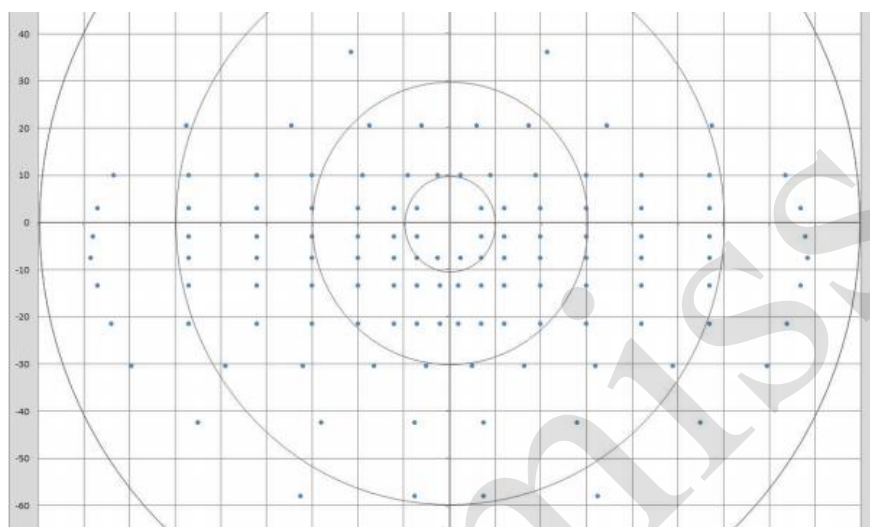
Estermanprogrammet är ett program där undersökningen görs med statisk perimetri, alltså där ett stillastående ljusstimuli visas i ett antal förutbestämda positioner. I Estermanprogrammet undersöks oftast synfältet med båda ögonen samtidigt. Mätområdet sträcker sig ut till cirka 80 grader åt höger och vänster och cirka 36 grader uppåt och 58 grader nedåt. Programmet testar i 120 punkter om personen ser punkterna<sup>1</sup>. Den som undersöks ska fixera blicken centralt och trycka på en knapp när ett stimuli upptäcks.

Estermanprogram är inget tröskeltest, det vill säga ljusintensiteten varieras inte utan är inställd på 1000 apostilb (asb)<sup>2</sup>. Testobjektets storlek är

<sup>1</sup> I vissa instrument testas 124 punkter istället för 120 punkter.

<sup>2</sup> Apostilb (asb) är en enhet för att mäta en ytas ljusstyrka per ytenhet i en riktning. Candela per kvadratmeter ( $\text{cd}/\text{m}^2$ ) är en annan enhet för att mäta detta.  $1 \text{ cd}/\text{m}^2$  motsvarar  $\pi$  asb och 1 asb motsvarar  $0,318 \text{ cd}/\text{m}^2$ .

Goldman III. Programmet kallas för övertröskligt eftersom det förinställda ljusstimulit är så starkt att alla personer utan synfältsdefekter enkelt ska kunna upptäcka det. Estermanprogrammet finns i många instrument som används för att undersöka synfältet, men vissa parametrar skiljer sig åt mellan instrumenten. Till exempel kan tiden som ljusstimulit visas variera mellan 200 – 500 millisekunder och testpunkternas antal och position kan variera något.<sup>3</sup> Figur 2 visar testpunkternas ungefärliga placering i Estermanprogrammet.



Figur 2. Testpunkternas ungefärliga placering i Estermanprogrammet.

### 1.3 Synfältskrav

#### Regler i körkortsdirektivet

I körkortsdirektivets bilaga III finns minimikrav för synfält och körkortsinnehav. I direktivet anges att synfältet måste ha en viss uträkning och att inga defekter får finnas centralt. För lägre behörigheter ska det horisontella synfältet vara minst 120 grader, varav minst 50 grader åt höger och vänster och 20 grader uppåt och nedåt. Inga defekter får finnas inom den centrala 20-graders radien. För högre behörigheter ska det horisontella synfältet vara minst 160 grader, varav minst 70 grader åt höger och vänster och 30 grader uppåt och nedåt. Inga defekter får finnas inom den centrala 30-graders radien. Körkortsdirektivet reglerar inte vilken metod som ska användas vid undersökning av synfältet eller vad som definierar en defekt.

#### Svenska regler

I medicinföreskrifterna regleras att det centrala synfältet ska undersökas med statisk tröskelperimetri. Det regleras också att, för både lägre och högre

<sup>3</sup> B. Tomas, Benjamin Esterman (1906–1994) and the binocular, *Acta Ophthalmologica*, 2022.



behörigheter, ska värdet i varje korresponderande (för båda ögonen sammanfallande) testpunkt uppgå till minst 20 dB inom en radie av 10 grader från synfältets centrum.

Vidare regleras i medicinföreskrifterna att för lägre behörigheter ska värdet uppgå till minst 10 dB mellan 10–20 grader från synfältets centrum. Värdet i en enskilda testpunkt mellan 10–20 grader får understiga 10 dB. För högre behörigheter regleras att värdet ska uppgå till minst 10 dB mellan 10–30 grader från synfältets centrum. För högre behörigheter får inget värde understiga 10 dB.

I medicinföreskrifterna regleras också att det perifera synfältet ska undersökas med Estermanprogrammet och att två intilliggande testpunkter som inte ses accepteras.

#### **Rapport från Eye sight working group**

När synfältskraven infördes i medicinföreskrifterna år 2010 tog Transportstyrelsen ledning av en rapport som publicerades år 2005 och som skrevs av en internationell expertgrupp, Eye sight working group.<sup>4</sup> I rapporten framgick att de perimetrimetoder, med undantag av Estermanprogrammet, som fanns tillgängliga var utvecklade för att utvärdera sjukdomstillstånd. De var därför mindre lämpliga för att bedöma synfältdefekter kopplade till förmåga att köra bil. Vidare stod i rapporten att Estermanprogrammet inte specifikt hade utvecklats för att undersöka förmågan att köra bil, utan för att mäta synfunktionen generellt. Expertgruppen ansåg att Estermanprogrammet inte var lämpligt för att bedöma synfältdefekter kopplade till bilkörning med tanke på testpunkternas positioner och det ganska intensiva och stora ljusstimuli som används. Istället rekommenderade expertgruppen att en trafikperimetrialgoritm borde utvecklas.

Expertgruppen ansåg att trafikperimetrialgoritmen borde innefatta ett lämpligt antal testpunkter inom det område som är av intresse när man kör bil. De föreslog att cirka 25 punkter skulle finnas inom det centrala synfältet eftersom detta område är av särskild vikt vid bilkörning. Det framgick också av rapporten att ljusstimulit som används ska kunna varieras så att ett högre stimuli kan accepteras mer perifert. Med ett sådant test menade expertgruppen att det skulle vara möjligt att ställa krav på hur många missade testpunkter centralt och perifert som kan accepteras.

#### **Införlivande av körkortsdirektivet**

Eftersom ingen mätmetod specificerades i körkortsdirektivet och eftersom ingen trafikperimetrialgoritm arbetades fram, blev samtliga EU-länder tvungna att på bästa sätt, utifrån tillgängliga metoder, införliva det

---

<sup>4</sup> European Commission, New standards for the visual functions of drivers, Maj 2005

reviderade direktivet. Det blev upp till varje land att bestämma vilken metod som skulle användas för att utreda om kraven på synfältet uppfylldes.

Med rapporten från Eyesight working group som utgångspunkt beslutades det att i medicinföreskrifterna införa krav på statisk tröskelperimetri enligt Humphrey<sup>5</sup> eller annan likvärdig metod för det centrala synfältet och krav på statisk perimetri med Estermanprogrammet för det perifera synfältet. Statisk tröskelperimetri har fler testpunkter centralt än vad Estermanprogrammet har och dessutom kan ljusintensiteten varieras. Transportstyrelsen bedömde därför, i avsaknad av en trafikperimetrialgoritm, att statisk tröskelperimetri enligt Humphrey var den bästa metod som fanns att tillgå när det gällde att undersöka det centrala synfältet i förhållande till att bedöma förmågan att köra trafiksäkert. När krav på denna undersökningsmetod infördes år 2010 var även syftet att metoden skulle vara av sådan karaktär att det skulle bli lättare för den som inte var läkare att ta ställning till om kraven var uppfyllda eller inte. Ett annat syfte var att utforma regler som skulle ge större tydlighet avseende vilket underlag som krävdes för myndighetens bedömning. Före ändringen 2010 var kravet för lägre behörigheter att synfältet skulle motsvara ett normalt synfält och för högre behörigheter att det skulle motsvara ett normalt synfält för vardera ögat.

#### **Vetenskaplig granskning av synfältsdefekters påverkan på körförmågan**

I den översyn som föregick föreskriftsarbetet<sup>6</sup> granskades vetenskaplig litteratur för att få ledning i vilka synfältsdefekter som kan accepteras utan att trafiksäkerheten påverkas negativt. Resultatet från granskningen visade att synfältsdefekternas utbredning på gruppnivå har ett samband med körförmåga, ju större defekter desto sämre körförmåga. Transportstyrelsen konstaterade också att centrala synfältsdefekter orsakar mer problem än perifera defekter. En svårighet är dock att svara på hur omfattande synfältsdefekter som kan accepteras vid bedömningar av körkortsinnehav. Det försvåras ytterligare av att körförmågan är beroende av många andra faktorer. Till exempel kan körförmågan påverkas av var defekten sitter, förmåga att kompensera, ålder och körvana. För utförligare resonemang kring detta hänvisar Transportstyrelsen till översynsrapporten där även en referenslista finns bifogad.

#### **Regler i andra länder**

Transportstyrelsens översyn visade att varken Norge, Finland, Storbritannien, Spanien, Tyskland eller Nederländerna ställer krav på att det

---

<sup>5</sup> Humphrey är ett märke på en av de perimetrar som finns för att mäta synfältet. När föreskrifterna skrevs var perimetrar av märket Humphrey de vanligaste perimetrarna i Sverige. Exempel på andra märken är Octopus, Henson och Rodenstock.

<sup>6</sup> Översyn syn - En översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, TSV 2018-2366

centrala synfältet ska undersökas med statistisk tröskelperimetri. En internationell rapport från International Commission for Driver Testing (CIECA) visar att det finns stora variationer i vilka krav som olika länder ställer på synfältet både vad gäller vilken undersökningsmetod som ska användas och vilken nivå av synfältsdefekter som accepteras för att få ha körkort.<sup>7</sup>

Norge och Storbritannien använder Estermanprogrammet för att mäta både det centrala och det perifera synfältet. Reglerna är detaljerade och vid en jämförelse framgår tydligt att Sverige har högre synfältskrav centralt än vad både Norge och Storbritannien har.

Övriga länder som jämfördes med har inte reglerat kraven på samma detaljnivå. En jämförelse med dessa länder är därför svårare att göra. Men det går i vart fall att dra slutsatsen att inget av länderna mäter det centrala synfältet med statistisk tröskelperimetri, utan länderna använder sig av andra metoder som till exempel Estermanprogrammet. Det kan innebära att färre testpunkter kontrolleras centralt och att kravet på ljuskänslighet är lägre. Det betyder i så fall att de krav som Sverige har på det centrala synfältet är högre än i dessa länder.

Eftersom det enbart är Norge och Storbritannien som på ett tydligt sätt har reglerat kravnivån är det dessa länder som Transportstyrelsen jämför med i kommande delar av konsekvensutredningen.

## **2. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Det finns flera problem med dagens reglering av synfältet. Transportstyrelsen har nedan delat in problemen i tre huvudområden.

### **2.1 Synfältskrav och gränsvärden**

De svenska reglerna för det centrala synfältet ställer högre krav än motsvarande regler i några andra länder i Europa.<sup>8</sup> Det får till följd att personer med vissa synfältsdefekter inte får ha körkort i Sverige medan personer med liknande synfältsdefekter kan få ha körkort i några andra länder i Europa som till exempel Norge och Storbritannien.

Eftersom körförmågan påverkas av fler faktorer än synfältet och det för vissa också är möjligt att lära sig kompensera för sina synfältsdefekter är det omöjligt att veta i varje individuellt fall exakt var gränsen går för vilka synfältsdefekter som kan accepteras och inte.

---

<sup>7</sup> CIECA, Medical Fitness to Drive Final summarising report, 2020

<sup>8</sup> Översyn syn - En översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, TSV 2018-2366

## 2.2 Teknikneutralitet och likvärdiga bedömningar

Ett stort problem är att det inte finns något etablerat standardiserat program som är tänkt att användas vid bedömning av synfältet i körkortssammanhang.<sup>9</sup> De flesta synfältsprogram med statisk tröskelperimetri har istället som syfte att påvisa och följa ögonsjukdom. Estermanprogrammet används oftast inte av ögonsjukvården då programmet inte är utformat för att mäta progress av en ögonsjukdom och inte heller testar synfältet i de allra mest centrala delarna.

Som en följd av att det inte finns något standardiserat program som är anpassat till bedömningen av synfältet i körkortssammanhang och att de program som används inom ögonsjukvården har andra syften än att bedöma vem som uppfyller synfältskraven för körkortsinnehav har flera problem med dagens regler uppstått. Dessa beskrivs nedan.

### Centrala synfältet

I medicinföreskrifterna står att statisk tröskelperimetri enligt Humphrey med objektstorlek III eller annan likvärdig metod ska användas för att undersöka det centrala synfältet. Humphrey är ett märke på ett instrument som används för att undersöka synfältet. Det finns flera märken på instrument förutom Humphrey, till exempel Octopus, Henson och Rodenstock. För varje märke finns dessutom flera modeller. I respektive instrument finns också olika undersökningsprogram.

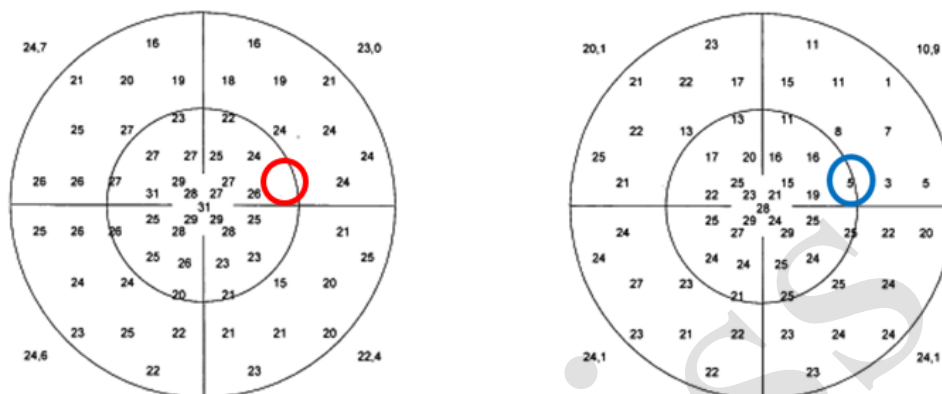
Det är mycket svårt att avgöra vad som är en likvärdig metod. Vilka parametrar behöver man till exempel ta hänsyn till för att veta om resultatet i ett visst instrument är jämförbart med resultatet från en Humphreyperimeter där objektstorlek III har använts?

Ett exempel som belyser problemet med nuvarande reglering är hur resultatet från statisk tröskelperimetri i ett instrument av märket Octopus ska bedömas i förhållande till dagens krav. Testpunkterna i en Octopusperimeter ligger nämligen inte på exakt samma ställe vid undersökningen av höger respektive vänster öga. Detta leder till att regleringen i medicinföreskriften där det framgår att värdet i varje korresponderande (för båda ögonen sammanfallande) testpunkt ska uppgå till minst 20 dB inom en radie av 10 grader från synfältets centrum blir mycket svår att tillämpa.

Figur 3 åskådliggör problemet som kan uppstå. Figuren visar resultatet från en synfältsundersökning genomförd i en Octopusperimeter för höger respektive vänster öga. Den inringade testpunkten är 5 dB och behov finns att veta om den korresponderade testpunkten kan väga upp nedsättningen eller inte. Men här saknas en korresponderande testpunkt (visas med en röd

<sup>9</sup> B. Tomas, Benjamin Esterman (1906–1994) and the binocular, *Acta Ophthalmologica*, 2022

cirkel i figuren), vilket gör bedömningen mycket problematisk utifrån formuleringen i föreskriften. Samtidigt är det svårt att hävda att mätning av synfältet i en Octopusperimeter inte är likvärdig med mätning av synfältet i en Humphreyperimeter när det gäller att bedöma synfältsnedsättningens storlek. Men i och med att perimetrarna skiljer sig åt finns risk att personer med liknande synfältsnedsättningar bedöms på olika sätt.



Figur 3. Resultat av statisk tröskelperimetri med ett Octopusinstrument.

Ytterligare ett exempel som belyser svårigheten med att jämföra resultat från olika instrument är att grundinställningarna i respektive instrument kan skilja sig åt. Detta kan påverka resultatet. Till exempel är de dB-värden som redovisas vid statisk tröskelperimetri beroende av instrumentets maximala ljusintensitet. Det innebär att en persons dB-värde kommer att skilja sig åt mellan olika instrument om instrumenten har olika maximal ljusintensitet. Det går därför inte att säga att 10 dB i ett instrument alltid är jämförbart med 10 dB i ett annat instrument.<sup>10</sup>

### Perifera synfältet

I medicinföreskrifterna står att Estermanprogrammet ska användas för att undersöka det perifera synfältet. Föreskrifterna reglerar att en defekt i det perifera synfältet som är större än två intilliggande missade testpunkter inte accepteras. Det finns flera olika instrument som kan användas för att undersöka det perifera synfältet med ett Estermanprogram. Programmet innehåller som regel 120 testpunkter oavsett vilket instrument som används<sup>11</sup>, men testpunkternas placering skiljer sig åt.

Eftersom direktivet anger vilket kravområde som ska gälla för det perifera synfältet är det relevant vilka testpunkter som hamnar inom kravområdet.

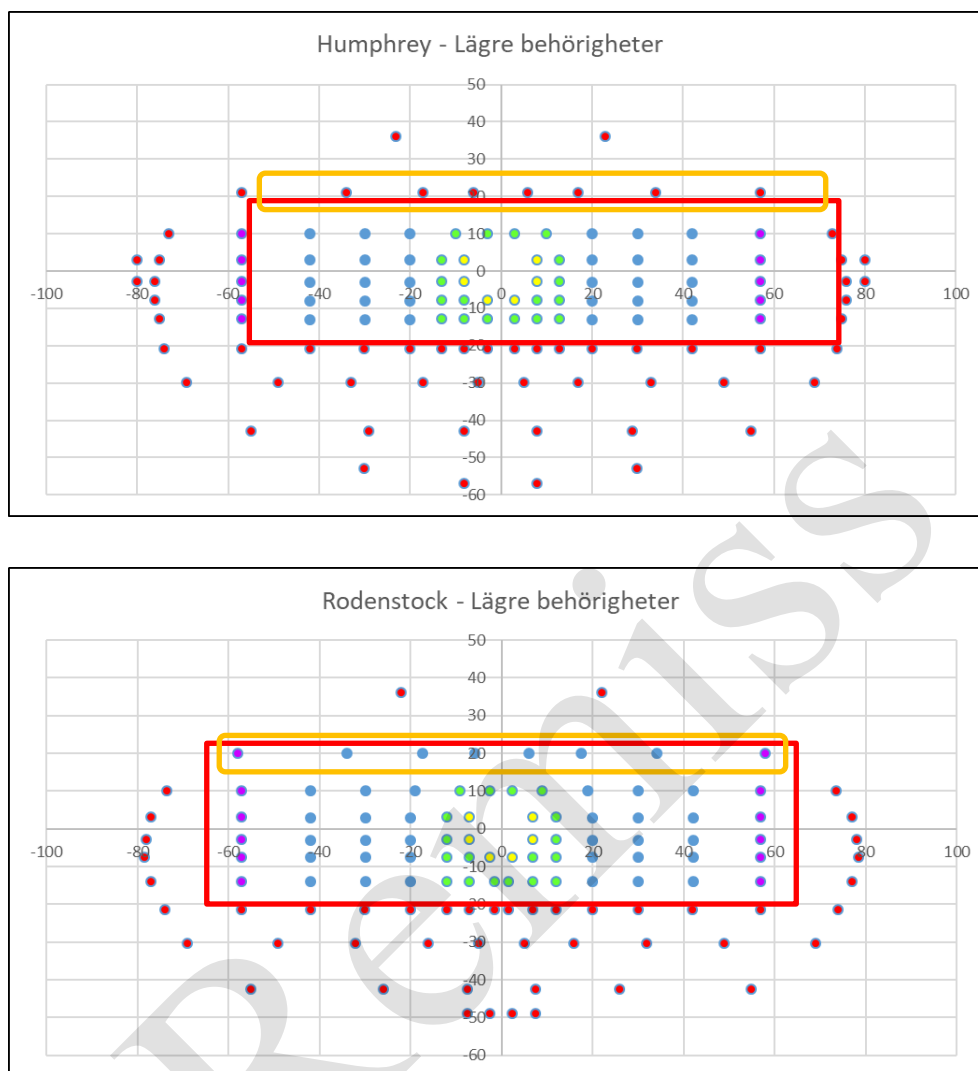
<sup>10</sup> Transportstyrelsen, ”Bedömning av vad som är likvärdiga undersökningar vid statisk tröskelperimetri,” TSV 2022-412

<sup>11</sup> I vissa instrument testas 124 punkter istället för 120 punkter.

Antalet testpunkter inom kravområdet varierar beroende på vilket instrument som används.

För lägre behörigheter är det vanligast att det finns 64 testpunkter inom kravområdet. Men i vissa instrument är antalet testpunkter fler. Det beror på att testpunkternas placering i närheten av 20-graderslinjen skiljer sig lite åt. I en Humphreyperimeter ligger testpunkterna till exempel på 21 grader medan motsvarande testpunkter i en Rodenstockperimeter ligger på 20 grader. Det kan få till följd att en person med en synfältsdefekt uppåt i synfältet klarar kraven i en Humphreyperimeter men inte i en Rodenstockperimeter. Figur 4 visar skillnaden i antal testpunkter inom kravområdet mellan dessa två perimetrar. Den röda rektangeln visar vilka testpunkter som hamnar inom kravområdet och den orangea rektangeln visar de testpunkter som i ett instrument hamnar inom kravområdet och i ett annat instrument utanför kravområdet.

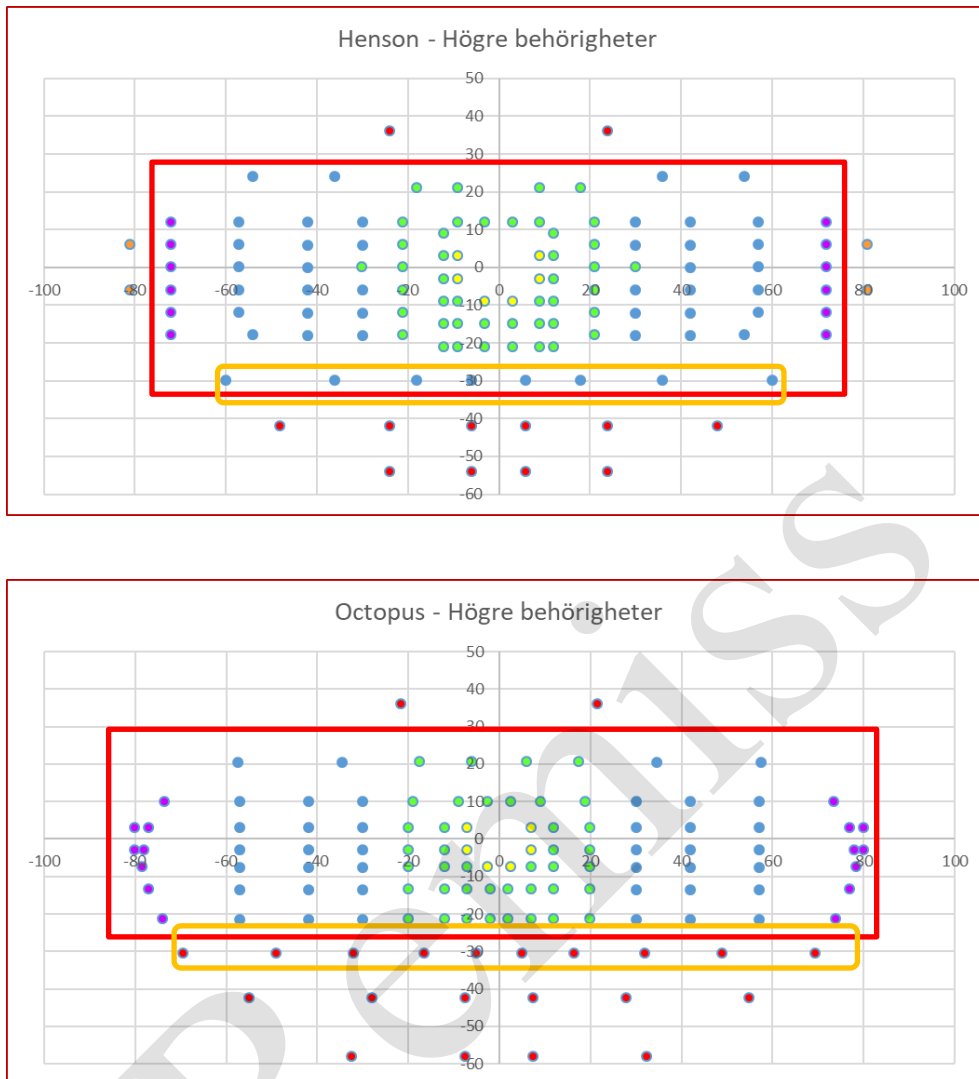
Remiss



Figur 4. Illustrering av antal testpunkter som hamnar innanför kravområdet för lägre behörigheter. Den orangea rektangeln visar de testpunkter som med vissa instrument hamnar innanför kravområdet och som med andra instrument hamnar utanför kravområdet.

Även när det gäller högre behörigheter är antalet testpunkter inom det område som ska kontrolleras olika beroende på vilket instrument som används. Med Henson och Humphrey är till exempel antalet testpunkter 108 stycken inom det reglerade området, medan antalet testpunkter med Octopus är 102 stycken. Det kan få till följd att en person med en synfältsdefekt nedåt i synfältet klarar kraven i en Octopusperimeter, men inte i en Humphrey- eller Hensonperimeter.

Figur 5 visar skillnaden i antal testpunkter inom kravområdet mellan dessa två perimetrar.



Figur 5. Illustrering av antal testpunkter som hamnar innanför kravområdet för högre behörigheter. Den orangea rektangeln visar de testpunkter som med vissa instrument hamnar innanför kravområdet och som med andra instrument hamnar utanför kravområdet.

### 2.3 Tidsåtgång för hälso- och sjukvården

Transportstyrelsen har under flera år fått synpunkter från hälso- och sjukvården på att synundersökningarna som behövs för de synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar tar lång tid och kräver mycket resurser. Resurser som hade kunnat läggas på att behandla patienter måste nu istället läggas på att göra synfältsundersökningar och utfärda synintyg åt personer som egentligen inte behöver vård. En undersökning med statisk tröskelperimetri tar längre tid att göra än en undersökning med ett övertröskligt test såsom till exempel Estermanprogrammet.



### 3. Vad ska uppnås?

De svenska synfältskraven måste nå upp till körkortsdirektivets minimikrav. Det är också viktigt att synfältskraven så långt det är möjligt harmonierar med andra medlemsstater. Det är självklart angeläget att upprätthålla den höga trafiksäkerhet som Sverige har. Men det är också viktigt att tillgängligheten för den enskilde inte inskränks utan att det finns stöd för att trafiksäkerheten påverkas positivt av inskränkningen. För att det inte ska uppstå problem vid tillämpning av föreskrifterna när teknikutvecklingen går framåt är det viktigt att kraven skrivs så teknikneutralt som möjligt. Samtidigt måste reglerna vara begripliga och i största möjliga mån leda till likvärdiga bedömningar.

### 4. Vilka är lösningsalternativen?

#### 4.1 Effekter om ingenting görs?

Även om de svenska reglerna om hur synfältet ska mätas är i enlighet med direktivet har det visat sig att valet av mätmetod i Sverige i vissa delar skiljer sig från de sex länder som Transportstyrelsen har jämfört med. Om ingen förändring görs innebär detta att kraven för det centrala synfältet fortsatt kommer att vara mer detaljerade och att högre krav ställs i Sverige än i några andra länder i Europa som till exempel Norge och Storbritannien. Detta trots att det inte finns vetenskapligt stöd för att det ger en positiv effekt på trafiksäkerheten. Det får till följd att personer med vissa synfältsdefekter riskerar att få körkortet återkallat i Sverige, medan personer med motsvarande synfältsdefekter skulle kunna klara kraven och få behålla körkortet i vissa andra länderna i Europa. Ett återkallat körkort påverkar livskvaliteten negativt, det kan till exempel för vissa personer leda till arbetslöshet, försämrade ekonomiska förutsättningar och försämrad hälsa.<sup>12</sup>

Reglerna kan också innebära att utländska bilförare med synfältsdefekter kör på svenska vägar, medan svenska bilförare med motsvarande defekter inte uppfyller kraven för att ha körkort. Reglerna skulle också kunna leda till att svenska medborgare anser att det är mer attraktivt att arbeta och bo i ett annat EU-land.

Reglerna kommer inte att vara teknikneutrala vilket gör att reglerna fortsätter att vara svåra att tolka då det bland annat är svårt att avgöra vilka undersökningar som ger ett likvärdigt undersökningsresultat som ett resultat från en Humphreyperimeter.

---

<sup>12</sup> VTI notat 13-2019, J. Nyberg, *Välfärdskonsekvenser för individer med återkallat körkort på grund av synfältsbortfall*

#### 4.2 Alternativ som inte innebär reglering

I körkortsdirektivet finns regler om synfältet och för att uppfylla direktivet krävs att medicinföreskrifterna reglerar synfältet. Det finns därför inget alternativ som inte innebär reglering.

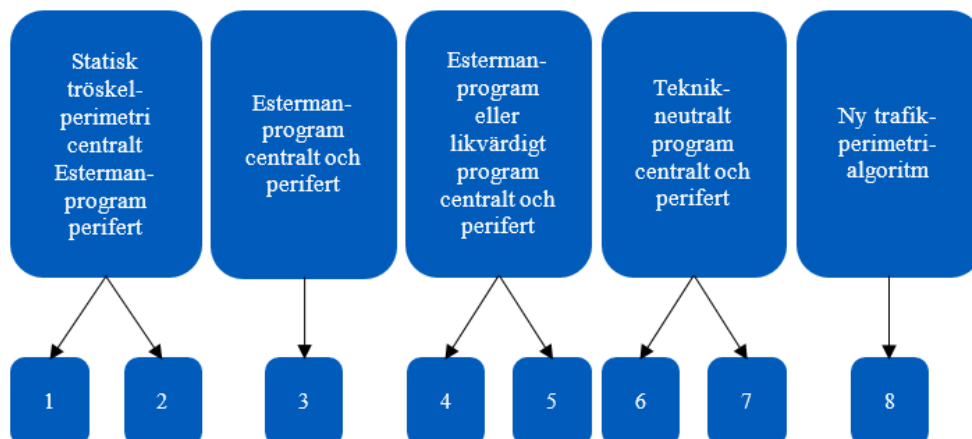
#### 4.3 Regleringsalternativ

Flera olika aspekter behöver beaktas vid reglering av kraven för synfält. Transportstyrelsen har tittat på möjligheten att:

- Behålla de metoder som krävs idag (statisk tröskelperimetri centralt och Estermanprogrammet perifert) men sänka kravnivån (regleringsalternativ 1 och 2).
- Enbart acceptera ett Estermanprogram både för det centrala och det perifera synfältet (regleringsalternativ 3).
- Acceptera ett Estermanprogram eller likvärdigt program både för det centrala och det perifera synfältet (regleringsalternativ 4 och 5).
- Skapa helt teknikneutral reglering (regleringsalternativ 6 och 7).
- Enbart acceptera en ny trafikperimetrialgoritm (regleringsalternativ 8).

För flera av huvudalternativen som beskrivs i punktlistan ovan har Transportstyrelsen också diskuterat varierande kravnivåer för synfältet. Det är därför majoriteten av de fem huvudalternativen innehåller flera olika regleringsalternativ. Observera att Transportstyrelsens förslag är alternativ 5 (och inte alternativ 1 som det vanligtvis är i konsekvensutredningar).

Figur 6 illustrerar huvudalternativen och dess regleringsalternativ. Under figuren beskrivs mer i detalj vad de olika regleringsalternativen innebär.



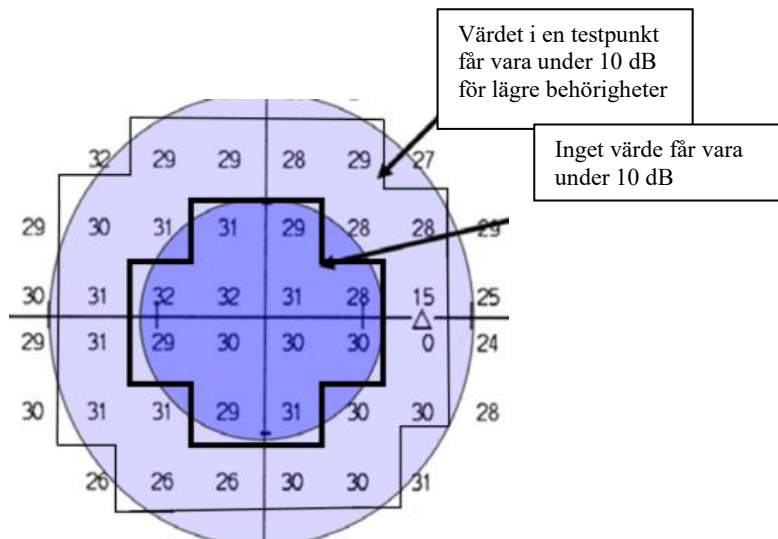
Figur 6. Schematisk bild över de olika regleringsalternativen.

### **Regleringsalternativ 1 – Statisk tröskelperimetri centralt och ett Estermanprogram perifert**

#### Centrala synfältet

Regleringsalternativ 1 innebär att det centrala synfältet, precis som idag, kommer att undersökas med statisk tröskelperimetri. Värdet i varje korresponderande testpunkt ska motsvara minst 10 dB<sup>13</sup> (vilket är ett lägre krav än idag när värdet ska vara minst 20 dB inom de 10 mest centrala graderna). När det handlar om lägre behörigheter accepteras att värdet i en korresponderande testpunkt mellan 10 och 20 grader från synfältets centrum är under 10 dB (motsvarande krav som idag), se Figur 7. Precis som idag kan enbart statisk tröskelperimetri för det centrala synfältet vara tillräckligt om en bedömning har gjorts att det perifera synfältet inte är påverkat.

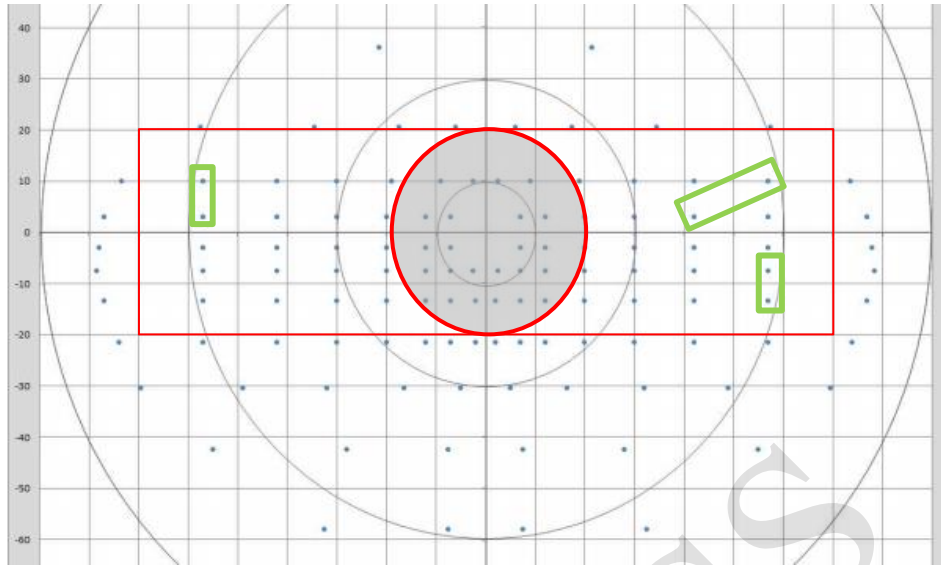
<sup>13</sup> Det dB-värde som anges utgår från att perimetern har en maximal ljusintensitet på 10 000 asb, en bakgrundsintensitet på 31,4 asb och att objektstorlek III används.



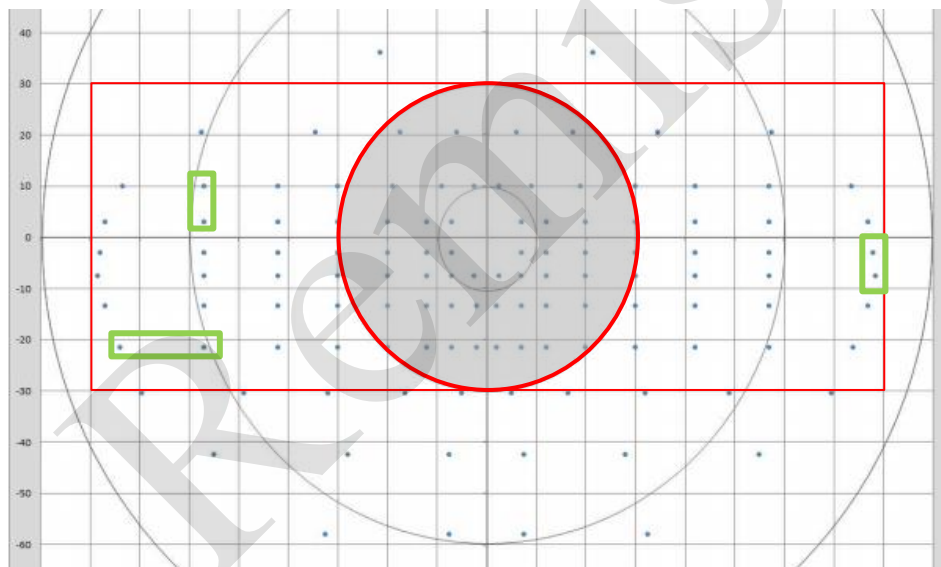
Figur 7. I figuren visas det område där en testpunkt får var under 10 dB för lägre behörigheter.

#### Perifera synfältet

Regleringsalternativet innebär att det perifera synfältet även fortsättningsvis ska mätas med statisk perimetri enligt ett Estermanprogram. Flera områden med nedsatt ljuskänslighet accepteras. Områdena får var för sig omfatta max två intilliggande testpunkter (vilket motsvarar de krav som finns idag). Figur 8 och Figur 9 visar testpunkterna i ett Estermanprogram för lägre respektive högre behörigheter. Det grå området innanför den röda cirkeln visar vilka punkter som ingår i det centrala synfältet där statisk tröskelperimetri krävs. De röda rektanglarna illustrerar vilka testpunkter som ingår i det perifera kravområdet. De gröna rektanglarna visar exempel på fördelning av testpunkter som inte ses och som är tillåtet enligt regleringsalternativet.



Figur 8. Schematisk bild över det reglerade perifer synfältsområdet för lägre behörigheter.



Figur 9. Schematisk bild över det reglerade perifer synfältsområdet för högre behörigheter.

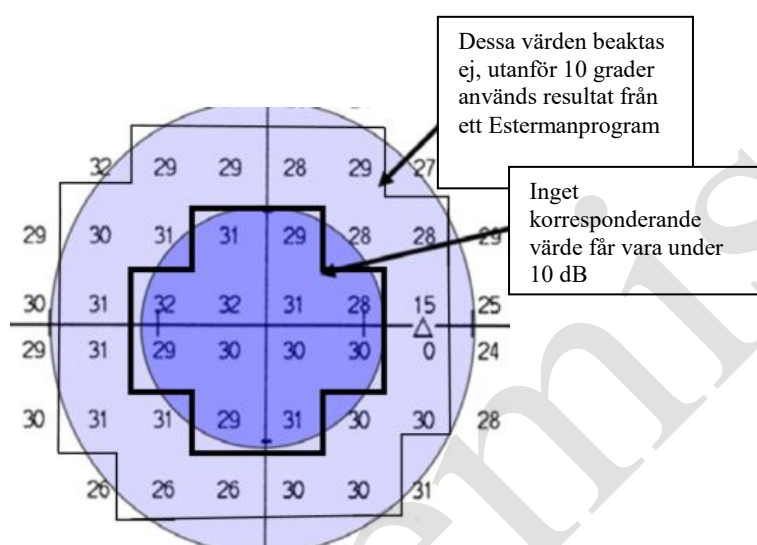
### Regleringsalternativ 2 – Statisk tröskelperimetri centralt och ett Estermanprogram perifert

#### Centrala synfältet

Regleringsalternativ 2 innebär att det allra mest centrala synfältet, 10 grader från synfältets centrum, ska undersökas med statisk tröskelperimetri. Värdet i varje korresponderande testpunkt ska motsvara minst 10 dB<sup>14</sup> (vilket är ett lägre krav än idag när värdet ska vara minst 20 dB inom de 10 mest centrala

<sup>14</sup>Det dB-värde som anges utgår från att perimetern har en maximal ljusintensitet på 10 000 asb, en bakgrundsintensitet på 31,4 asb och att objektstorlek III används.

graderna). För området utanför de centrala 10 graderna från synfältets centrum ska resultat från ett Estermanprogram användas, se Figur 10. Detta skiljer sig från idag när resultat från ett Estermanprogram används utanför de centrala 20 graderna från synfältets centrum för lägre behörigheter och utanför de centrala 30 graderna från synfältets centrum för högre behörigheter. Regleringsalternativet innebär att för lägre behörigheter accepteras en nedsättning av ljuskänsligheten mellan 10 och 20 grader från synfältets centrum, nedsättningen får omfatta max en testpunkt i ett Estermanprogram. Ingen nedsättning får finnas för högre behörigheter.



Figur 10. I figuren visas det område där central tröskelperimetri används.

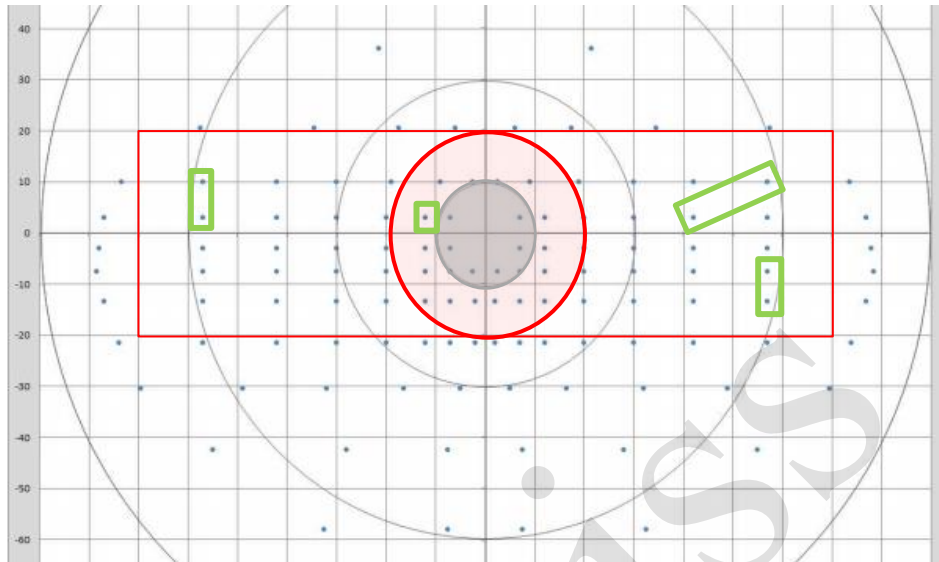
Figur 11 och Figur 12 visar testpunkterna i ett Estermanprogram för lägre respektive högre behörigheter. Det gråa området visar det allra mest centrala delarna där statisk tröskelperimetri krävs. Det ljusröda området visar vilka testpunkter av det centrala synfältet som man behöver ta hänsyn till vid en mätning i Estermanprogrammet. En av punkterna i det ljusröda området i Figur 11 behöver inte ses. Den gröna fyrkanten visar exempel på en testpunkt som inte ses och som är tillåtet enligt föreskriften.

#### Perifera synfältet

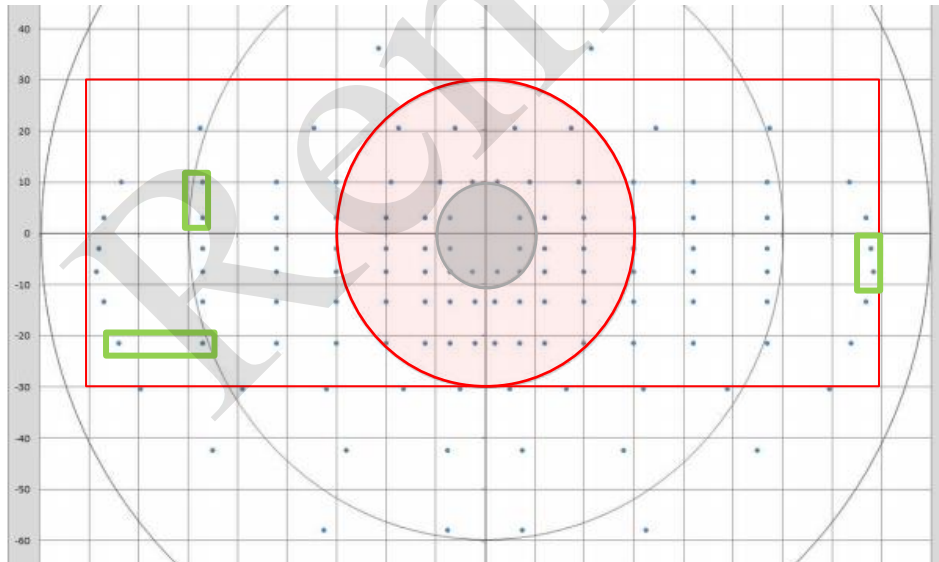
Regleringsalternativ 2 innebär att det perifera synfältet även fortsättningsvis ska undersökas med statisk perimetri enligt ett Estermanprogram. Precis som idag accepteras flera områden med nedsatt ljuskänsligheten. Områdena får var för sig omfatta max två intilliggande testpunkter.

De röda rektanglarna i Figur 11 och Figur 12 illustrerar vilka testpunkter som ingår i det perifera kravområdet. De gröna rektanglarna visar exempel

på fördelning av testpunkter som inte ses och som är tillåtet enligt regleringsalternativet.



Figur 11. Schematisk bild över det reglerade perifera och centrala synfältsområdet för lägre behörigheter.



Figur 12. Schematisk bild över det reglerade perifera och centrala synfältsområdet för högre behörigheter.

### **Regleringsalternativ 3 – Ett Estermanprogram centralt och perifert**

Centrala synfältet

Regleringsalternativ 3 innebär att det centrala synfältet ska undersökas med statisk perimetri enligt ett Estermanprogram. När det handlar om lägre

behörigheter accepteras en nedsättning av ljuskänsligheten mellan 10 och 20 grader från synfältets centrum, nedsättningen får omfatta max en testpunkt i ett Estermanprogram. Ingen nedsättning får finnas för högre behörigheter. Figur 13 och Figur 14 visar testpunkterna i en Estermanundersökning för lägre respektive högre behörigheter. Det ljusröda området visar vilka punkter som ingår i det centrala synfältet. Den gröna fyrkanten i Figur 13 visar exempel på en testpunkt som inte ses och som är tillåtet enligt föreskriften.

#### Perifera synfältet

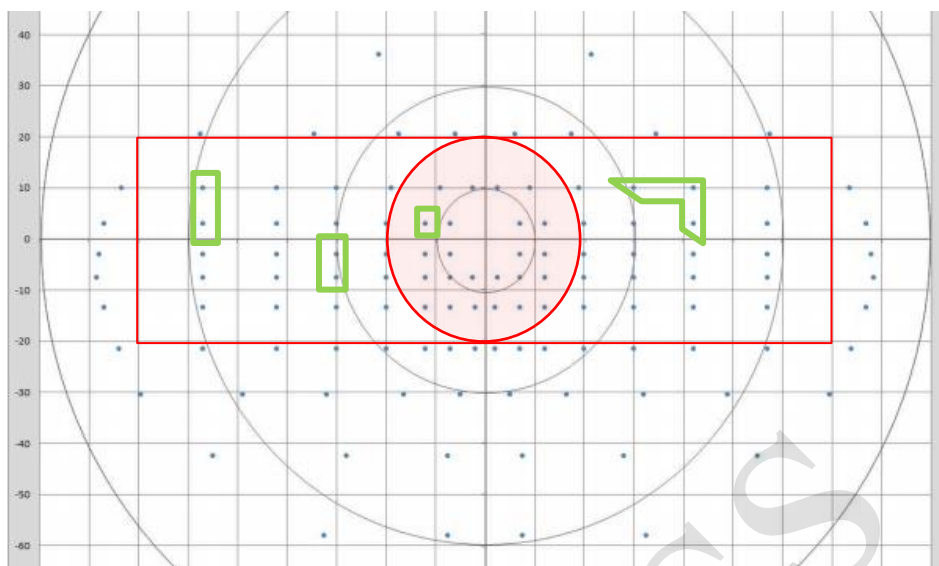
Regleringsalternativet innebär att det perifera synfältet även fortsättningsvis ska mätas med statisk perimetri enligt ett Estermanprogram.

Kraven för lägre behörigheter innebär att det får finnas flera områden med nedsatt ljuskänslighet. Områdena får var för sig omfatta max två intilliggande testpunkter. Dessutom accepteras en nedsättning med tre sammanhängande punkter. Detta är en förändring jämfört med dagens regler som inte tillåter nedsatt ljuskänslighet i ett område motsvarande tre intilliggande testpunkter.

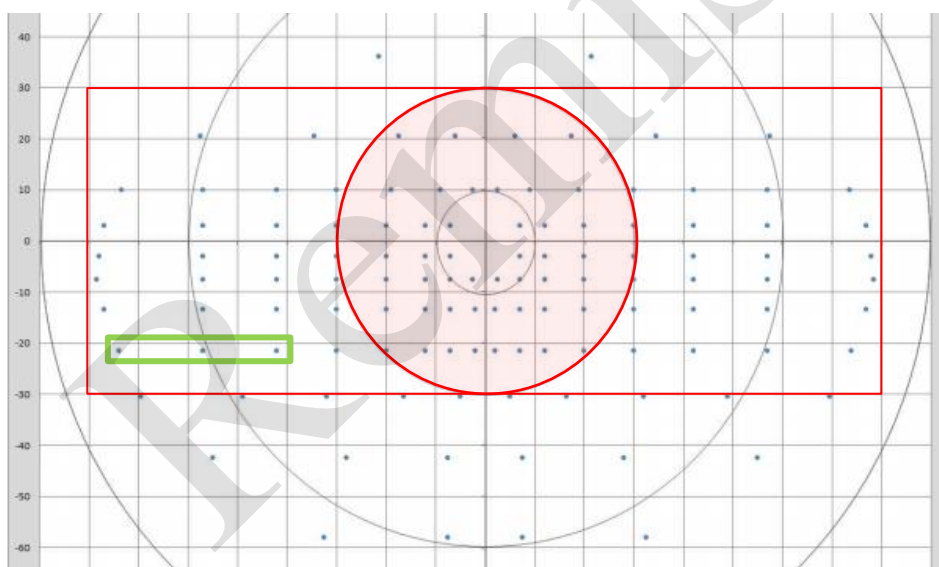
Kraven för högre behörigheter innebär att det *antingen* får finnas flera områden med nedsatt ljuskänslighet som är max två intilliggande testpunkter *eller* ett område med nedsatt ljuskänslighet som är tre intilliggande testpunkten. Detta är en förändring jämfört med dagens regler som inte tillåter nedsatt ljuskänslighet i ett område motsvarande tre intilliggande testpunkter.

De röda rektanglarna i Figur 13 och Figur 14 illustrerar vilka testpunkter som ingår i det perifera kravområdet. De gröna områdena visar exempel på fördelning av testpunkter som inte ses och som är tillåtet enligt regleringsalternativet.





Figur 13. Schematisk bild över det reglerade synfältsområdet för lägre behörigheter.



Figur 14. Schematisk bild över det reglerade synfältsområdet för högre behörigheter.

**Regleringsalternativ 4 – Ett Estermanprogram eller likvärdigt program centralt och perifert**

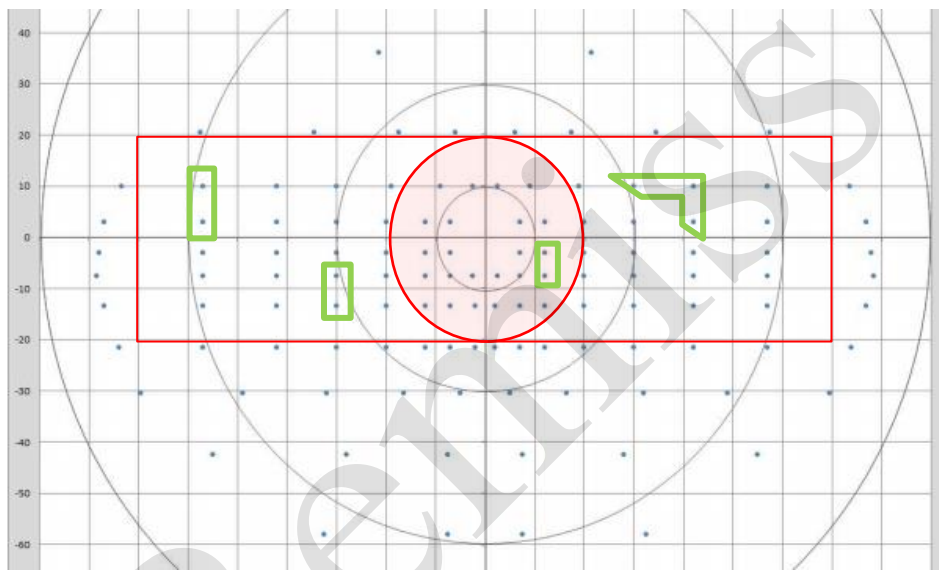
**Centrala synfältet**

Regleringsalternativ 4 innebär till skillnad mot regleringsalternativ 3 att det centrala synfältet förutom att mätas med ett Estermanprogram, även får mätas med ett likvärdigt program. En annan skillnad jämfört med regleringsalternativ 3 är att det för lägre behörigheter får finnas en nedsättning mellan 10–20 grader motsvarande två intelligande testpunkter i

ett Estermanprogram (jämfört med en testpunkt för regleringsalternativ 3). I likhet med regleringsalternativ 3 får ingen nedsättning finnas för högre behörigheter. Figur 15 visar testpunkterna i en Estermanundersökning för lägre behörigheter. Det ljusröda området visar vilka punkter som ingår i det centrala synfältet. Den gröna fyrkanten visar exempel på två testpunkter som inte ses och som är tillåtet enligt föreskriften.

#### Perifera synfältet

Regleringsalternativet innebär att det perifera synfältet ska mätas med statisk perimetri enligt ett Estermanprogram eller likvärdigt program. Kraven är samma som för regleringsalternativ 3.



Figur 15. Schematisk bild över det reglerade synfältsområdet för lägre behörigheter.

### **Regleringsalternativ 5 – Ett Estermanprogram eller likvärdigt program centralt och perifert, även statisk tröskelperimetri är tillåtet i vissa fall** **Transportstyrelsens förslag**

#### Centrala synfältet

Regleringsalternativ 5 innebär att det centrala synfältet får mätas med statisk perimetri enligt ett Estermanprogram eller likvärdigt program. Men till skillnad från regleringsalternativ 4 får nedsättningen av ljuskänslighet mellan 10 och 20 grader från synfältets centrum omfatta max en testpunkt i ett Estermanprogram. Ingen nedsättning får finnas för högre behörigheter. Figur 16 och Figur 17 visar testpunkterna i en Estermanundersökning för lägre respektive högre behörigheter. Det ljusröda området visar vilka punkter som ingår i det centrala synfältet. Den gröna fyrkanten i Figur 16 visar exempel på en testpunkt som inte ses och som är tillåtet enligt föreskriften.

En annan skillnad mot regleringsalternativ 4 är att enbart statisk tröskelperimetri i vissa fall kan vara tillräckligt för att bedöma om synfältskraven uppfylls. Detta gäller vid villkorsuppföljning och under förutsättning att ingen nedsatt ljuskänslighet misstänks i det perifera synfältet. Om statisk tröskelperimetri används accepteras värden ner till 10 dB (det bästa värdet av två korresponderande testpunkter få användas).<sup>15</sup>

#### Perifera synfältet

Regleringsalternativet innebär att det perifera synfältet ska mätas med statisk perimetri enligt ett Estermanprogram eller likvärdigt program. Men som nämnts ovan kan det i vissa fall vara tillräckligt att enbart det centrala synfältet undersöks med statisk tröskelperimetri.

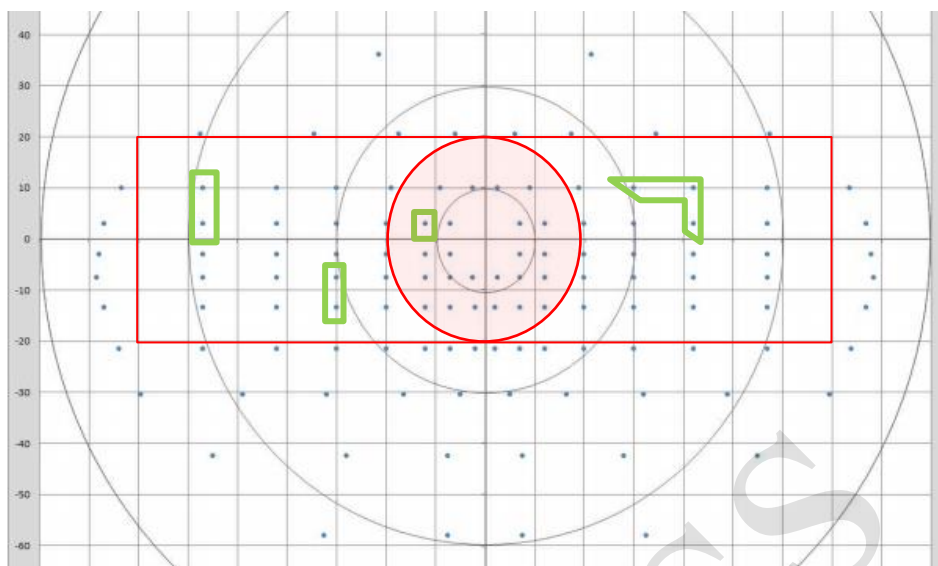
Kraven för lägre behörigheter är samma som för regleringsalternativ 3 och 4 och innebär att det får finnas flera områden med nedsatt ljuskänslighet. Områdena får var för sig omfatta max två intilliggande testpunkter. Dessutom accepteras en nedsättning med tre sammanhängande punkter.

Men till skillnad mot regleringsalternativ 3 och 4 innebär regleringsalternativ 5 att kraven för högre behörigheter ligger på samma nivå som för lägre behörigheter. Det får alltså förutom flera områden med nedsatt ljuskänslighet som omfattar max två intilliggande testpunkter dessutom finnas en nedsättning med tre sammanhängande punkter.

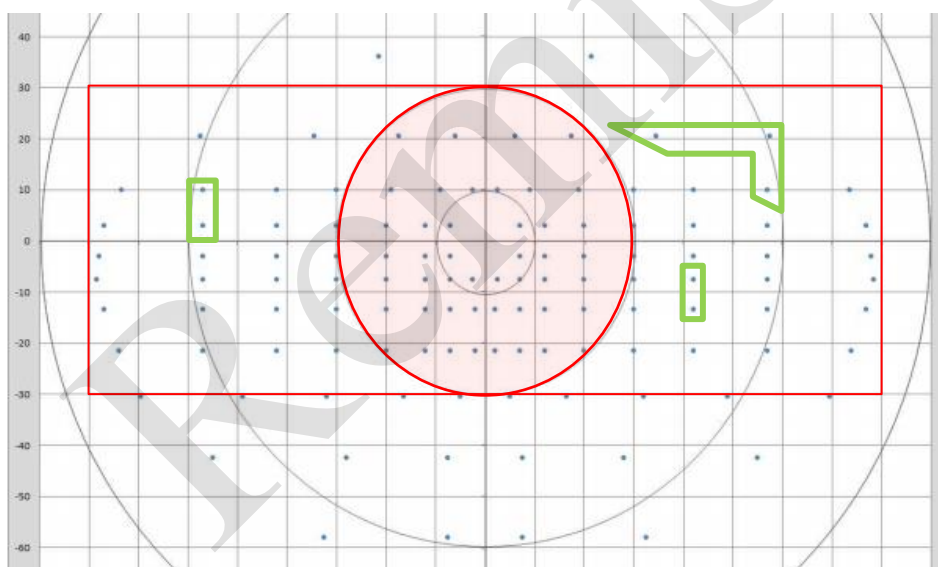
De röda rektanglarna i Figur 16 och Figur 17 illustrerar vilka testpunkter som ingår i det perifera kravområdet. De gröna områdena visar exempel på fördelning av testpunkter som inte ses och som är tillåtet enligt regleringsalternativet.

---

<sup>15</sup> Det dB-värde som anges utgår från att perimetern har en maximal ljusintensitet på 10 000 asb, en bakgrundsintensitet på 31,4 asb och att objektstorlek III används.



Figur 16. Schematisk bild över det reglerade synfältsområdet för lägre behörigheter.



Figur 17. Schematisk bild över det reglerade synfältsområdet för högre behörigheter.

### Regleringsalternativ 6 – Teknikneutralt förslag centralt och perifert

#### Centrala synfältet

Regleringsalternativ 6 innebär att föreskrifterna inte reglerar vilken metod som ska användas för att undersöka det centrala synfältet. Istället regleras vilka parametrar som ska gälla. Kraven ställs så att de Estermanprogram som Transportstyrelsen känner till idag ska vara godkända att använda. Skillnaden mot tidigare regleringsalternativ är att föreskriften inte nämner Estermanprogrammet utan bara anger de parametrar som gäller för att ett

program ska vara godkänt att använda. Kravet på antalet testpunkter i det centrala synfältet ska vara minst 22 stycken för lägre behörigheter och minst 46 stycken för högre behörigheter.

För lägre behörigheter accepteras en nedsatt känslighet av synfältet motsvarande en yta med en diameter på 7 grader mellan 10 och 20 grader. Ingen nedsättning får finnas för högre behörigheter.

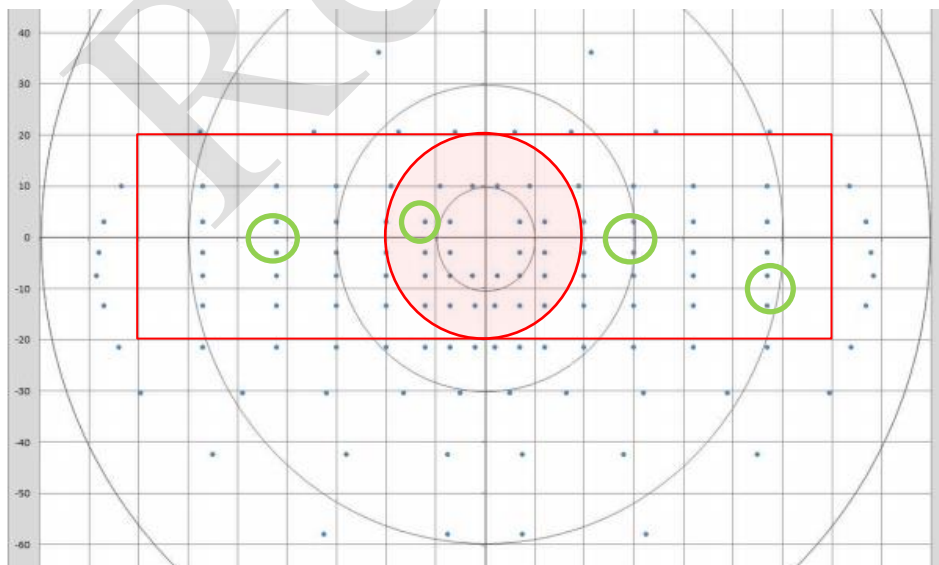
Figur 18 och Figur 19 visar testpunkterna i en Estermanundersökning för lägre respektive högre behörigheter. Det ljusröda området visar vilka punkter som ingår i det centrala synfältet. Den gröna cirkeln i Figur 18 visar exempel på en testpunkt som inte ses och som är tillåtet enligt föreskriften.

#### Perifera synfältet

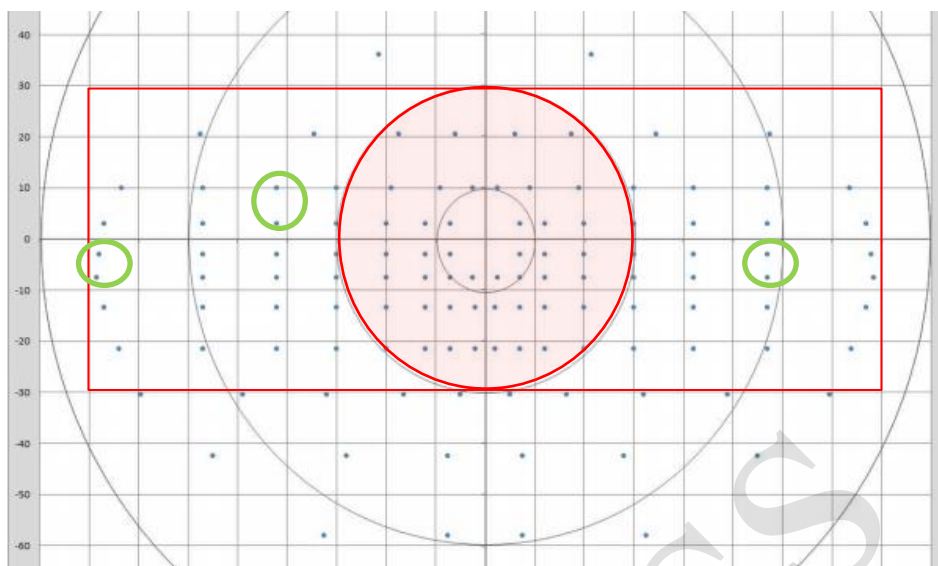
Regleringsalternativet innebär att föreskrifterna inte reglerar vilken metod som ska användas för att mäta det perifera synfältet. Istället regleras vilka parametrar som ska gälla. Kraven ställs så att de Estermanprogram som Transportstyrelsen känner till idag ska vara godkända att använda. Kravet på antalet testpunkter i det perifera synfältet ska vara minst 35 stycken för lägre behörigheter och minst 46 stycken för högre behörigheter.

Flera områden med nedsatt ljuskänslighet får finnas. Varje område får inte vara större än 10 grader i diameter.

De röda rektanglarna i Figur 18 och Figur 19 visar gränsen för det perifera kravområdet för lägre respektive högre behörigheter. De gröna cirklarna visar exempel på områden med nedsatt känslighet som är tillåtet enligt regleringsalternativet.



Figur 18. Schematisk bild över det reglerade synfältsområdet för lägre behörigheter.



Figur 19. Schematisk bild över det reglerade synfältsområdet för högre behörigheter.

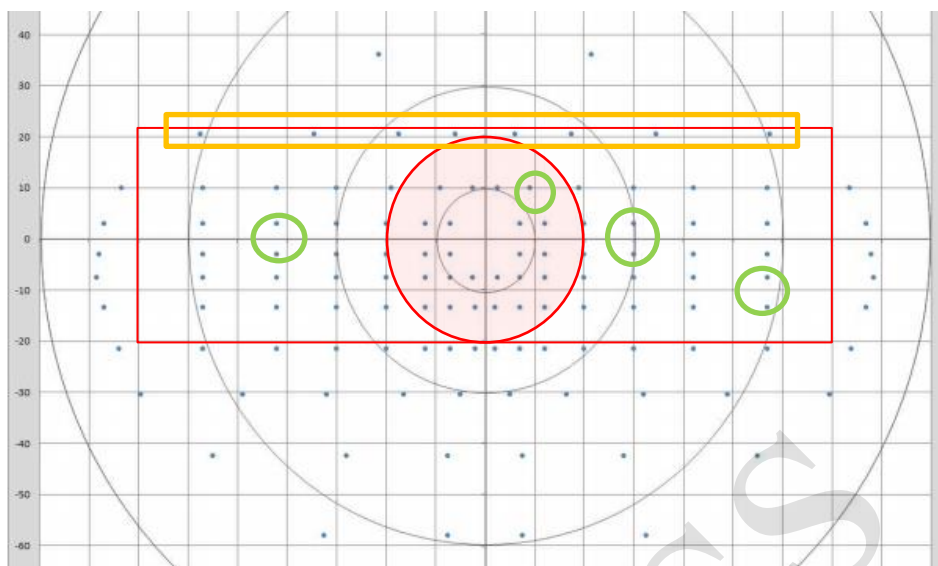
### **Regleringsalternativ 7 – Teknikneutralt program centralt och perifert**

#### Centrala synfältet

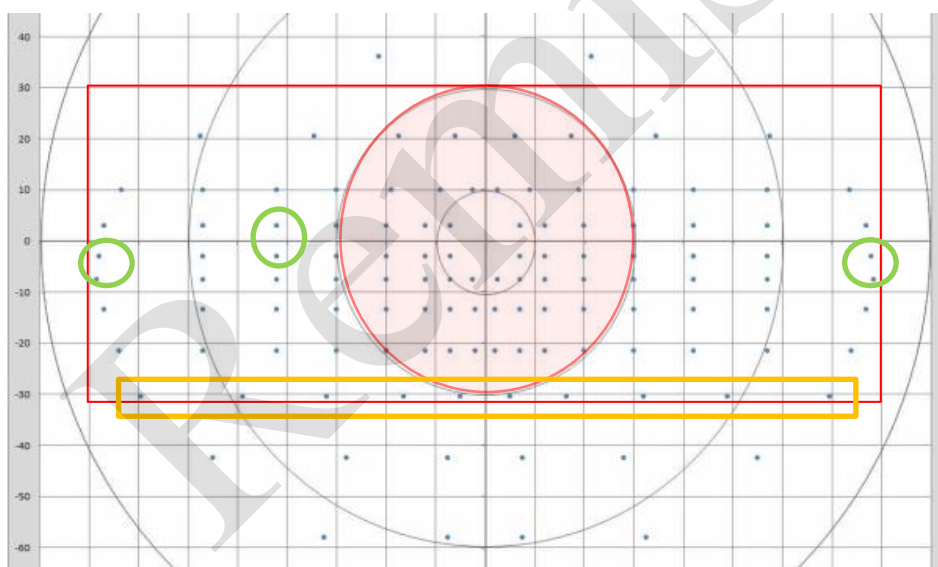
Regleringsalternativet är likadant som regleringsalternativ 6 vad gäller det centrala synfältet.

#### Perifera synfältet

Regleringsalternativet liknar regleringsalternativ 6, men med skillnaden att antal testpunkter för lägre behörigheter ska vara minst 42 stycken och för högre behörigheter minst 56 stycken (att jämföra alternativ 6 där antalet testpunkter ska vara minst 35 stycken för lägre behörigheter och minst 46 stycken för högre behörigheter). Figur 20 och Figur 21 visar med orangea rektanglar exempel på testpunkter som kan behöva räknas med, med detta regleringsalternativ.



Figur 20. Schematisk bild över det reglerade synfältsområdet för lägre behörigheter.



Figur 21. Schematisk bild över det reglerade synfältsområdet för högre behörigheter.

### Regleringsalternativ 8 – Ny trafikperimetri algoritm

Regleringsalternativ 8 innebär att synfältet ska mätas med ett nytt program som forskare från Norge har arbetat fram.<sup>16</sup> Programmet är specifikt framtaget för att bedöma synfältet i förhållande till körkortsinnehav och grundar sig på rekommendationer från den internationella expertgruppen

<sup>16</sup> J. T. , Z. S. o. R. F. Jørstad Øystein Kalsnes, A traffic perimetry test that adheres to the European visual field requirements, *Acta Ophthalmologica*, 2020

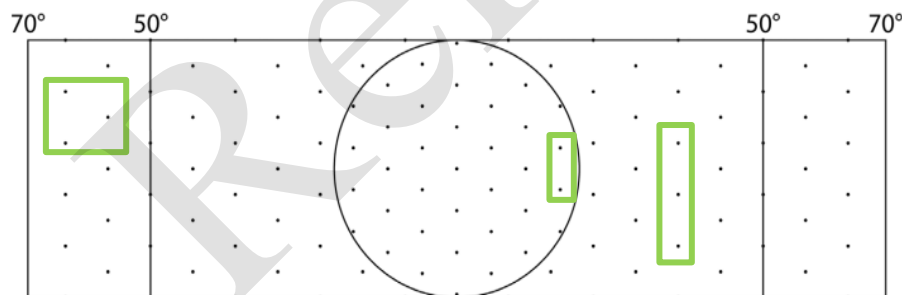
Eye sight working group. Som beskrivits i avsnitt 1.3 rekommenderade expertgruppen att en trafikperimetrialgoritm skulle tas fram där det ljusstimuli som användes skulle varieras så att ett högre stimuli kunde accepteras mer perifert. Detta har forskarna tagit hänsyn till och i det nya programmet är ljusstyrkan i alla testpunkter 6 dB över det som en äldre person normalt ska se i just den testpunkten. Programmet omfattar 37 testpunkter i det centrala synfältet och 86 testpunkter i det perifera synfältet, se Figur 22. Programmet använder stimulatorleken Goldmann III och tiden som stimuli visas är 500 ms.

#### Centrala synfältet

Kraven för det centrala synfältet för lägre behörigheter innebär, enligt artikelförfattarna, att en nedsättning av ljuskänsligheten accepteras i max två testpunkter. Ingen nedsättning får finnas för högre behörigheter. Se Figur 22, där den gröna rektangeln centralt visar exempel på fördelning av testpunkter som inte ses och som är tillåtet för lägre behörigheter enligt regleringsalternativet.

#### Perifera synfältet

Kraven för det perifera synfältet för både lägre och högre behörigheter innebär, enligt artikelförfattarna, att det totalt får finnas max åtta testpunkter som inte ses. Se Figur 22, där de gröna rektanglarna visar exempel på fördelning av testpunkter som inte ses och som är tillåtet för lägre behörigheter enligt regleringsalternativet.



Figur 22. Testpunkternas antal och placering för lägre behörigheter i den nya trafikperimetrialgoritmen.

#### **Sammanfattande jämförelse av föreslagna alternativ**

I Tabell 1 nedan sammanfattas likheter och skillnader mellan de olika regleringsalternativen.



Tabell 1. Sammanfattning av de olika regleringsalternativen.

Reglerings- alternativ	Krav på centrala synfältet	Krav på perifera synfältet
1	<p><i>Statisk tröskelperimetri</i></p> <p>En ljusstyrka på minst 10 dB ska ses i de korresponderande testpunkterna. För lägre behörigheter får det finnas ett område med nedsatt ljuskänslighet motsvarande en korresponderande testpunkt belägen mellan 10–20 grader från synfältets centrum. För högre behörigheter får det inte finnas något område med nedsatt ljuskänslighet.</p>	<p><i>Estermanprogrammet</i></p> <p>Flera områden med nedsatt ljuskänslighet får finnas, områdena får max motsvara två intilliggande testpunkter i ett Estermanprogram.</p>
2	<p><i>Statisk tröskelperimetri och Estermanprogrammet</i></p> <p>Det allra mest centrala synfältet (10 grader från synfältets centrum), ska mätas med statisk tröskelperimetri. En ljusstyrka på minst 10 dB ska ses i de korresponderande testpunkterna. Övriga delar av det centrala synfältet får mätas med Estermanprogrammet. För lägre behörigheter får det finnas ett område med nedsatt ljuskänslighet, området får max motsvara en testpunkt i ett Estermanprogram och ska vara beläget mellan 10–20 grader från synfältets centrum. För högre behörigheter får det inte finnas något område med nedsatt ljuskänslighet.</p>	<p><i>Estermanprogrammet</i></p> <p>Flera områden med nedsatt ljuskänslighet får finnas, områdena får max motsvara två intilliggande testpunkter i ett Estermanprogram.</p>
3	<p><i>Estermanprogrammet</i></p> <p>För lägre behörigheter får det finnas ett område med nedsatt ljuskänslighet, området får motsvara max en testpunkt i ett Estermanprogram och ska vara beläget mellan 10–20 grader från synfältets centrum. För högre behörigheter får det inte finnas något område med nedsatt ljuskänslighet.</p>	<p><i>Estermanprogrammet.</i></p> <p>För lägre behörigheter får flera områden med nedsatt ljuskänslighet finnas, områdena får motsvara max två intilliggande testpunkter i ett Estermanprogram. Därutöver får det finnas ett område med nedsatt ljuskänslighet som motsvarar tre intilliggande testpunkter i ett Estermanprogram.</p> <p>För högre behörigheter får antingen flera områden med nedsatt ljuskänslighet finnas, områdena får då motsvara max två intilliggande testpunkter i ett Estermanprogram, eller så får ett område med nedsatt ljuskänslighet finnas, området får då motsvara max tre intilliggande testpunkter i ett Estermanprogram.</p>
4	<p><i>Estermanprogrammet eller ett likvärdigt program</i></p> <p>För lägre behörigheter får det finnas ett område med nedsatt ljuskänslighet, området får motsvara max två testpunkter i ett Estermanprogram och ska vara beläget mellan 10–20 grader från synfältets centrum. För högre behörigheter får det inte finnas något område med nedsatt ljuskänslighet.</p>	<p><i>Estermanprogrammet eller ett likvärdigt program</i></p> <p>Samma krav som för regleringsalternativ 3.</p>

Regleringsalternativ	Krav på centrala synfältet	Krav på perifera synfältet
<b>5</b> (Transportstyrelsens förslag)	<p><i>Estermanprogrammet eller ett likvärdigt program, även statisk tröskelperimetri är tillåtet i vissa fall</i></p> <p>För lägre behörigheter får det finnas ett område med nedsatt ljuskänslighet, området får motsvara max en testpunkter i ett Estermanprogram och ska vara beläget mellan 10–20 grader från synfältets centrum. För högre behörigheter får det inte finnas något område med nedsatt ljuskänslighet. Även statisk tröskelperimetri får användas i vissa fall, då accepteras värden ner till 10 dB.</p>	<p><i>Estermanprogrammet eller ett likvärdigt program, i vissa fall krävs ej perifer mätning</i></p> <p>För både lägre och högre behörigheter får flera områden med nedsatt ljuskänslighet finnas, områdena får motsvara max två intilliggande testpunkter i ett Estermanprogram. Därutöver får det finnas ett område med nedsatt ljuskänslighet som motsvarar tre intilliggande testpunkter i ett Estermanprogram.</p> <p>Enbart statisk tröskelperimetri för det centrala synfältet kan vara ok i vissa fall och om ingen nedsatt ljuskänslighet misstänks i det perifera synfältet.</p>
<b>6</b>	<p><i>Teknikneutralt alternativ</i></p> <p>Reglerar inte vilken metod som ska användas istället regleras vilka parametrar som ska uppfyllas. Estermanprogrammet är godkänt utifrån de parametrar som ska uppfyllas.</p> <p>För lägre behörigheter får det finnas ett område mellan 10 och 20 grader med nedsatt ljuskänslighet. Områdets storlek får max vara 7,5 grader i diameter och ska vara placerat vid blinda fläcken. För högre behörigheter får det inte finnas något område med nedsatt ljuskänslighet.</p>	<p><i>Teknikneutralt alternativ</i></p> <p>Reglerar inte vilken metod som ska användas istället regleras vilka parametrar som ska uppfyllas. Estermanprogrammet är godkänt utifrån de parametrar som ska uppfyllas.</p> <p>För både lägre och högre behörigheter får flera områden med nedsatt ljuskänslighet finnas, områdenas storlek får max vara 10 grader i diameter.</p>
<b>7</b>	<p><i>Teknikneutralt alternativ</i></p> <p>Reglerar inte vilken metod som ska användas istället regleras vilka parametrar som ska uppfyllas. Kraven är desamma som för regleringsalternativ 6.</p>	<p><i>Teknikneutralt alternativ</i></p> <p>Reglerar inte vilken metod som ska användas istället regleras vilka parametrar som ska uppfyllas. Med detta regleringsalternativ krävs fler testpunkter än med regleringsalternativ 6. Regleringen för hur stora områden med nedsatt ljuskänslighet som får finnas är densamma som för regleringsalternativ 6.</p>
<b>8</b>	<p><i>Ny trafikperimetrialgoritm</i></p> <p>Synfältet ska mätas med ett nytt program som forskare i Norge har tagit fram.</p> <p>För lägre behörigheter får det finnas ett område med nedsatt ljuskänslighet, området får motsvara max två testpunkter. För högre behörigheter får det inte finnas något område med nedsatt ljuskänslighet.</p>	<p><i>Ny trafikperimetrialgoritm</i></p> <p>Synfältet ska mätas med ett nytt program som forskare i Norge har tagit fram.</p> <p>För lägre och högre behörigheter får det totalt finnas max åtta testpunkter som inte ses.</p>

#### 4.4 Ej realistiska regleringsalternativ

Transportstyrelsen har även diskuterat att implementera direktivets krav direkt i föreskrifterna. Men myndigheten anser att det inte är ett rimligt regleringsalternativ då det i princip skulle bli omöjligt för läkare, optiker och Transportstyrelsen att avgöra när synfältskraven uppfylls och inte. Det skulle också riskera att leda till att liknande synfältsdefekter bedöms på helt olika sätt. Alternativet finns därför inte med i ovanstående beskrivning över rimliga regleringsalternativ.

### 5. Vilka är berörda?

#### 5.1 Företag

Optiker berörs av föreslagen ändring. Enligt uppgift från Optikbranschen och Alla bolag finns det 800–900 optikbutiker i landet<sup>17</sup> och ca 2800 legitimerade optiker som är under 65 år.<sup>18</sup>

#### 5.2 Medborgare

De som berörs av föreslagen reglering är i första hand enskilda medborgare med synfältsnedsättningar som söker eller innehar körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller taxiförarlegitimation. Transportstyrelsen har ingen uppgift om hur många dessa medborgare är. Däremot finns statistik över hur många körkort som återkallas varje år på grund av medicinska skäl, det är ca 5 000 stycken.<sup>19</sup> För att få reda på hur många av dessa 5 000 körkort som har återkallats på grund av synfältsnedsättningar krävs en manuell genomgång. En sådan genomgång är ett omfattande arbete som det inte finns resurser till. På samma sätt skulle det krävas ett omfattande arbete för att ta reda på hur många av de som söker körkortstillstånd som inte beviljas tillstånd på grund av synfältsnedsättningar.

Transportstyrelsen har istället gjort en mycket grov uppskattning av hur många det skulle kunna handla om. Uppskattningsvis är det omkring 1 000 personer som varje år får körkortet återkallat eller får avslag på sin ansökan om körkortstillstånd på grund av synfältsdefekter. De föreslagna kraven innebär relativt stora lättnader vilket i sin tur borde leda till att många av dessa personer skulle klara kraven.

---

<sup>17</sup> Enligt uppgift från Optikbranschen 2021-12-21 och [www.allabolag.se](http://www.allabolag.se) 2023-02-21.

<sup>18</sup> <https://www.socialstyrelsen.se/statistik-och-data/statistik/alla-statistikammen/halso-och-sjukvardspersonal/>

<sup>19</sup> [Statistik över återkallade körkort efter återkallelsepunkt - Transportstyrelsen](#)

### 5.3 Staten, regioner och kommuner

Föreskriftsförslaget innebär att ögonsjukvården berörs. Enligt Socialstyrelsen fanns år 2017 ca 820 verksamma läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.<sup>20</sup>

Förutom ögonsjukvården berörs även Transportstyrelsen av föreslagna ändringar.

## 6. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 6.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Föreskriftsförslaget bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Regleringen påverkar i första hand enskilda medborgare. Eftersom regleringen innebär lägre synfältskrav än idag kommer fler personer med synfältsnedsättningar att klara kraven och därmed kunna få eller behålla önskade behörigheter. Det kan i sin tur resultera i att fler klarar kraven för att vara lastbilschaufför, taxichaufför eller busschaufför vilket gynnar dessa branscher. Men Transportstyrelsen kan inte uttala sig om hur många personer det rör sig om.

Transportstyrelsen föreslår att även optiker ska få undersöka en persons synfält med perimetri och utfärda intyg angående synfältet (se *Bilaga 1 – Konsekvensutredning av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav*). Det får till följd att även optiker påverkas eftersom de kommer att utföra undersökningar och utfärda intyg utifrån de krav som ställs i medicinföreskrifterna.

### 6.2 Medborgare

Föreskriftsförslaget innebär att fler personer med synfältsdefekter kommer att klara kraven. Som beskrivits i avsnitt 5.2 kan Transportstyrelsen inte uttala sig om hur många personer som kommer att påverkas.

---

<sup>20</sup> [Tillgång och efterfrågan på specialistläkare inom samtliga specialiteter Socialstyrelsen](#)

Det finns en studie<sup>21</sup> som visar att ett körkort som återkallats på grund av synfältsdefekter kan få stora konsekvenser inom till exempel arbete, ekonomi, boende, fritid, sociala relationer och oberoende. Sammantaget konstateras i studien att det handlar om en försämrad hälsa på grund av att möjligheten att självständigt köra bil saknas. Förslaget borde därför ge positiva konsekvenser för hälsan för de personer som nu kommer att klara kraven för körkortsinnehav.

Förslaget innebär också att det för de flesta personer räcker med att göra en synfältsundersökning i ett Estermanprogram istället för två synfältsundersökningar, en i ett Estermanprogram och en med statisk tröskelperimetri, vilket har krävts tidigare. Transportstyrelsen bedömer att priset för en synfältsundersökning inte borde påverkas i någon större omfattning. Eventuellt skulle priset kunna minska något eftersom enbart en undersökning krävs och dessutom går undersökningen i ett Estermanprogram fortare än en synfältsundersökning med statisk tröskelperimetri.

### 6.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsens sammanvägda bedömning är att föreskriftsförslaget borde få positiva konsekvenser för staten genom att fler medborgare kommer att kunna medges körkort både för lägre och högre behörigheter. Som nämnts under avsnitt 6.2 har en studie visat att personer som får körkortet återkallat på grund av synfältsdefekter riskerar att förlora jobbet, få en sämre ekonomi och en försämrad hälsa. Föreskriftsförslaget borde därför ge positiva konsekvenser för samhället i stort då till exempel färre upplever utanförskap och fler får en ökad livskvalitet.

Förslaget kan också leda till ökade skatteintäkter samtidigt som behovet av arbetslöshetsersättning och kostnader i samband med åtgärder för att hitta nya arbeten minskar.

Transportstyrelsen bedömer att det initialt finns en risk för ökad belastning inom ögonsjukvården. Denna bedömning grundar Transportstyrelsen på att många av de personer som har fått körkortet återkallat på grund av synfältsdefekter troligtvis vill ansöka om körkortstillstånd igen och dessa personer kommer då få lov att lämna in ett utökat synintyg. Det utökade synintyget ska utfärdas av en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar (se *Bilaga 1 – Konsekvensutredning av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav*).

---

<sup>21</sup> VTI notat 13-2019, J. Nyberg, *Välfärdskonsekvenser för individer med återkallat körkort på grund av synfältsbortfall*

Regleringsförslaget innebär att det räcker med att göra en synfältsundersökning i ett Estermanprogram, istället för två synfältsundersökningar, en i ett Estermanprogram och en med statisk tröskelperimetri, vilket har krävts tidigare. Den förändringen borde minska belastningen på ögonsjukvården.

Vid vissa ögonsjukdomar som till exempel glaukom undersöks ögonen regelbundet med statisk tröskelperimetri inom hälso- och sjukvården. Dessa undersökningar har i många fall varit tillräckliga för att konstatera att dagens synfältskrav uppfylls. Transportstyrelsen har under arbetets gång fått synpunkter från läkare att ett krav på en Estermanundersökning skulle skapa stora problem och kräva mer resurser än idag för glaukomsjukvården. För att i möjligaste mån undvika detta innebär regleringsförslaget att statisk tröskelperimetri i vissa fall kan vara tillräckligt för att bedöma om synfältskraven uppfylls.

Föreslagen reglering innebär att de instrument som idag används inom hälso- och sjukvården för att mäta synfältsnedsättningar kan fortsätta att användas. Regleringen medför därför inte krav på nya investeringar.

Transportstyrelsen kommer att påverkas av förslaget då antal ärenden initialt bedöms öka eftersom många av de personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsnedsättningar troligtvis kommer att söka på nytt. Antal ansökningar om yrkesförarkompetens eller taxiförarlegitimation kan också komma att öka eftersom fler personer kan beviljas högre behörigheter.

Utöver detta påverkas Transportstyrelsen då det bedöms finnas ett behov av informationsinsatser där hälso- och sjukvårdspersonal och medborgare uppmärksammas på vad som gäller för körkortsinnehav vid synfältsdefekter.

#### 6.4 Miljö

De föreslagna regelförändringarna bedöms inte få någon betydande effekt på miljön.

#### 6.5 Externa effekter

De föreslagna regelförändringarna bedöms inte få någon betydande extern effekt på till exempel utsläpp till luft och vatten, buller eller infrastrukturslitage.

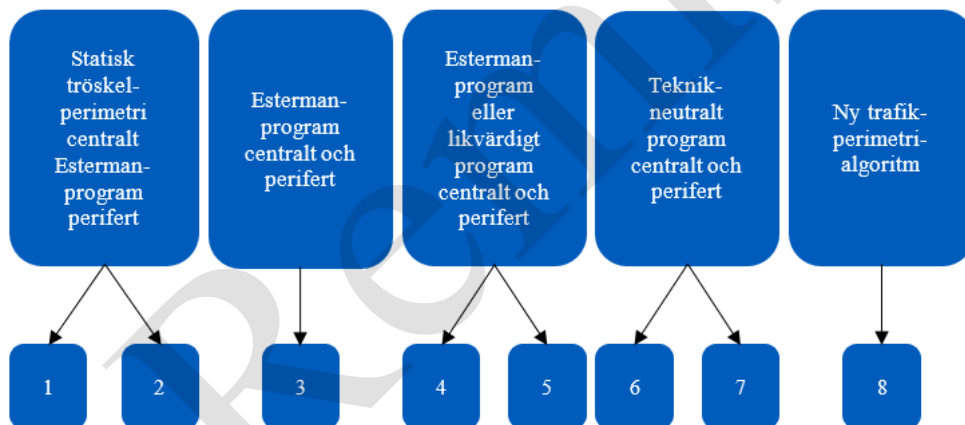
Transportstyrelsen bedömer att risken för trafikolyckor inte ökar trots att kraven för synfältet nu sänks. Som nämnts under avsnitt 1.3 är det mycket svårt att dra några slutsatser för vilka gränsvärden för synfältet som är optimala, hänsyn behöver tas till både trafiksäkerhet och tillgänglighet. Transportstyrelsen konstaterade i översynen att det är svårt att ta ledning av

den vetenskapliga litteraturen för att bestämma kraven i föreskrifterna. Synfältskraven för körkortsinnehav skiljer sig mycket åt mellan olika länder i Europa. De gränsvärden som Transportstyrelsen nu föreslår ligger på en liknande nivå som kraven i Norge och Storbritannien. Dessa länder har en hög trafiksäkerhet och Transportstyrelsen ser ingen anledning till att risken för trafikolyckor skulle öka i Sverige med den föreslagna regleringen.

## 7. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Se avsnitt 4.2 för redogörelse av varför reglering anses vara det bästa alternativet.

Som redovisats under avsnitt 4.3 har Transportstyrelsen övervägt åtta olika regleringsalternativ. För att förenkla beskrivningen av vilka konsekvenser de olika alternativen medför har vissa av alternativen beskrivits tillsammans. Det handlar om alternativ som är snarlika varandra där till exempel samma typ av testmetod krävs. Indelningen har gjorts enligt de fem huvudalternativen i avsnitt 4.3.



Figur 23. Schematisk bild över de olika regleringsalternativen.

Eftersom det saknas vetenskapligt stöd för vilken kravnivå som kan accepteras utan att trafiksäkerheten påverkas negativt har Transportstyrelsen i några av regleringsalternativen tagit ledning av kraven i Norge och Storbritannien. Dessa länder har, precis som Sverige, en hög trafiksäkerhet.

Gemensamt för samtliga alternativ är att det för lägre behörigheter, precis som idag, alltid kommer att accepteras en nedsättning av synfältet centralt. Enligt körkortsdirektivet får inga defekter finnas i det centrala synfältet, men direktivet tillåter att en enögd person får ha körkort för lägre behörigheter. Transportstyrelsen anser att en person som har en synnedsättning som motsvarar blinda fläcken borde kunna köra lika

trafiksäkert som en person som helt saknar syn i ett öga och som av fysiologiska skäl har en synnedsättning vid blinda fläcken i det seende ögat. Därför anser Transportstyrelsen att en nedsatt ljuskänslighet motsvarande blinda fläckens storlek inte bara ska vara tillåtet för en enögd person. Myndigheten bedömer att kraven i direktivet uppfylls även om en nedsättning motsvarande blinda fläcken accepteras hos personer som ser med båda ögonen. Därför innebär samtliga regleringsalternativ att en nedsättning motsvarande blinda fläckens storlek är tillåtet oavsett om personen är enögd eller inte. Storbritannien resonerar på liknande sätt som Sverige medan Norge enbart accepterar en nedsättning motsvarande blinda fläcken hos personer som helt saknar syn i ett öga.

Gemensamt för samtliga regleringsalternativ är också att begreppet synfältsdefekter inte används. Istället framgår av alternativen vid vilken ljusstyrka uttryckt i dB som ett antal testpunkter ska ses för att kraven ska uppfyllas<sup>22</sup>. Om testpunkterna inte ses vid definierad ljusstyrka uttrycks det som att känsligheten av synfältet är nedsatt i dessa punkter. Fördelen med detta synsätt är att Transportstyrelsen kan tydliggöra vid vilken ljusstyrka som testpunkterna ska ses och vilken nedsättning av synfältet som accepteras. Det innebär att en nedsättning av synfältets känslighet kan accepteras utan att det betraktas som en defekt. På så sätt undviks sammanblandning med termen defekt i körkortsdirektivet.

Inget av regleringsalternativen innebär strängare krav än idag för det perifera synfältet. Detta trots att översynen visade att Sverige idag har något lägre krav för det perifera synfältet för högre behörigheter än vad både Norge och Storbritannien har. Transportstyrelsen har inte fått några indikationer på att de lägre kraven påverkar trafiksäkerheten negativt. Transportstyrelsen anser att en skärpning av kraven inte är en proportionerlig åtgärd och därför finns inget regleringsalternativ som innebär att kraven för högre behörigheter ska bli strängare än idag.

För att kunna ta ställning till vilket regleringsalternativ som är det bästa behöver flera olika aspekter beaktas. Det krävs att man för varje alternativ bedömer om de problem som beskrivits under avsnitt 2 är avhjälpna eller om de fortfarande kvarstår. Därför har Transportstyrelsen valt att på en ganska detaljerad nivå försöka tydliggöra hur respektive huvudalternativ förhåller sig till problemen. Efter att konsekvenserna för de fem huvudalternativen har beskrivits nedan (avsnitt 7.1– avsnitt 7.5) följer en slutsats (avsnitt 7.6).

---

<sup>22</sup> Det dB-värde som anges utgår från att perimetern har en maximal ljusintensitet på 10 000 asb, en bakgrundsintensitet på 31,4 asb och att objektstorlek III används.



## 7.1 Statisk tröskelperimetri centralt och ett Estermanprogram perifert – Regleringsalternativ 1 och 2

Regleringsalternativ 1 och 2 innebär att statisk tröskelperimetri fortsatt kommer att krävas för att mäta det centrala synfältet. Skillnaden mot idag är att det räcker att se 10 dB i varje korresponderande testpunkt. Skillnaden mellan alternativen är att regleringsalternativ 2 bara kräver statisk tröskelperimetri ut till 10 grader från synfältets centrum medan regleringsalternativ 1 kräver statisk tröskelperimetri ut till 20 respektive 30 grader från synfältets centrum.

### **Synfältskrav och gränsvärden**

#### Tillgänglighet

Regleringsalternativ 1 och 2 innebär att kraven för det centrala synfältet sänks jämfört med dagens krav. Det medför att fler personer än idag kommer att klara kraven för körkortsinnehav, men Transportstyrelsen kan inte uttala sig om hur många som berörs.

Att fler personer uppfyller synfältskraven kommer att innebära positiva konsekvenser för individen och det kan också öppna upp för möjligheten att utöva yrken där ett körkortsinnehav är en förutsättning.

Regleringsalternativen borde av samma anledning också få positiva konsekvenser för företag som till exempel kan få lättare att anställa personal såsom lastbilschaufförer, taxichaufförer och busschaufförer.

#### Trafiksäkerhet

Transportstyrelsen bedömer att regleringsalternativ 1 och 2 inte kommer att påverka trafiksäkerheten negativt. Den bedömningen baseras bland annat på att kraven för det centrala synfältet fortfarande är högre än kraven i till exempel Norge och Storbritannien och dessa två länder har precis som Sverige en hög trafiksäkerhet.

Regleringsalternativen innebär att kraven för det perifera synfältet är desamma som idag. När det gäller högre behörigheter är dessa krav något lägre än kraven i Norge och Storbritannien. Transportstyrelsen bedömer att de lägre kraven inte påverkar trafiksäkerheten negativ eftersom myndigheten inte har fått några indikationer på att de krav som finns idag är för låga och orsakar problem i trafiken.

### **Teknikneutralitet och likvärdiga bedömningar**

Eftersom regleringsalternativ 1 och 2 fortfarande innebär att olika instrument och testprogram kan användas för kontroll av det centrala synfältet så kvarstår dagens problem vad gäller skillnader mellan olika instrument, se avsnitt 2.2. Det får till följd att det även finns en risk att personer med liknande centrala synfältsdefekter bedöms på olika sätt beroende på vilket instrument och undersökningsprogram som har använts. Även de problem som beskrivs för det perifera synfältet under avsnitt 2.2 kommer att kvarstå.

**Tidsåtgång för hälso- och sjukvården**

Regleringsalternativ 1 och 2 innebär att de problem med resurskrävande regler som finns idag till stor del kommer att kvarstå eftersom det även fortsättningsvis kommer att krävas att undersökningen görs med både statisk tröskelperimetri och ett Estermanprogram. Regleringsalternativ 2 kan kräva något mindre resurser eftersom en synfältsundersökning ut till 10 grader går fortare att göra än en synfältsundersökning ut till 20 eller 30 grader.

**7.2 Ett Estermanprogram centralt och perifert –  
Regleringsalternativ 3**

Regleringsalternativ 3 innebär att det centrala och det perifera synfältet ska undersökas med statisk perimetri enligt ett Estermanprogram.

**Synfältskrav och gränsvärden****Tillgänglighet**

Regleringsalternativ 3 innebär att kraven för både det centrala och det perifera synfältet kommer att sänkas jämfört med idag och kraven är även lägre än kraven i regleringsalternativ 1 och 2. Det innebär att fler personer än idag och fler personer än med regleringsalternativ 1 och 2 kommer att klara kraven för körkortsinnehav, men Transportstyrelsen vet inte hur många som berörs.

Precis som för alternativ 1 och 2 innebär förslaget positiva konsekvenser för de personer som kommer att uppfylla kraven, det kan till exempel öppna upp för möjligheten att utöva yrken där ett körkortsinnehav är en förutsättning. I likhet med alternativ 1 och 2 kan förslaget också få positiva konsekvenser för företag som är i behov av lastbilschaufförer, taxichaufförer och busschaufförer.

**Trafiksäkerhet**

Transportstyrelsen bedömer att regleringsalternativ 3 inte kommer att påverka trafiksäkerheten negativt. Den bedömningen baseras bland annat på att kraven för det centrala synfältet med detta regleringsalternativ liknar kraven i Norge som precis som Sverige har en hög trafiksäkerhet. Storleken och djupet på nedsättningen som accepteras i det centrala synfältet motsvarar storlek och djup på nedsättningen som accepteras i Norge för enögd personer. Jämfört med Storbritannien är kraven med detta regleringsalternativ fortfarande högre.

Regleringsalternativet innebär att kraven för det perifera synfältet blir något lägre än idag. Transportstyrelsen bedömer att de lägre kraven inte påverkar trafiksäkerheten negativt då skillnaden mot dagens reglering är mycket liten.

**Teknikneutralitet och likvärdiga bedömningar**

Sannolikheten för likvärdiga bedömningar borde öka med detta regleringsalternativ jämfört med regleringsalternativ 1 och 2. Det beror på

att samtliga problem som beskrivits för det centrala synfältet under avsnitt 2.2 kommer att försvinna. Men de problem som beskrivs för det perifera synfältet under avsnitt 2.2 kommer att kvarstå.

#### **Tidsåtgång för hälso- och sjukvården**

Regleringsalternativ 3 innebär att synfältet ska mätas med ett Estermanprogram. Alternativet innebär i teorin en tidsbesparing, dels eftersom enbart ett test krävs och dels eftersom det går fortare att mäta synfältet i ett Estermanprogram än att mäta synfältet med statisk tröskelperimetri. För vissa sjukdomar, till exempel glaukom, använder ögonsjukvården dock oftast statisk tröskelperimetri, då denna metod är bäst lämpad för att mäta progressen av sjukdomen. Med dagens föreskrifter kan det räcka att mäta synfältet med statisk tröskelperimetri (det gäller i de fall där inga perifera synfältsdefekter misstänks). Det innebär att ögonsjukvården idag i vissa fall inte behöver göra någon extra synfältsundersökning för att avgöra om kraven för körkortsinnehav uppfylls eller inte. Regleringsalternativ 3 kan därför i vissa fall innebära en ökad tidsåtgång eftersom synfältet med detta alternativ alltid måste mätas med ett Estermanprogram. Det är därför mycket svårt att svara på om regleringsalternativet innebär någon tidsbesparing och hur stor den i sådant fall blir.

#### **7.3 Ett Estermanprogram eller likvärdigt program centralt och perifert – Regleringsalternativ 4 och 5 (alternativ 5 är Transportstyrelsens förslag)**

Regleringsalternativ 4 och 5 innebär att det centrala och det perifera synfältet ska mätas med statisk perimetri enligt ett Estermanprogram eller ett likvärdigt program. Med regleringsalternativ 4 accepteras en större synnedläggelse centralt för lägre behörigheter än vad som accepteras med regleringsalternativ 5. En annan skillnad mellan regleringsalternativ 4 och 5 är att även statisk tröskelperimetri i vissa fall får användas med regleringsalternativ 5.

#### **Synfältskrav och gränsvärden**

##### **Tillgänglighet**

Regleringsalternativ 4 och 5 innebär att kraven för både det centrala och det perifera synfältet kommer att sänkas jämfört med idag och kraven är även lägre än kraven i regleringsalternativ 1–3. Det innebär att fler personer än idag och fler personer än med regleringsalternativ 1–3 kommer att klara kraven för körkortsinnehav, men Transportstyrelsen vet inte hur många som berörs.

Precis som för alternativ 1–3 innebär förslaget positiva konsekvenser för de personer som kommer att uppfylla kraven, det kan till exempel öppna upp för möjligheten att utöva yrken där ett körkortsinnehav är en förutsättning. I

likhet med alternativ 1–3 kan förslaget också få positiva konsekvenser för företag som är i behov av lastbilschaufförer, taxichaufförer och busschaufförer.

#### Trafiksäkerhet

Transportstyrelsen har svårt att bedöma om det finns en risk att trafiksäkerheten påverkas negativt med regleringsalternativ 4. Å ena sidan är kraven för det centrala synfältet för lägre behörigheter fortfarande högre än kraven i Storbritannien, vilket skulle tala för att trafiksäkerheten inte påverkas negativt. Å andra sidan är kraven för det centrala synfältet lägre än de krav som finns i Sverige idag och även lägre än kraven i Norge. Enligt den vetenskapliga litteraturen påverkar centrala defekter körförmågan mer än perifera defekter. Detta skulle kunna tala för att det finns en risk att trafiksäkerheten kan påverkas negativt.

Regleringsalternativ 4 innebär att kraven för det perifera synfältet blir något lägre än idag. Transportstyrelsen bedömer att de lägre kraven inte påverkar trafiksäkerheten negativt då skillnaden mot dagens reglering är mycket liten.

Transportstyrelsen bedömer att trafiksäkerheten inte påverkas negativt med regleringsalternativ 5. Den bedömningen baseras bland annat på att kraven för det centrala synfältet för lägre och högre behörigheter liknar kraven i Norge och fortfarande är något högre än kraven i Storbritannien vad gäller lägre behörigheter.

Regleringsalternativ 5 innebär att kraven för det perifera synfältet blir något lägre än idag. Transportstyrelsen bedömer att de lägre kraven inte påverkar trafiksäkerheten negativt då skillnaden mot dagens reglering är mycket liten.

#### **Teknikneutralitet och likvärdiga bedömningar**

Eftersom även likvärdiga program accepteras med regleringsalternativ 4 och 5 minskar risken för att reglerna skapar problem när teknikutvecklingen går framåt. Däremot borde förutsättningarna för likvärdiga bedömningar vara något lägre med regleringsalternativ 4 och 5 jämfört med regleringsalternativ 3. Det beror på att även likvärdiga program accepteras, vilket skulle kunna försvåra bedömningen av när synfältskraven uppfylls. Ytterligare en aspekt som gäller för regleringsalternativ 5 är att statisk tröskelperimetri accepteras för det centrala synfältet i vissa fall och som en följd av detta tillkommer till viss del de problem med likvärdiga bedömningar som har beskrivits under avsnitt 2.2. Men Transportstyrelsen bedömer att problemet inte blir lika stort som idag eftersom en undersökning i ett Estermanprogram kommer att kunna användas för att avgöra om kraven för det centrala synfältet uppfylls i de fall där det är svårt att avgöra om kraven uppfylls efter en undersökning med statisk tröskelperimetri. De problem som beskrivs för det perifera synfältet under avsnitt 2.2 kommer att kvarstå för båda regleringsalternativen.

**Tidsåtgång för hälso- och sjukvården**

Angående resursåtgång gäller samma resonemang för regleringsalternativ 4 som för regleringsalternativ 3. Regleringsalternativ 5 borde kräva mindre resurser från hälso- och sjukvården än de tidigare regleringsalternativen. Det beror på att alternativ 5 tillåter att statisk tröskelperimetri i vissa fall kan vara tillräckligt för att bedöma om synfältskraven uppfylls.

**7.4 Teknikneutralt program centralt och perifert –  
Regleringsalternativ 6 och 7**

Regleringsalternativ 6 och 7 innebär att det centrala och det perifera synfältet får mätas i vilket testprogram som helst så länge som de uppställda kraven på programmet uppfylls. Det finns bland annat krav på minsta antal testpunkter och att testpunkterna ska vara väl spridda. En annan skillnad med dessa regleringsalternativ jämfört med regleringsalternativ 1–5 är att den nedsatta ljuskänslighet som accepteras uttrycks i en yta istället för i antal testpunkter. Transportstyrelsens bedömning är att det med en helt teknikneutral reglering inte går att specificera nedsatt ljuskänslighet i antal testpunkter. Till exempel skulle ett program som innehåller många fler testpunkter då bli mycket svårare att klara än ett program som innehåller det minsta antal testpunkter som accepteras. Skillnaden mellan regleringsalternativ 6 och 7 är att regleringsalternativ 7 kräver att fler punkter testas i det perifera synfältet.

**Synfältskrav och gränsvärden****Tillgänglighet**

Regleringsalternativ 6 och 7 innebär att den yta med nedsatt ljuskänslighet som accepteras i det centrala synfältet för lägre behörigheter ligger på samma kravnivå som regleringsalternativ 3 och 5. De ytor med nedsatt ljuskänslighet som accepteras i det perifera synfältet ligger på samma kravnivå som regleringsalternativ 1 och 2.

Regleringsalternativen innebär att fler personer än idag, men något färre än med regleringsalternativ 4 och 5 kommer att klara synfältskraven.

Transportstyrelsen vet inte hur många som berörs.

Precis som för alternativ 1–5 innebär förslaget positiva konsekvenser för de personer som kommer att uppfylla kraven, det kan till exempel öppna upp för möjligheten att utöva yrken där ett körkortsinnehav är en förutsättning. I likhet med alternativ 1–5 kan förslaget också få positiva konsekvenser för företag som är i behov av lastbilschaufförer, taxichaufförer och busschaufförer.

**Trafiksäkerhet**

Transportstyrelsen bedömer att regleringsalternativ 6 och 7 inte kommer att påverka trafiksäkerheten negativt. Den bedömningen baseras bland annat på

att kraven för det centrala synfältet med dessa regleringsalternativ liknar kraven i Norge som precis som Sverige har en hög trafiksäkerhet. Jämfört med Storbritannien är kraven med detta regleringsalternativ fortfarande högre.

Regleringsalternativen innebär att kraven för det perifera synfältet i princip är desamma som idag.

#### **Teknikneutralitet och likvärdiga bedömningar**

Regleringsalternativ 6 och 7 är de mest teknikneutrala regleringsalternativen. Men nackdelen med ett helt teknik neutralt alternativ är att det blir svårare för läkare och optiker att förstå reglerna och avgöra när synfältskraven uppfylls. Transportstyrelsen anser att det inte heller är helt optimalt att reglera storleken på den accepterade nedsatta ljuskänsligt som en cirkel med en viss diameter. I ett Estermanprogram är det till exempel längre avstånd mellan punkterna i den yttre delen av det perifera kravområdet än i den inre delen av det perifera kravområdet. Att då reglera vilken nedsättning som accepteras med hjälp av storleken på en cirkel skulle kunna få till följd att två intelligande punkter accepteras i den inre delen av det perifera kravområdet men inte i den yttre delen (eftersom det är större avstånd mellan testpunkterna längre ut). En sådan reglering går emot vetenskapen som visar att synfältsdefekters påverkan på körförmågan är mindre ju längre ut i periferin som defekterna sitter. En annan nackdel med en sådan reglering är att en nedsättning i synfältet som har en avlång form inte kommer att accepteras i lika stor omfattning som en nedsättning som har en rund form, även om ytan av nedsättning är lika stor.

Förutsättningarna för likvärdiga bedömningar borde vara lägre med regleringsalternativ 6 och 7 än med tidigare regleringsalternativ. Det beror på att inget program nämns som utgångspunkt och det blir då mycket svårt att med enbart olika parametrar i föreskrifterna reglera hur en bedömning ska göras och när synfältskraven uppfylls. Sådana regler kommer att försvåra tillämpningen av föreskrifterna.

Syftet med regleringsalternativ 7 var att försöka komma åt problemet med att vissa testpunkter i några Estermanprogram ligger precis innanför kravområdet, medan dessa testpunkter i andra Estermanprogram ligger precis utanför kravområdet. Denna skillnad skapar risk för att liknande synfältsnedsättningar bedöms på olika sätt. Detta beskrivs under avsnitt 2.2. Att alltid kräva att dessa testpunkter ska finnas inom kravområdet skulle öka förutsättningarna för likvärdiga bedömningar. Men regleringsalternativet innebär att flera av de instrument som används i hälso- och sjukvården för att mäta synfältet inte har något testprogram som uppfyller de ställda kraven på antal testpunkter. Regleringsalternativet skulle därför indirekt förespråka vissa instrument framför andra, vilket i sig inte kan ses som teknik neutralt.

**Tidsåtgång för hälso- och sjukvården**

Regleringsalternativ 6 innebär att olika program får användas. Men de parametrar som ska uppfyllas medför att en undersökning med statisk tröskelperimetri inte är möjlig. Därför borde detta alternativ vara ungefär lika resurskrävande som regleringsalternativ 3 och resonemanget som förs för regleringsalternativ 3 borde stämma in även här.

Regleringsalternativ 7 innebär att flera av de instrument som används i hälso- och sjukvården för att mäta synfältet inte har något testprogram som uppfyller de ställda kraven på antal testpunkter. Det skulle i sin tur leda till att det blir svårare för medborgare att få tid för en synfältsundersökning och de mottagningar som har testprogram som uppfyller kraven skulle få en högre belastning än idag. Nya instrument skulle behöva köpas in för att fler mottagningar skulle kunna utföra synundersökningarna och det skulle kräva stora resurser.

**7.5 Ny trafikperimetrialgoritm – Regleringsalternativ 8**

Regleringsalternativ 8 innebär att det centrala och det perifera synfältet ska mätas med ett nytt testprogram som har utvecklats av norska forskare. I programmet är ljusstyrkan i alla testpunkter 6 dB över det som en äldre person normalt ska se i just den testpunkten. Det innebär att ljusstimulit som ska ses är svagare ju närmare mittpunkten av synfältet som man kommer.

**Synfältskrav och gränsvärden****Tillgänglighet**

Detta regleringsalternativ innebär en annorlunda strategi för att sätta gränsen för vad som är tillåtet och det är mycket svårt avgöra hur kraven förhåller sig till regleringsalternativ 1–7. Transportstyrelsen kan därför inte uttala sig om huruvida fler eller färre personer skulle klara synfältskraven med detta regleringsalternativ jämfört med regleringsalternativ 1–7. Däremot bedömer Transportstyrelsen att fler personer än idag skulle klara synfältskraven med regleringsalternativ 8. Den bedömningen baserar Transportstyrelsen på att de forskare som har tagit fram algoritmen och rekommenderat gränsvärdena menar att kraven stämmer relativt bra överens med dagens reglering i Norge och Storbritannien och dessa länder accepterar större nedsättningar av ljuskänsligheten än vad Sverige gör.<sup>23</sup>

Precis som för alternativ 1–7 innebär förslaget positiva konsekvenser för de personer som kommer att uppfylla kraven, det kan till exempel öppna upp för möjligheten att utöva yrken där ett körkortsinnehav är en förutsättning. I likhet med alternativ 1–7 kan förslaget också få positiva konsekvenser för

---

<sup>23</sup> J. T. ., Z. S. o. R. F. Jørstad Øystein Kalsnes, A traffic perimetry test that adheres to the European visual field requirements, *Acta Ophthalmologica*, 2020.

företag som är i behov av lastbilschaufförer, taxichaufförer och busschaufförer.

#### Trafiksäkerhet

Transportstyrelsen har svårt att uttala sig om huruvida trafiksäkerheten påverkas negativt av förslaget eller inte. Men eftersom kraven troligtvis är på en liknande nivå som kraven i Norge och Storbritannien borde det tyda på att trafiksäkerheten inte skulle påverkas negativt av regleringsalternativ 8.

#### **Teknikneutralitet och likvärdiga bedömningar**

Regleringsalternativet specificerar inte vilket instrument som ska användas, men däremot finns trafikperimetrialgoritmen än så länge bara i ett specifikt instrument (Octopus 900).<sup>24</sup> Det innebär att om regleringsalternativ 8 skulle förespråkas av Transportstyrelsen så skulle myndigheten indirekt kräva att de mottagningar som gör synfältsundersökningar behöver skaffa det specifika instrumentet, vilket går emot målet att reglera så teknikneutralt som möjligt.

Förutsättningarna för likvärdiga bedömningar är störst med detta regleringsalternativ. Det beror på att enbart ett testprogram tillåts och i det testprogrammet regleras flera parametrar som är viktiga för att få en så likvärdig bedömning som möjligt.

#### **Tidsåtgång för hälso- och sjukvården**

Flera av de instrument som används i hälso- och sjukvården för att mäta synfältet har inte den nya trafikperimetrialgoritmen. Detta regleringsalternativ skulle därför innebära att nya instrument där testprogrammet kan laddas ner behöver köpas in vilket skulle kräva stora resurser. Alternativt skulle det bli ännu svårare än idag för medborgare att få tid för en synfältsundersökning och de mottagningar som har ett instrument som kan ladda ner programmet skulle få en mycket högre belastning än idag.

## 7.6 Slutsats

Inget av regleringsalternativen motverkar samtliga problem som finns idag. Transportstyrelsen har beaktat många olika aspekter för att kunna avgöra vilket regleringsalternativ som är det bästa. Myndigheten har i bedömningen bland annat tagit hänsyn till:

- förutsättningar för likvärdiga bedömningar.
- svårigheter i tillämpning på grund av otydliga regler.

---

<sup>24</sup> J. T. ., Z. S. o. R. F. Jørstad Øystein Kalsnes, A traffic perimetry test that adheres to the European visual field requirements, *Acta Ophthalmologica*, 2020.



- teknikneutralitet.
- tillgänglighet.
- trafiksäkerhet.
- synfältskraven i Sverige jämfört med de länder som ingick i översynen.
- hur resurskrävande reglerna är.

Transportstyrelsen bedömer att det bästa alternativet med hänsyn taget till ovanstående punkter och under de förutsättningar som finns idag är regleringsalternativ 5. Resonemanget som har lett fram till myndighetens ställningstagande beskrivs nedan där för och nackdelar med de olika regleringsalternativen diskuteras, bland annat utifrån de problemställningar som nämns under avsnitt 2.

#### **Synfältskrav och gränsvärden**

Att besluta en rimlig kravnivå för vilka synfältsnedsättningar som kan accepteras är en svår balansgång där hänsyn måste tas till både trafiksäkerhet och tillgänglighet. Transportstyrelsen anser att kravnivån i Sverige bör kunna likna den i Norge och Storbritannien, samtidigt som Transportstyrelsen anser att det inte är proportionerligt att strama åt kraven för högre behörigheter vilket skulle krävas för att helt ligga på samma kravnivå som Norge och Storbritannien.

Utifrån ovanstående resonemang anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 1 och 2 inte är lämpliga, eftersom reglerna med dessa alternativ fortsätter att vara ställa högre krav än reglerna i Norge och Storbritannien.

En stor skillnad mellan Norge och Storbritannien är kraven för det centrala synfältet för lägre behörigheter. Norge accepterar en nedsättning av synfältet som motsvara en punkt i ett Estermanprogram, medan Storbritannien accepterar en nedsättning av synfältet som motsvarar tre punkter i ett Estermanprogram. Grunden till att en nedsättning får finnas i det centrala synfältet för lägre behörigheter, trots att det i körkortsdirektivet anges att det inte får finnas några defekter inom den centrala tjugograderradien, är att det av direktivet också framgår att även enögda får köra bil. Som enögda finns alltid en nedsättning av synfältet vid blinda fläcken och Transportstyrelsen anser att det vore orimligt att reglerna skulle vara mer tillåtande för enögda. Storleken på den nedsättning som kan accepteras centralt får därför inte vara större än blinda fläcken.

Blinda fläcken kan variera i storlek och placering, det är därför svårt att avgöra vilka testpunkter i ett Estermanprogram som skulle kunna omfattas

av blinda fläcken. Transportstyrelsen har granskat vetenskaplig litteratur på området och med hjälp av specialistläkare i ögonsjukdomar kommit till slutsatsen att blinda fläcken i 19 fall av 20 omfattar en testpunkt i ett Estermanprogram (se bilaga 2A). Myndigheten anser därför att körkortsdirektivet inte uppfylls om en nedsättning av ljuskänsligheten som är större än en testpunkt i ett Estermanprogram generellt accepteras. I de sällsynta fall en person har en blind fläck som faktiskt motsvarar ett större område än vad som accepteras i föreskriften och där det andra ögat inte kan hjälpa till för att uppnå kraven finns möjlighet för personen att få sitt ärende prövat genom att ansöka om undantag.

Utifrån ovanstående resonemang anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 4 inte är lämpligt eftersom alternativet innebär att två punkter i ett Estermanprogram motsvarar blinda fläcken.

För att avgöra vilken kravnivå som är den bästa för det perifera synfältet har Transportstyrelsen, förutom att jämföra med Norge och Storbritannien, även tagit hänsyn till de regler som finns i Sverige idag och till körkortsdirektivets krav. Transportstyrelsen tolkar direktivet som att det som skiljer lägre och högre behörigheter åt är kraven på synfältets utbredning, inte kraven på storlek eller antal defekter i det perifera synfältet. Dagens regler för det perifera synfältet innebär att omfattningen av defekter får vara lika stor för både lägre och högre behörigheter, medan kraven på utbredning av synfältet är större för högre behörigheter. Transportstyrelsen anser att det är ett rimligt synsätt och myndigheten förespråkar därför att omfattningen av defekter i det perifera synfältet även framöver får vara lika stor oavsett om det handlar om lägre eller högre behörigheter.

Eftersom både Norge och Storbritannien accepterar ett större område med nedsatt ljuskänslighet perifert än vad Sverige gör förespråkar myndigheten att även Sverige ska acceptera ett område av samma storlek (tre intilliggande testpunkter i ett Estermanprogram).

Utifrån ovanstående resonemang om kraven för det perifera synfältet anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 5 är att föredra framför regleringsalternativ 1–4.

#### **Teknikneutralitet och likvärdiga bedömningar**

Transportstyrelsen anser att det enklaste sättet att uppnå helt likvärdiga bedömningar är att enbart godta ett specifikt program där alla parametrar som kan påverka resultatet är reglerade, vilket är fallet med den nya trafikperimetrialgoritmen. Trots att krav på algoritmen skulle innebära bäst förutsättningar för likvärdiga bedömningar anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 8 inte är det bäst lämpade alternativet i dagsläget. Regleringsalternativet skulle få för negativ inverkan på möjligheten för hälso- och sjukvården och optikbutikerna att utföra synfältundersökningen

eftersom algoritmen än så länge enbart finns i ett specifikt instrument. Det skulle också gå emot Transportstyrelsens mål att vara så teknikneutral som möjligt (eftersom ett specifikt instrument skulle krävas) och det är för tidigt att säga hur kraven för trafikperimetrialgoritmen förhåller sig till dagens synfältskrav både i Sverige och i andra länder.

Transportstyrelsen har tagit fram förslag på helt teknikneutrala regleringsalternativ (alternativ 6 och 7). Men myndigheten anser att nackdelarna överväger fördelarna då det bland annat blir svårt att tillämpa reglerna och avgöra om synfältskraven uppfylls eller inte. Dessutom skulle de krav som regleringsalternativ 7 innebär enbart kunna uppfyllas med vissa av de instrument som finns på marknaden.

Regleringsalternativ 3 accepterar enbart ett Estermanprogram till skillnad mot regleringsalternativ 4 och 5 som även accepterar ett likvärdigt program. Trots att förutsättningarna för likvärdiga bedömningar är bättre med regleringsalternativ 3 än regleringsalternativ 4 och 5 anser Transportstyrelsen att det är viktigt att inte per automatik förbjuda eventuella kommande program som mäter synfältet på ett mer passande sätt ur trafiksynpunkt än vad Estermanprogrammet gör. Transportstyrelsen vill inte hamna i en situation där ett godkänt resultat från en synfältsundersökning inte accepteras för att testet är utfört i ett program som inte heter Esterman, men som ändå mäter synfältet på ett bra och likvärdigt sätt.

Utifrån ovanstående resonemang anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 4 och 5 är att föredra framför övriga regleringsalternativ.

#### **Tidsåtgång för hälso- och sjukvården**

Regleringsalternativ 4 kräver att ett Estermanprogram eller likvärdigt program ska användas för att mäta synfältet. Regleringsalternativ 5 accepterar även att statisk tröskelperimetri får användas för att mäta synfältet vid villkorsuppföljning i de fall där enbart centrala defekter misstänks. Syftet med en sådan reglering är att inte öka belastningen på ögonsjukvården i onödan. Vid vissa ögonsjukdomar, däribland glaukom, mäts det centrala synfältet regelbundet med statisk tröskelperimetri för att undersöka progressen av sjukdomen. I de fall där dessa mätningar tydligt visar att kraven uppfylls (och en bedömning kan göras att det perifera synfältet inte är påverkat) behöver inte någon extra synfältsundersökning göras. Det sparar tid och resurser för hälso- och sjukvården vilket även gynnar patienterna som dessutom slipper göra fler synfältsundersökningar vilket i sig kan vara en stressfaktor.

Nackdelen med att tillåta statisk tröskelperimetri är att de problem för det centrala synfältet som beskrivits under avsnitt 2.2 till viss del kommer att

kvarstå. För att avgöra om fördelarna med regleringsalternativ 5 överväger nackdelarna har Transportstyrelsen fört diskussioner med specialistläkare i ögonsjukdomar som arbetar med personer som har glaukom. Läkarnas bedömning är att regleringsalternativ 5 är mycket bättre än regleringsalternativ 4 och att regleringsalternativ 4 skulle bli en betydlig försämring jämfört med idag där enbart statisk tröskelperimetri kan vara tillräckligt. De uppskattar att majoriteten av glaukompatienterna skulle slippa göra en Estermanundersökning med regleringsalternativ 5 eftersom alternativet innebär att det är först när man är tveksam till om kraven uppfylls som det behövs en Estermanundersökning.

Utifrån ovanstående resonemang anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 5 är att föredra framför regleringsalternativ 4.

**8. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

**9. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

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

Se den övergripande konsekvensutredningen.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

**11. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

**12. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

Remiss

## C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Fler personer än idag kommer att klara synfältskraven vilket kan få positiva konsekvenser för branscher som är i behov av yrkesförare (t.ex. lastbil, taxi och buss).	-	-	-
<b>Medborgare</b>	Fler personer än idag kommer att klara synfältskraven vilket möjliggör för fler personer att ha körkort.  Synfältsundersökningen förenklas.	-	-	-
<b>Staten m.fl.</b>	Fler personer än idag kommer kunna medges körkort för både lägre och högre behörigheter, det kan bland annat leda till ökade skatteintäkter.	Initialt finns en risk för ökad belastning inom ögonsjukvården pga. att fler personer vill undersöka sitt synfält igen. Även Transportstyrelsen kan initialt få en markant ökning av ärenden då många personer med synfältsnedsättningar förväntas söka tillstånd på nytt.	-	-
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	-	-	-	-

## D. Samråd

Se den övergripande konsekvensutredningen.

## Position och storlek av blinda fläcken samt dess betydelse i relation till synfältsundersökning vid körkortsärenden

Blinda fläcken är det område i ögats näthinna där syncellernas nervtrådar sammanstrålar till synnerven. I detta område finns inga ljusreceptorer, varpå ljus inte heller kan registreras. Förstoring av blinda fläcken kan ske vid en rad sjukdomstillstånd som glaukom, retinala degenerationer eller synnervsinflammation. Av denna anledning kan det också vara intressant att mäta dess position och storlek. Mätning av blinda fläcken ingår också i många automatiserade perimetrar, som använder denna information till att säkerställa fixation. Tidiga mätningar utfördes i USA på 1930-talet där Wentworth testade 200 friska individer med kinetisk perimetrisk enligt Ferree-Rand. Redan då konstaterades att bredden av blinda fläcken är mindre än dess höjd, med ett förhållande omkring 0.7 [1]. Liknande proportion har därefter upprepats i flera liknande studier under 60-talet (0.7-0.9) [2, 3]. Blinda fläckens position har också visat stor samstämmighet i tidiga studier, 16-20 grader temporalt och 7-8 grader under den centrala fixationspunkten [4, 5].

En av de första mätningarna av blinda fläcken med den mindre användarberoende statistiska perimetrin publicerades 1993 av Safran [6]. Med ett särskilt program i en Octopusperimeter kunde tidigare förhållande mellan bredd och höjd verifieras (0.86). Den genomsnittligen storleken uppmätt med ljusintensitet omkring 250 asb var 29 kvadratgrader. Eftersom artikeln inte redovisar exakt ljusstyrka bygger detta antagande på att ljuskänsligheten omkring blinda fläcken med Humphrey Perimetri med maximal ljusstyrka 10 000 asb ligger omkring 30 dB, vilket motsvarar 10 asb alltså 20 dB i en Octopus 2000R med maximal ljusstyrka på 1000 asb [7]. Safran redovisar 1993 resultat för medelkänslighet – 14 dB, vilket alltså bör vara 6 dB och ca 250 asb.

Båda dessa värden kunde i princip verifieras av Cheung omkring 10 år senare (Förhållande bredd/höjd 0.8 och area 25 kvadratgrader) med en mätutrustning särskilt designad för detta ändamålet (luminans ej rapporterad) [8]. Ett år senare presenterade Dolderer mätningar utförda med automatiserad kinetisk perimetri [9]. Denna metod har både fördelen att varken begränsas av statistiska testpunkters täthet eller användarberoendet som följer av manuell kinetisk perimetri. Med en luminans motsvarande ca 130 asb uppmättes ett genomsnittligt förhållande bredd/höjd på 0.8 och en genomsnittlig area på 21 kvadratgrader. Slutligen har Wang 2016 publicerat en beräkning av blinda fläckens position baserat på regressionsanalys av nästan 12 000 resultat från Humphreyperimetri och fått fram en position liknande tidigare publicerade data (14.3 grader temporalt och 2.1 grader under fixationspunkt) [10]. Det är dock också välkänt att blinda fläckens storlek varierar med ljusintensiteten [6, 9].

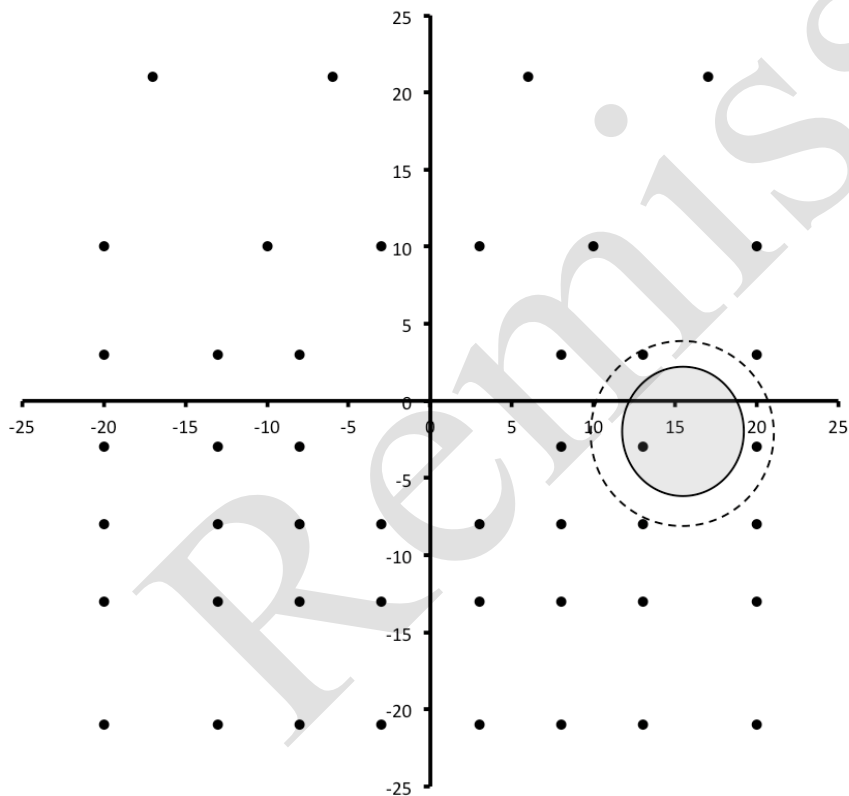
I relation till det vanligen använda statistiska Estermanprogramet med ljusstyrka 1000 asb, torde studien från Safran med statistiskt perimetri vara den mest jämförbara även om denna gjordes med 250 asb, vilket alltså borde ge en mindre

blind fläck än med 1000 asb. Överfört till Esterman täcker den genomsnittliga blinda fläcken endast en testpunkt vid en undersökning i en Humphreyperimeter. Inte ens med maximal storlek i ett 95% konfidensintervall täcks mer än en testpunkt. Det finns dock en möjlighet att 2 punkter engageras om både storlek och position ligger i ytterkant av ett sådant intervall. Sannolikt är detta ovanligt då en luminans på 1000 asb också som sagt borde ge en mindre blind fläck än vid en mätning med 250 asb (Figur 1). **Sammantaget stödjer tillgänglig litteratur att blinda fläcken i det flesta fall endast täcker en testpunkt inom 20 grader vid Estermanperimetri.**

### Figurer

Figur 1.

Blinda fläckens storlek enligt Safran 1993 kombinerad med Humphrey Esterman. Den grå cirkeln visar den största storleken i ett 95% konfidensintervall. Den streckade cirkeln visar den maximala variationen av blinda fläckens position i ett 95% konfidensintervall.





## Tabeller

Tabell 1.

Översikt av studier av blinda fläckens storlek och position

Författare	Wentworth	Chamlin	Armaly	Safran	Cheung	Dolderer	Wang
År	1931	1960	1969	1993	2005	2006	2016
Land	USA	USA	USA	Schweiz	USA	Tyskland	USA
Antal	200	45	210	23	35	20	11449
Perimetrityp	Kinetisk	Kinetisk	Kinetisk	Statisk	Statisk	Kinetisk	Statisk
Perimeter	Ferree-Rand	Tangent screen	Goldmann	Octopus 2000R	Detection trials	Tubingen Computer Campimeter	Humphrey
Area (kvadratgrader)		40	55	29	25	20	
Förhållande bredd/höjd	0.7	0.9	0.7	0.8	0.8	0.8	-
Horisontellt avstånd från fixation (grader)	-	-	-	15	16	-	14
Vertikalt avstånd från fixation (grader)	-	-	-	-2	-2	-	-2
Objektdiameter (grader)	-	-	0.1	-	0.5	0.4	-
Luminans (asb)	-	-	131	250		346	-

## Referenser

1. Wentworth HA. Variations of the Normal Blind Spot with Special Reference to the Formation of a Diagnostic Scale: I. The Form Blind Spot. *American Journal of Ophthalmology*. 1931;14:889-904.
2. Chamlin M. Fluctuations in size of the normal blind spot. *Arch Ophthalmol*. 1960;64:522-7.
3. Armaly MF. The Size and Location of the Normal Blind Spot. *Archives of Ophthalmology*. 1969;81:192-201.
4. Traquair HT. The Normal Field of Vision. I: Kimpton H, editors. *An introduction to Clinical Perimetry (fifth edition)*. London, : 1948. p. 14-6.
5. Harrington D. Normal Visual Field. I: Mosby CV, editors. *The Visual Fields – A textbook and atlas of clinical perimetry*. Saint Louis: 1976.
6. Safran AB, Mermillod B, Mermoud C, et al. Characteristic features of blind spot size and location, when evaluated with automated perimetry: Values obtained in normal subjects. *Neuro-Ophthalmology*. 1993;13:309-15.
7. Safran AB, Laffi GL, Bullinger A, et al. Feasibility of automated visual field examination in children between 5 and 8 years of age. *Br J Ophthalmol*. 1996;80:515-8.
8. Cheung SH, McHugh KM, Legge GE. Size and Location of the Physiological Blind Spot: Effects of Age and Target Size. *Investigative Ophthalmology & Visual Science*. 2005;46:4784-.
9. Dolderer J, Vonthein R, Johnson CA, et al. Scotoma mapping by semi-automated kinetic perimetry: the effects of stimulus properties and the speed of subjects' responses. *Acta Ophthalmol Scand*. 2006;84:338-44.
10. Wang M, Shen LQ, Boland MV, et al. Impact of Natural Blind Spot Location on Perimetry. *Scientific Reports*. 2017;7:6143.

## **Bilaga 3 – Konsekvensutredning av kraven gällande synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Att vissa revideringar görs kopplat till kraven för synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet. Bland annat föreslås att:

- särkravet om nystagmus (ofrivilliga ögonrörelser) tas bort.
- reglerna för väsentligt nedsatt syn på ett öga enbart ska gälla högre behörigheter, vilket innebär att särkravet för lägre behörigheter tas bort.
- blickriktningarna som anger när dubbelseende får uppträda utan att det är hinder för körkortsinnehav justeras.
- hinder för innehav av samtliga behörigheter föreligger vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende.

## Innehållsförteckning Bilaga 3

<b>A. ALLMÄNT</b> .....	<b>4</b>
1. Regler om synskärpa, monokulärt seende, väsentlig synnedsättning på ett öga och dubbelseende .....	4
2. Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	4
2.1 Synskärpa.....	4
2.2 Monokulärt seende .....	5
2.3 Väsentlig synnedsättning på ett öga .....	5
2.4 Dubbelseende .....	6
2.5 Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet ...	6
3. Vad ska uppnås? .....	7
4. Vilka är lösningsalternativen? .....	7
4.1 Effekter om ingenting görs? .....	7
4.2 Alternativ som inte innebär reglering.....	8
4.3 Regleringsalternativ .....	8
5. Vilka är berörda? .....	17
5.1 Företag .....	17
5.2 Medborgare .....	17
5.3 Staten, regioner och kommuner .....	18
6. Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	18
6.1 Företag .....	18
6.2 Medborgare .....	19
6.3 Staten, regioner eller kommuner .....	19
6.4 Miljö .....	19
6.5 Externa effekter .....	19
7. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet? .....	20
7.1 Synskärpa.....	20
7.2 Monokulärt seende .....	21
7.3 Väsentlig synnedsättning på ett öga .....	23
7.4 Dubbelseende .....	24
7.5 Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet ..	28
8. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på? ...	29
9. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? .....	29
10. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? ..	29
<b>B. TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE</b> .....	<b>29</b>
11. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?.....	29
12. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?.....	29
<b>C. SAMMANSTÄLLNING AV KONSEKVENSER</b> .....	<b>30</b>

**D. SAMRÅD .....30**

Remiss

## **A. Allmänt**

### **1. Regler om synskärpa, monokulärt seende, väsentlig synnedsättning på ett öga och dubbelseende**

I körkortsdirektivets bilaga III finns regler som gäller synskärpa, monokulärt seende, väsentlig synnedsättning på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, bländningskänslighet och mörkerseende. I körkortslagen och körkortsförordningen finns inga specifika regler om dessa tillstånd. I körkortslagen konstateras mer generellt att sökande ska ha tillfredsställande syn. I medicinföreskrifterna har däremot reglerna om flera av dessa tillstånd implementerats.

### **2. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Det finns flera problem med dagens reglering. Nedan beskrivs problemen för respektive område.

#### **2.1 Synskärpa**

##### **Mätning av synskärpan**

I medicinföreskrifterna anges att synskärpan vid en läkarundersökning ska mätas i ett ordinärt ljusst rum utan bländande ljuskällor i synfältet. Synprovningstavlan ska vara placerad på fyra eller fem meters avstånd (eventuellt med hjälp av speglar) och ska vara väl och jämnt belyst. Alla bokstäver ska kunna läsas på den rad som anger synskärpan. Det finns också reglerat att man får använda sig av annan apparatur så länge som den är avsedd för ändamålet, då ska minst tio symboler motsvarande en viss synskärpa presenteras och anges korrekt.

Problemet med denna reglering är bland annat att den inte är teknikneutral och blir svår att följa när teknikutvecklingen går framåt. Vid möte med optikbranschen framkom att det är vanligt att inställningarna vid mätning av synskärpa är sådana att avståndet är 6 meter och inte 4 eller 5 meter som anges i medicinföreskrifterna. Dessutom påpekade optikerna att enligt de vedertagna metoder som de använder för att mäta synskärpa anses det normalt att 4 av 5 bokstäver ska kunna läsas för att radens synskärpenivå ska uppnås. Det blir problematiskt när medicinföreskrifternas regler om hur synskärpan ska mätas inte överensstämmer med det förfarande som idag är medicinskt vedertaget.

##### **Särkrav om nystagmus**

I medicinföreskrifterna anges att vid nystagmus (ofrivilliga ögonrörelser) ska synskärpan testas i blickriktningar upp till 30 grader från den rakt fram. I körkortsdirektivet finns inte nystagmus nämnt och det finns inte heller specificerat i vilken blickriktning som synskärpan ska uppnås. Det innebär

att föreskrifternas krav om nystagmus är ett särkrav. Särkrav måste kunna motiveras om det ska vara kvar och det finns sedan tidigare inget skrivet om varför detta särkrav är motiverat.

## 2.2 Monokulärt seende

### **Definition av monokulärt seende**

I medicinföreskrifterna finns specifika krav för den som helt saknar syn på ett öga, men det framgår inte vad som menas med att helt sakna syn på ett öga. Det har till exempel uppstått frågor kring om man helt saknar syn på ett öga i de fall man enbart kan uppfatta om det är ljust eller mörkt i ett rum. Det har lett till problem i ärenden där det ska bedömas om en person får ha körkort eller inte.

### **Minimikraven i körkortsdirektivet uppfylls inte**

I körkortsdirektivet regleras att det för lägre behörigheter krävs en anpassningsperiod för personer som nyligen har fått monokulär syn. Det anges också att de synfältskrav som finns måste uppfyllas även om man är enögd. Dessutom krävs yttrande från behörig medicinsk personal innan innehav kan medges.

I den översyn som föregick föreskriftsarbetet konstaterades bland annat att medicinföreskrifterna inte uppfyller direktivets krav på anpassningsperiod för en person som successivt ser sämre och sämre och tillslut blir enögd. Det konstaterades också att det är otydligt att samma krav för synfältet gäller vid binokulär och monokulär synskärpa.

## 2.3 Väsentlig synnedsättning på ett öga

### **Definition av väsentlig synnedsättning på ett öga**

I körkortsdirektivet regleras att en person med högre behörigheter som fått väsentligt nedsatt syn på ett öga ska föreskrivas en anpassningsperiod på exempelvis sex månader. Direktivet förklarar inte vad som menas med väsentligt nedsatt syn. I medicinföreskrifterna finns inga tydliga regler kring vad som gäller för högre behörigheter när en person plötsligt har fått väsentlig synnedsättning i ett öga. Reglerna behöver bli tydligare och det behöver också framgå vad som menas med väsentlig synnedsättning på ett öga.

### **Särkrav för personer med lägre behörigheter som har väsentlig synnedsättning på ett öga**

Medicinföreskrifterna innehåller ett särkrav för personer med lägre behörigheter som plötsligt har fått en sänkt synskärpa, under 0,3 i ett öga, men som inte är blinda i det drabbade ögat. För dessa personer kräver föreskrifterna en anpassningsperiod medan körkortsdirektivets regler kring väsentligt nedsatt syn enbart rör högre behörigheter. Det behöver utredas om

det är befogat att ha kvar detta särkrav. Som nämnts ovan måste särkrav kunna motiveras om det ska vara kvar och det finns sedan tidigare inget skrivet om varför detta särkrav är motiverat.

## 2.4 Dubbelseende

### **Otydliga regler rörande dubbelseende**

I medicinföreskrifterna framgår för lägre behörigheter att reglerna om dubbelseende endast omfattar de som har dubbelseende i blickriktningar upp till 30 grader från den rakt fram. Det står också att dubbelseende som har eliminerats med hjälp av prismaglas eller kontinuerlig ocklusion inte omfattas av reglerna för dubbelseende.

För högre behörigheter finns inga regler om blickriktningar utan där framgår bara att dubbelseende är hinder för körkortsinnehav. Det framgår inte heller tydligt om det är tillåtet att med hjälp av prismaglas eliminera dubbelseendet och om man på så sätt kan uppfylla kraven för högre behörigheter.

Transportstyrelsen har mottagit många synpunkter på att reglerna om dubbelseende är svåra att förstå. Frågor som lyftes från den expertpanel som deltog i översynsarbetet<sup>1</sup> var om reglerna om blickriktningar även gäller för högre behörigheter och om det är tillåtet med prismaglas som korrigerande för dubbelseende vid innehav av högre behörigheter. Expertpanelen menade att det är svårt att veta när dubbelseendet utgör hinder för körkort och när det är tillåtet att köra trots dubbelseende.

### **Särkrav för dubbelseende som har funnits en längre tid**

Medicinföreskrifterna kräver att alla, oavsett hur länge dubbelseendet har funnits, måste genomgå en bedömning innan körkort kan medges. Körkortsdirektivet reglerar enbart de som nyligen utvecklat dubbelseende. Det behöver utredas om det är befogat att ha kvar detta särkrav. Som nämnts ovan måste särkrav kunna motiveras om det ska vara kvar och det finns sedan tidigare inget skrivet om varför detta särkrav är motiverat.

## 2.5 Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet

I körkortsdirektivet anges att kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet särskilt ska uppmärksammas när det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn är tillräckligt god. Transportstyrelsen tolkar direktivet som att kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet är tillstånd som var för sig eller tillsammans kan innebära att synen inte är tillräckligt god för körkortsinnehav. Vidare anges

---

<sup>1</sup> Översyn syn - En översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, TSV 2018-2366

att en person med nedsatt kontrastkänslighet inte får inneha högre behörigheter.

I medicinföreskrifterna finns regler om att allvarligt nedsatt mörkerseende innebär hinder för innehav. Men det finns inga regler om kontrastkänslighet och bländningskänslighet. Föreskrifterna uppfyller därför inte direktivets krav i denna del.

*I Bilaga 1 – Konsekvensutredningen av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav utreds hur körkortsdirektivets krav på uppmärksammande av kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet ska uppfyllas när det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn inte är tillräckligt god.*

### **3. Vad ska uppnås?**

Medicinföreskrifterna måste uppfylla körkortsdirektivets minimikrav. Det är också viktigt att föreskrifterna utöver dessa minimikrav enbart innehåller särkrav som är motiverade utifrån en avvägning mellan trafiksäkerhet och tillgänglighet till transportsystemet. Föreskrifterna ska också vara tydliga och inte ge utrymme för olika tolkningar.

### **4. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **4.1 Effekter om ingenting görs?**

Om reglerna i medicinföreskrifterna inte ändras kommer:

- föreskrifterna även fortsättningsvis att i vissa delar innehålla lägre krav än körkortsdirektivets minimikrav. Minimikraven i direktivet måste implementeras i svensk rätt annars uppfyller inte Sverige sina skyldigheter gentemot EU.
- särkraven om nystagmus, väsentligt nedsatt syn och dubbelseende att kvarstå, trots att det är tveksamt om det går att motivera samtliga särkrav utifrån dagens kunskapsläge.
- kraven på hur synskärpan ska mätas att skilja sig från vedertagna metoder vid mätning av synskärpa. Det leder till att medicinföreskrifterna kan vara omotiverat svåra att tillämpa för den som ska mäta synskärpan.
- det även fortsättningsvis uppstå frågor kring om en person som kan uppfatta visst ljus helt saknar syn på ett öga. Det i sin tur kommer fortsätta leda till oklarheter om personen måste uppfylla kraven för monokulärt seende.



- det även fortsättningsvis vara tydligt vad som gäller vid dubbelseende och väsentligt nedsatt syn på ett öga. Det i sin tur kan leda till att personer med liknande synnedsättningar bedöms på olika sätt.

#### 4.2 Alternativ som inte innebär reglering

I körkortsdirektivet finns regler om synskärpa, monokulärt seende, väsentlig synnedsättning på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet. För att uppfylla direktivet krävs att medicinföreskrifterna reglerar detta. Det finns därför inget alternativ som inte innebär reglering.

#### 4.3 Regleringsalternativ

Som beskrivits under avsnitt 2 finns flera problem med de nuvarande reglerna i medicinföreskrifterna.

Nedan presenteras två olika regleringsalternativ. Varje alternativ innehåller fem olika delar, en om synskärpa, en om monokulärt seende, en om väsentlig synnedsättning på ett öga, en om dubbelseende och en om kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet.

I regleringsalternativen finns krav på intyg från behörig medicinsk personal. I *Bilaga 1 – Konsekvensutredningen av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav* utreds och föreslås vilka kompetenskrav som ska ställas på den behöriga medicinska personalen. Kraven varierar beroende på vad det är som ska intygas. För ytterligare information om vilken kompetens som krävs för att utfärda olika synintyg hänvisas till den konsekvensutredningen.

##### **Regleringsalternativ 1 – Transportstyrelsens förslag**

Synskärpa

Regleringsalternativet innebär att de krav som finns på *hur* synskärpan ska mätas tas bort.

Alternativet innebär att synskärpan för lägre behörigheter ska vara minst 0,5 när båda ögonen används tillsammans på 4–6 meters avstånd från ögat.

För högre behörigheter (taxiförarlegitimation ej inkluderat) ska synskärpan, på 4–6 meters avstånd från ögat, vara minst 0,8 i det bättre ögat och minst 0,1 i det sämre ögat.

För taxiförarlegitimation ska synskärpan, på 4–6 meters avstånd från ögat, när båda ögonen används tillsammans, vara minst 0,8.

I ett allmänt råd beskrivs att man kan använda olika tekniska lösningar för att simulera ett avstånd på 4–6 meter från ögat. Det framgår också att glasögon och kontaktlinser är exempel på korrigerande linser.

Vidare innebär alternativet att särkravet om nystagmus tas bort, både för lägre och högre behörigheter.

#### Monokulärt seende

Alternativet innebär att innehav för personer med monokulärt seende kan godkännas för lägre behörigheter om:

1. Synskärpan är minst 0,5 i det seende ögat
2. Synfältskraven är uppfyllda.
3. En anpassningsperiod har passerat.
4. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.

Alternativet innebär också att det är hinder för innehav av högre behörigheter om man är enögd.

Avsaknad av syn i ett öga definieras som att synskärpan i det ögat är 0 och att ögat saknar förmåga att uppfatta ljus.

#### Väsentlig synnedsättning på ett öga

Regleringsalternativet innebär att väsentlig synnedsättning på ett öga definieras som att synskärpan plötsligt har försämrats så att den understiger 0,3. I ett allmänt råd framgår att vid bedömning av vad som utgör en väsentlig nedsättning av synskärpan bör hänsyn tas till hur snabbt och hur mycket synskärpan har försämrats.

Regleringsalternativet innebär att även om synskärpan på det ena ögat plötsligt försämrats och understiger 0,3 är innehav av lägre behörigheter möjligt utan att någon anpassningsperiod krävs.

Innehav av högre behörigheter är möjligt om en anpassningsperiod har passerat och anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.

#### Dubbelseende

Regleringsalternativet innebär att det anges när dubbelseende är tillåtet för samtliga behörigheter. Det gäller om dubbelseendet:

1. har eliminerats genom korrektion,
2. uppträder i blickriktningar utanför 30 grader till höger och till vänster från den rakt fram och utanför 20 grader uppåt och nedåt, eller
3. uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten.

Även om de krav som beskrivits under punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav medges för lägre behörigheter om en anpassningsperiod har passerat och anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.

Om de krav som beskrivits i punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav för högre behörigheter inte medges.

Alternativet innebär också att eliminering kan ske med ocklusion när det gäller lägre behörigheter.

I allmänna råd anges att prismaglas är exempel på korrektion som kan eliminera dubbelseende.

Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet  
Regleringsalternativet innebär att det är hinder för innehav av samtliga behörigheter vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende. Alternativet innebär också att det i allmänna råd framgår att sådan nedsatt kontrastkänslighet, sådant nedsatt mörkerseende och sådan ökad bländningskänslighet som inte är relevant för trafiksäkerheten inte bör beaktas.

Regleringsalternativet innebär att det vid allvarligt nedsatt mörkerseende är tillåtet att köra på dagtid, under förutsättning att körkortet har kompletterats med en villkorskod om detta. Alternativet innebär också att det i allmänna råd framgår att total nattblindhet eller liknande begränsning av seendet i mörker bör beaktas som allvarlig nedsättning.

### **Regleringsalternativ 2**

Synskärpa

Regleringsalternativet innebär att föreskrifterna fortsätter att i detalj reglera hur synskärpan ska mätas, men reglerna anpassas så att de vedertagna metoder för mätning av synskärpan som används idag kan användas. Själva synskärpekraven är desamma som för regleringsalternativ 1.

Regleringsalternativet innebär att särkravet för nystagmus får vara kvar, både för lägre och högre behörigheter.

#### Monokulärt seende

Regleringsalternativet innebär att innehav kan godkännas för lägre behörigheter om seendet med enbart ett öga har funnits i *mer än ett år* och

1. synskärpan är minst 0,5 i det seende ögat
2. kraven på synfält är uppfyllda, och
3. anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.

Om seendet med enbart ett öga däremot har funnits i *mindre än ett år* kan innehav för lägre behörigheter endast medges efter prövning hos Transportstyrelsen och under förutsättning att en anpassningsperiod har passerat och att anpassningen samt uppgifterna om synskärpan och synfältet har intygats av behörig medicinsk personal.

Regleringen innebär alltså, till skillnad mot alternativ 1, att det ställs olika krav beroende på om det monokulära seendet har utvecklats nyligen (inom det senaste året) eller om det har funnits mer än ett år.

För högre behörigheter ser regleringsalternativ 2 likadant ut som alternativ 1, vilket innebär att det är hinder för högre behörigheter om man är enögd.

I allmänna råd anges, precis som i regleringsalternativ 1, att avsaknad av syn i ett öga definieras som att synskärpan i det ögat är 0 och att ögat saknar förmåga att uppfatta ljus.

Väsentlig synnedsättning på ett öga  
Regleringsalternativ 2 innebär att föreskriften inte definierar vad väsentlig synnedsättning är.

Regleringsalternativet innebär, precis som för alternativ 1, att innehav för lägre behörigheter kan medges vid väsentlig synnedsättning på ett öga.

Även innehav av högre behörigheter kan medges om följande förutsättningar uppfylls:

1. En anpassningsperiod har passerat.
2. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal
3. Ärendet har prövats hos Transportstyrelsen.

Skillnaden med detta regleringsalternativ jämfört med alternativ 1 är att det i alternativ 2 även regleras att Transportstyrelsen ska ta ställning till körkortsinnehav.

#### Dubbelseende

Regleringsalternativ 2 innebär att det, i likhet med alternativ 1, anges när dubbelseende är tillåtet för samtliga behörigheter.

Det gäller om dubbelseendet:

1. har eliminerats genom korrektion,
2. dubbelseendet uppträder i blickriktningar som inte är relevanta för trafiksäkerheten, eller
3. uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten.

Skillnaden mot regleringsalternativ 1 är att i alternativ 2 anges inga blickriktningar för när dubbelseende är tillåtet. Istället regleras att dubbelseende som uppträder i blickriktningar som inte är relevanta för trafiksäkerheten inte behöver beaktas.

Även om de krav som beskrivits under punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda innebär alternativet att innehav kan medges för lägre behörigheter om dubbelseendet har funnits i *mer än ett år*, anpassning har skett och anpassningen har bedömts av behörig medicinsk personal.

Om dubbelseendet har funnits i *mindre än ett år* kan innehav för lägre behörigheter medges endast efter prövning hos Transportstyrelsen och under förutsättning att en anpassningsperiod har passerat och att anpassningen har intygats av behörig medicinsk personal.

Regleringen innebär alltså, till skillnad mot alternativ 1, att det ställs olika krav beroende på om dubbelseendet har utvecklats nyligen (inom det senaste året) eller om det har funnits mer än ett år.

För högre behörigheter ser regleringsalternativ 2 likadant ut som alternativ 1, vilket innebär att om de krav som beskrivits i punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda, kan innehav för högre behörigheter inte medges.

Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet

Regleringsalternativet innebär att det är hinder för innehav av högre behörigheter vid nedsatt kontrastkänslighet.

#### **Sammanfattande jämförelse av övervägda alternativ**

I Tabell 1 nedan sammanfattas likheter och skillnader mellan de olika regleringsalternativen.

Väg och järnväg  
Trafikant  
Trafikantregler

Tabell 1. Sammanfattande jämförelse av övervägda alternativ.

Synsättningsalternativ	Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 2
<b>Synskärpa</b>	<p><i>Lägre behörigheter:</i> Synskärpan ska vara minst 0,5 på 4–6 meters avstånd från ögat.</p> <p><i>Högre behörigheter:</i> Synskärpan ska, på 4–6 meters avstånd från ögat vara minst 0,8 i det bättre ögat och minst 0,1 i det sämre ögat.</p> <p><i>Särskilt för taxiförarlegitimation:</i> Synskärpan ska, på 4–6 meters avstånd från ögat, när båda ögonen används tillsammans, vara minst 0,8.</p> <p>Kraven på hur synskärpan ska mätas tas bort.</p> <p>Särkravet om nystagmus tas bort.</p>	<p><i>Lägre behörigheter:</i> Synskärpan ska vara minst 0,5 på 4–6 meters avstånd från ögat.</p> <p><i>Högre behörigheter:</i> Synskärpan ska, på 4–6 meters avstånd från ögat vara minst 0,8 i det bättre ögat och minst 0,1 i det sämre ögat.</p> <p><i>Särskilt för taxiförarlegitimation:</i> Synskärpan ska, på 4–6 meters avstånd från ögat, när båda ögonen används tillsammans, vara minst 0,8.</p> <p>Föreskrifterna reglerar i detalj hur synskärpan ska mätas.</p> <p>Särkravet om nystagmus är kvar.</p>
<b>Monokulärt seende</b>	<p><i>Lägre behörigheter:</i> Innehav kan medges om</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Synskärpan är minst 0,5</li> <li>2. Synfältskraven är uppfyllda</li> <li>3. En anpassningsperiod har passerat</li> <li>4. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal</li> </ol>	<p><i>Lägre behörigheter:</i> Innehav kan medges om det monokulära seendet har funnits <i>i mer än ett år</i> och</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Synskärpan är minst 0,5</li> <li>2. Synfältskraven är uppfyllda</li> <li>3. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal</li> </ol>

Synsättning	Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 2
		Innehav kan medges om det monokulära seendet har funnit <i>i mindre än ett år</i> och <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Synskärpan är minst 0,5</li> <li>2. Synfältskraven är uppfyllda</li> <li>3. En anpassningsperiod har passerat</li> <li>4. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal</li> <li>5. Ärendet har prövats hos Transportstyrelsen.</li> </ol>
	<i>Högre behörigheter:</i> Hinder för körkortsinnehav  Avsaknad av syn i ett öga definieras som att synskärpan i det ögat är 0 och att ögat saknar förmåga att uppfatta ljus.	<i>Högre behörigheter:</i> Hinder för körkortsinnehav.  Avsaknad av syn i ett öga definieras som att synskärpan i det ögat är 0 och att ögat saknar förmåga att uppfatta ljus.
<b>Väsentligt nedsatt syn på ett öga</b>	<i>Lägre behörigheter:</i> Innehav kan medges.  <i>Högre behörigheter:</i> Innehav kan medges efter att en anpassningsperiod har passerat och anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.  Väsentligt nedsatt syn definieras som att synskärpan plötsligt har försämrats så att den understiger 0,3. Vid bedömning av vad som utgör väsentlig nedsättning bör hänsyn tas till hur snabbt och hur mycket synskärpan har försämrats.	<i>Lägre behörigheter:</i> Innehav kan medges.  <i>Högre behörigheter:</i> Innehav kan medges om: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En anpassningsperiod har passerat</li> <li>2. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal</li> <li>3. Ärendet har prövats hos Transportstyrelsen.</li> </ol> Väsentligt nedsatt syn definieras inte i föreskriften.

Synnedsättning	Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 2
Dubbelseende	<p><i>Samtliga behörigheter:</i> Körkort kan medges om dubbelseendet</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. har eliminerats genom korrektion</li> <li>2. uppträder i blickriktningar utanför 30 grader till höger och till vänster från den rakt fram och utanför 20 grader uppåt och nedåt, eller</li> <li>3. uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten.</li> </ol> <p><i>Lägre behörigheter:</i> Även om de krav som beskrivits under punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav medges för lägre behörigheter om en anpassningsperiod har passerat och anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.</p> <p><i>Högre behörigheter:</i> Om de krav som beskrivits i punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav för högre behörigheter inte medges.</p> <p>Eliminering kan ske med exempelvis prismaglas och när det gäller lägre behörigheter även med ocklusion.</p>	<p><i>Samtliga behörigheter:</i> Körkort kan medges om dubbelseendet</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. har eliminerats genom korrektion</li> <li>2. uppträder i blickriktningar som inte är relevanta för trafiksäkerheten, eller</li> <li>3. uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten.</li> </ol> <p><i>Lägre behörigheter:</i> Även om de krav som beskrivits under punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav medges för lägre behörigheter under följande förutsättningar. Innehav kan medges om dubbelseendet har funnits i <i>mer än ett år</i> och</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. anpassning har skett</li> <li>2. anpassningen har bedömts av behörig medicinsk personal</li> </ol> <p>Innehav kan medges om dubbelseendet har funnits i <i>mindre än ett år</i> och</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. en anpassningsperiod har passerat</li> <li>2. anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal</li> <li>3. ärendet har prövats hos Transportstyrelsen.</li> </ol> <p><i>Högre behörigheter:</i> Om de krav som beskrivits i punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav för högre behörigheter inte medges.</p> <p>Eliminering kan ske med exempelvis prismaglas och när det gäller lägre behörigheter även med ocklusion.</p>



Synnedläggning	Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 2
Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet	<p><i>Samtliga behörigheter:</i></p> <p>Hinder för innehav vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende.</p> <p>Vid allvarligt nedsatt mörkerseende är det tillåtet att köra på dagtid, under förutsättning att körkortet har kompletterats med en villkorskod om detta.</p>	<p><i>Lägre behörigheter:</i></p> <p>Inga regler om kontrastkänslighet, mörkerseende eller bländningskänslighet.</p> <p><i>Högre behörigheter:</i></p> <p>Hinder för innehav vid nedsatt kontrastkänslighet.</p>

Remiss

## 5. Vilka är berörda?

### 5.1 Företag

Optiker berörs av föreslagen ändring. Enligt uppgift från Optikbranschen och Alla bolag finns det 800–900 optikbutiker i landet<sup>2</sup> och ca 2800 legitimerade optiker som är under 65 år.<sup>3</sup>

### 5.2 Medborgare

De som berörs av föreslagen reglering är i första hand enskilda medborgare med nystagmus, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet eller allvarligt nedsatt mörkerseende som söker eller innehar körkort.

Transportstyrelsen har ingen uppgift om hur många dessa medborgare är. Däremot finns statistik över hur många körkort som återkallas varje år på grund av medicinska skäl, det är ca 5 000 stycken.<sup>4</sup> För att få reda på hur många av dessa 5 000 körkort som har återkallats på grund av nystagmus, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende eller mörkerseende krävs en manuell genomgång. En sådan genomgång är ett omfattande arbete som det inte finns resurser till. På samma sätt skulle det krävas ett omfattande arbete för att ta reda på hur många av de som söker körkortstillstånd som inte beviljas tillstånd på grund av nystagmus, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende eller nedsatt mörkerseende.

Enligt interna uppskattningar är återkallelse på grund av nystagmus, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende eller nedsatt mörkerseende en mycket liten grupp. Det finns andra medicinska områden där återkallelse är betydligt vanligare, till exempel synfälsnedsättningar, kognitiva problem och missbruk eller beroende. Transportstyrelsen uppskattar att det är färre än 50 personer per år som berörs av de föreslagna förändringarna om monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende och nedsatt mörkerseende.

Personer som ansöker om körkortstillstånd eller som har körkort och som har allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller allvarligt ökad

<sup>2</sup> Enligt uppgift från Optikbranschen 2021-12-21 och [www.allabolag.se](http://www.allabolag.se) 2023-02-21.

<sup>3</sup> <https://www.socialstyrelsen.se/statistik-och-data/statistik/alla-statistikamnen/halso-och-sjukvardspersonal/>

<sup>4</sup> [Statistik över återkallade körkort efter återkallelsepunkt - Transportstyrelsen](#)

bländningskänslighet påverkas också av förslaget. Transportstyrelsen kan inte bedöma hur många personer det handlar om, men uppskattar att det är få som kommer nekas körkortstillstånd eller få körkortet återkallat enbart på grund av allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller allvarligt ökad bländningskänslighet. Det beror på att det oftast är en ögonsjukdom som är orsaken till nedsättningen. När sjukdomen har gått så långt att den har lett till allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller allvarligt ökad bländningskänslighet har den ofta även påverkat andra delar av synen, vilket gör att kraven för till exempel synskärpan eller synfältet inte heller uppfylls.

### 5.3 Staten, regioner och kommuner

Föreskriftsförslaget innebär att ögonsjukvården berörs. Enligt Socialstyrelsen fanns år 2017 ca 820 verksamma läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.<sup>5</sup>

Förutom ögonsjukvården berörs även Transportstyrelsen av föreslagna ändringar.

## 6. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 6.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Föreskriftsförslaget bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Regleringen påverkar i första hand enskilda medborgare, men även ögonsjukvården och optiker påverkas.

Optiker föreslås få utfärda flera av de synintyg som kan krävas vid olika typer av synnedsättningar samt vid kontroll av synskärpa (se *Bilaga 1 – Konsekvensutredningen av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav*). Landets optikbutiker kommer därför påverkas av reglerna som föreslås för synskärpa, monokulärt seende och väsentligt nedsatt syn på ett öga. En fördel med det nya förslaget är att synskärpan får mätas med de vedertagna metoder som normalt används inom branschen, vilket borde underlätta för optikbutikerna. Totalt sett

---

<sup>5</sup> [Tillgång och efterfrågan på specialistläkare inom samtliga specialiteter Socialstyrelsen](#)

bedömer Transportstyrelsen att konsekvenserna för optikbutikerna kopplat till de regelförändringar som föreslås blir relativt små.

## 6.2 Medborgare

Förslaget innebär vissa lättnader som skulle kunna leda till att fler personer kan beviljas körkort eller får behålla sitt befintliga körkort.

- Det kommer inte krävas någon anpassningsperiod för personer med lägre behörigheter som plötsligt får en väsentligt nedsatt synskärpa på ett öga (så länge som de inte klassas som enögda).
- Det kommer inte längre finnas några särskilda krav på synskärpan för personer med nystagmus.
- Personer som har dubbelseende som uppträder i blickriktningar utanför 20 grader uppåt och nedåt kommer kunna beviljas körkort.

Förslaget innebär också att några krav som inte ställs uttryckligen idag kommer att ställas. För en person som blivit enögd kommer det alltid att krävas en anpassningsperiod. Det kommer också att krävas en synfältsundersökning för att säkerställa att reglerna för synfält uppfylls i dessa fall. Vidare innebär förslaget att en person med allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller allvarligt ökad bländningskänslighet inte får ha körkort. De nya kraven skulle kunna leda till att körkort inte beviljas eller att körkortet återkallas.

## 6.3 Staten, regioner eller kommuner

Ögonsjukvården kommer att påverkas av förslaget eftersom de som ska utfärda synintyg får nya regler att förhålla sig till. Reglerna blir förhoppningsvis enklare att förstå vilket borde underlätta för ögonsjukvården.

Föreskriftsförslaget bedöms påverka Transportstyrelsen i form av övergångskostnader för anpassning av blanketter. Se den övergripande konsekvensutredningen.

## 6.4 Miljö

De föreslagna regelförändringarna bedöms inte få någon betydande effekt på miljön.

## 6.5 Externa effekter

De föreslagna regelförändringarna bedöms inte få någon betydande extern effekt på till exempel utsläpp till luft och vatten, buller, olyckor, infrastrukturslitage eller trafiksäkerhet.

## 7. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Se avsnitt 4.2 för redogörelse av varför reglering anses vara det bästa alternativet.

Som redovisats under avsnitt 4.3 har Transportstyrelsen övervägt två olika regleringsalternativ. Nedan beskrivs konsekvenserna för vart och ett av alternativen samt varför Transportstyrelsen anser att alternativ 1 är det bästa.

### 7.1 Synskärpa

#### Mätning av synskärpan

Regleringsalternativ 1 innebär att kravet på *hur* synskärpan ska mätas vid ansökan tas bort. Regleringsalternativ 2 innebär att föreskriften, precis som idag, reglerar hur synskärpan ska mätas. En nackdel med att ha alltför detaljerad reglering är att föreskrifterna blir svåra att tillämpa när teknikutvecklingen går framåt. Eftersom Transportstyrelsen föreslår att det bara är läkare och optiker som får utfärda synintyg där synskärpan ska anges<sup>6</sup> (se *Bilaga 1 – Konsekvensutredningen av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav*) anser myndigheten att behovet av en reglering kring hur synskärpan ska mätas försvinner. Det ingår i läkares och optikers yrkesansvar att mäta synskärpan på ett korrekt sätt. Transportstyrelsen menar därför att regleringsalternativ 1 är att föredra framför regleringsalternativ 2. Transportstyrelsen bedömer att risken för att synskärpan mäts på ett felaktigt sätt inte borde öka med föreslagen reglering.

För att tydliggöra att det är synskärpan på långt håll som avses och inte närsynskärpan, innebär båda regleringsalternativen att synskärpan ska ha ett visst värde på 4–6 meters avstånd från ögat. Detta avstånd är rekommenderat av optikbranschen och avstämt med läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar på en workshop. I ett allmänt råd framgår också att olika tekniska lösningar kan användas för att simulera avståndet (för att tydliggöra att det inte behöver vara ett faktiskt avstånd på 4–6 meter).

#### Särkrav om nystagmus

Regleringsalternativ 1 innebär att särkravet om nystagmus tas bort. Regleringsalternativ 2 innebär att föreskriften, precis som idag, fortsätter att ha specifika regler om nystagmus. De expertläkare som deltagit i

---

<sup>6</sup> Idag får synintyg utfärdas av läkare, optiker, oftalmologassistent, ortoptist, den som har genomgått utbildning till optometritekniker, ögonsjuksköterska, den som är anställd hos optiker eller vid trafikskola och som har gått en särskild utbildning.

föreskriftsarbetet anser att särkravet om nystagmus inte är nödvändigt. Deras åsikt stämmer väl överens med den åsikt som expertpanelen hade i det översynsarbete om syn som föregick detta föreskriftsarbete.

Det är relativt få personer med nystagmus som har fått körkortet återkallat som en följd av att de inte har tillräcklig synskärpa i alla blickriktningar. Flera av dessa personer har dessutom fått körkortet tillbaka efter en undantagsprövning.

Transportstyrelsen anser att regleringen om nystagmus inte tillför sådan nytta trafiksäkerhetsmässigt att det är motiverat att behålla särkravet. Transportstyrelsen anser därför att regleringsalternativ 1 är att föredra framför regleringsalternativ 2.

## 7.2 Monokulärt seende

### Definition av monokulärt seende

I körkortsdirektivets regler kring monokulärt seende står ”...den som är helt blind på ett öga...”. Det finns ingen definition av vad som menas med *helt blind* i direktivet men de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet anser att begreppet *helt blind* måste motsvara begreppet *totalt blind* som finns definierat i ICD 10<sup>7</sup>. Transportstyrelsen har valt att använda sig av den definition för *helt blind* som finns i ICD 10.

Båda regleringsalternativen innebär därför att avsaknad av syn i ett öga anges som att synskärpan i det ögat är 0 och att ögat saknar förmåga att uppfatta ljus. På så sätt försvinner den otydlighet som finns idag angående när en person faktiskt saknar syn på ett öga.

### Reglernas utformning i förhållande till körkortsdirektivets krav

I körkortsdirektivet finns olika regler beroende på om det monokulära seendet är nyligen utvecklat eller om det har funnits en längre tid.

Vid nyligen utvecklat monokulärt seende anges i direktivet att det krävs en anpassningsperiod och att det efter denna period krävs ett positivt yttrande från synexpert och trafiksäkerhetsexpert innan körkort kan medges.

Vid monokulärt seende som funnits en längre tid anges i direktivet att den monokulära synen ska ha funnits tillräckligt länge så att anpassning kan ha skett. Behörig medicinsk personal ska intyga att personen har anpassat sig till den monokulära synen och att synfältet för det seende ögat överensstämmer med de synfältskrav som finns.

---

<sup>7</sup>Syftet med ICD (International statistical classification of diseases and related health problems) är att möjliggöra klassificering och statistisk beskrivning av sjukdomar och andra hälsoproblem.

Transportstyrelsen har diskuterat två olika regleringsalternativ. Alternativ 1 innebär att reglerna ser likadana ut oavsett om det monokulära seendet är nyligen utvecklat eller om det har funnits en längre tid. I alternativ 1 föreslås att det i medicinföreskrifterna regleras att synskärpan ska vara minst 0,5, synfältskraven ska vara uppfyllda, en anpassningsperiod ska ha passerat och bedömning av behörig medicinsk personal (synexpert) krävs innan körkort kan medges.

Alternativ 2 innebär att reglerna ser olika ut beroende på hur länge det monokulära seendet har funnits. För personer som har haft det monokulära seendet mer än ett år ser reglerna likadana ut som för alternativ 1. Men för personer som har utvecklat monokulärt seende under det senaste året krävs, förutom de krav som finns i alternativ 1, att ärendet ska prövas hos Transportstyrelsen även under pågående innehav (och inte bara vid ansökan och förnyelse). Detta skulle innebära att det föreligger hinder för innehav så länge sådan prövning hos myndigheten inte gjorts, vilket betyder att läkare - istället för att själva bedöma att anpassning skett - skulle behöva anmäla sådana tillstånd till myndigheten, som måste utreda och fatta beslut i frågan. Anledningen till att Transportstyrelsen övervägt ett sådant alternativ är enbart den formulering som finns i det bakomliggande körkortsdirektivet. I direktivet anges följande:

*”Om en förare nyligen utvecklat dubbelseende eller blivit blind på det ena ögat bör det föreskrivas en anpassningsperiod (exempelvis sex månader) under vilken det inte är tillåtet att föra ett motorfordon. Efter denna anpassningsperiod kan tillstånd att föra ett motorfordon endast ges efter ett positivt yttrande från synexperter och trafiksäkerhetsexperter.”*

I det översynsarbete som föregick föreskriftsarbetet gjordes bedömningen att de nu gällande föreskrifterna inte nådde upp till direktivets minimikrav eftersom de, liksom regleringsalternativ 1, inte innehåller något uttryckligt krav på bedömning av trafiksäkerhetsexpert (vilket i det svenska körkortssystemet i avsaknad av annat alternativ kan vara Transportstyrelsen). Transportstyrelsen har diskuterat regleringsalternativ 2 på workshopar med ögonläkare och optiker och deltagarna ansåg att sådana regler skulle bli mycket komplicerade och svåra att förstå och tillämpa, bli betungande för individen och vården samt sakna relevans för trafiksäkerheten. Transportstyrelsen har gjort bedömningen att körkortsdirektivets krav på yttrande från trafiksäkerhetsexpert får anses vara uppfyllda även i nu gällande föreskrifter och i regleringsalternativ 1. I bedömningen har större hänsyn tagits till hela det svenska körkortssystemet och vad som är proportionerligt. Mot den bakgrunden anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 1 är att föredra framför alternativ 2.

### 7.3 Väsentlig synnedsättning på ett öga

#### **Definition av väsentlig synnedsättning på ett öga**

Regleringsalternativ 1 innebär att väsentlig synnedsättning på ett öga definieras som att synskärpan plötsligt och kraftigt har försämrats så att den understiger 0,3. Regleringsalternativ 2 innebär att väsentlig synnedsättning inte definieras i föreskriften, det blir istället upp till den som utfärdar synintyget att bedöma när en synnedsättning anses vara så väsentligt nedsatt att en anpassningsperiod krävs. Transportstyrelsen bedömer att regleringsalternativ 2 kan bli svårt för ögonsjukvården att förhålla sig till, reglerna blir otydliga och svåra att följa. Alternativet innebär också en risk för att personer med liknande synnedsättning bedöms på olika sätt. Transportstyrelsen anser därför att någon form av gränsvärde behöver anges i föreskriften.

I medicinföreskrifterna idag används gränsvärdet 0,3 vid plötsligt sänkt synskärpa för att reglera när det är hinder för lägre behörigheter (se avsnitt 2.3 om särkrav). Enligt ICD 10 är synen måttligt nedsatt om synskärpan är mellan 0,3–0,1. Enligt WHO gäller att: *Den person som på bästa ögat och efter korrektion har en synskärpa som är 0,3 eller sämre eller den som har ett synfält på mindre än 20 grader har en synnedsättning.* Eftersom kraven på synfältet måste uppfyllas även om personen har väsentligt nedsatt syn på ett öga anser Transportstyrelsen att det i föreskriften enbart behöver definieras vilken nivå på synskärpan som gäller för att synen ska betraktas som väsentligt nedsatt. Enligt de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet är 0,3 en rimlig och vedertagen gräns, den stämmer även överens med liknande definitioner i ICD 10 och WHO.

Transportstyrelsen anser att regleringsalternativ 1 är att föredra framför regleringsalternativ 2.

#### **Särkrav för personer med lägre behörigheter som har väsentlig synnedsättning på ett öga**

Båda regleringsalternativen innebär att särkravet för personer med lägre behörigheter som har väsentlig synnedsättning på ett öga tas bort. Särkravet innebär att en anpassningsperiod krävs för personer som plötsligt fått en sänkt synskärpa under 0,3 i ett öga. Transportstyrelsens bedömning är att det inte finns tillräckligt med underlag för att behålla särkravet. Det är mycket svårt att hitta vetenskaplig litteratur om plötsligt påkommen synnedsättning och om det finns ett behov av anpassningsperiod i förhållande till bilkörning. De expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet anser att det som är viktigt att ta hänsyn till är att kraven för synfält fortfarande uppfylls.



**Reglernas utformning i förhållande till körkortsdirektivets krav**

I körkortsdirektivet regleras att det krävs en anpassningsperiod för en förare som fått väsentligt nedsatt syn på ett öga. Efter den perioden krävs positivt yttrande från synexpert och trafiksäkerhetsexpert innan körkort kan medges.

Transportstyrelsen har diskuterat två olika regleringsalternativ. Alternativ 1 innebär att det i medicinföreskrifterna regleras att en anpassningsperiod och bedömning av behörig medicinsk personal (synexpert) krävs innan körkort kan medges. I alternativ 2 regleras förutom de krav som finns i alternativ 1 att ärendet även måste prövas hos Transportstyrelsen även under pågående innehav (och inte bara vid ansökan och förnyelse). Detta skulle innebära att det föreligger hinder för innehav så länge sådan prövning hos myndigheten inte gjorts, vilket betyder att läkare - istället för att själva bedöma att anpassning skett - skulle behöva anmäla sådana tillstånd till myndigheten, som måste utreda och fatta beslut i frågan. Anledningen till att Transportstyrelsen övervägt ett sådant alternativ är enbart den formulering som finns i det bakomliggande körkortsdirektivet. I direktivet anges följande:

*”Om en förare fått väsentligt nedsatt syn på ett öga bör det föreskrivas en lämplig anpassningsperiod (exempelvis sex månader) under vilken det inte är tillåtet att föra ett motorfordon. Efter denna anpassningsperiod kan tillstånd att föra ett motorfordon endast ges efter ett positivt yttrande från synexperter och trafiksäkerhetsexperter.”*

I det översynsarbete som föregick föreskriftsarbetet gjordes bedömningen att de nu gällande föreskrifterna inte nådde upp till direktivets minimikrav eftersom de, liksom regleringsalternativ 1, inte innehåller något uttryckligt krav på bedömning av trafiksäkerhetsexpert (vilket i det svenska körkortssystemet i avsaknad av annat alternativ kan vara Transportstyrelsen).

Transportstyrelsen har gjort bedömningen att körkortsdirektivets krav på yttrande från trafiksäkerhetsexpert får anses vara uppfyllda även i nu gällande föreskrifter och i regleringsalternativ 1. I bedömningen har större hänsyn tagits till hela det svenska körkortssystemet och vad som är proportionerligt, se resonemang under avsnitt 7.2. Mot den bakgrunden anser myndigheten att regleringsalternativ 1 är att föredra då regleringen blir enklare att förstå.

#### 7.4 Dubbelseende

**Otydliga regler rörande dubbelseende**

Båda regleringsalternativen innebär att det i en inledande paragraf anges när dubbelseende är förenligt med körkortsinnehav. Transportstyrelsen bedömer att medicinföreskrifterna på så sätt blir tydligare än vad de är idag.

I regleringsalternativen har det med ett allmänt råd tydliggjorts att vid dubbelseende som har eliminerats med prismaglas är det tillåtet att ha både lägre och högre behörigheter. Av den föreslagna bestämmelsen om dubbelseende framgår att eliminering även kan ske genom ocklusion för de lägre behörigheterna. Transportstyrelsen anser att denna del av förslaget borde leda till att det blir lättare att förstå när dubbelseende utgör hinder för innehav.

I samband med de workshoppar som hållits har det från läkare och optiker påpekats att många har dubbelseende på mycket nära håll, men att det inte är något som påverkar förmågan att köra bil. För att förtydliga att reglerna inte gäller dubbelseende på mycket nära håll, innebär båda regleringsalternativen ett tydliggörande av att dubbelseende som uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten är tillåtet.

Det som skiljer regleringsalternativen åt är i vilka blickriktningar som dubbelseende får uppträda utan att det är hinder enligt medicinföreskrifterna.

- I regleringsalternativ 1 framgår att dubbelseende som uppträder i blickriktningar utanför 30 grader till höger och till vänster från den rakt fram och utanför 20 grader uppåt och nedåt är tillåtet.
- I regleringsalternativ 2 framgår att dubbelseende som uppträder i blickriktningar som inte är relevanta för trafiksäkerheten är tillåtet.

I medicinföreskrifterna regleras idag att dubbelseende som uppträder i blickriktningar utanför 30 grader från den rakt fram är tillåtet för lägre behörigheter. För högre behörigheter regleras inga blickriktningar, där framgår enbart att dubbelseende är hinder. Körkortsdirektivet anger inga blickriktningar för när dubbelseende är hinder, varken för lägre eller högre behörigheter. Enligt de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet har många personer dubbelseende i extrema blickriktningar och det är inget som påverkar körförmågan. Syftet med körkortsdirektivet kan inte vara att hindra dessa personer från att ha körkort. Transportstyrelsen anser därför att det är rimligt att tydliggöra att dubbelseende i vissa blickriktningar är tillåtet för innehav av körkort. Därför innebär båda regleringsalternativen att dubbelseende vid olika blickriktningar på något sätt regleras både för lägre och högre behörigheter.

Det saknas studier som ger ett exakt gradtal för när dubbelseende påverkar körförmågan och när det inte gör det. De gradtal som anges i regleringsalternativ 1 grundar sig därför på de av Transportstyrelsen anlitade expertläkarnas egen kunskap och erfarenhet. De menar att dubbelseende som uppträder i blickriktningar utanför 20 grader uppåt och nedåt inte borde påverka körförmågan.

Regleringsalternativ 2, innehåller inte några gradtal utan innebär att intygsskrivande läkare måste göra en bedömning av om det handlar om dubbelseende i en blickriktning som är relevant för trafiksäkerheten. Alternativet diskuterades på en workshop med läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Läkarna vara mycket skeptiska till att ta bort kraven på vilka blickriktningar som reglerna ska gälla för. De menade att det skulle försvåra deras arbete och leda till att personer bedöms på olika sätt beroende på vem de går till.

Utifrån ovanstående resonemang anser Transportstyrelsen sammanfattningsvis att regleringsalternativ 1 är det bästa alternativet.

### **Särkrav för dubbelseende som har funnits en längre tid**

Idag kräver medicinföreskrifterna att alla med dubbelseende, oavsett hur länge dubbelseendet har funnits, måste genomgå en bedömning innan körkort kan medges. Det innebär ett särkrav för de personer har haft dubbelseende under en längre tid, eftersom körkortsdirektivet enbart reglerar de som nyligen har utvecklat dubbelseende. Direktivets regler om dubbelseende liknar direktivets regler om monokulärt seende, men med skillnaden att direktivet både reglerar vad som gäller vid nyligen utvecklat monokulärt seende och vid monokulärt seende som har funnits en längre tid.

Transportstyrelsen har diskuterat körkortsdirektivets regler om monokulärt seende och dubbelseende med de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet och de kan inte på något sätt förstå eller motivera varför direktivet inte reglerar dubbelseende som har funnits en längre tid. De anser att det ofta är svårare och tar längre tid att anpassa sig till ett obehandlat dubbelseende än till monokulärt seende. Samma expertläkare tror att majoriteten av de som har ett obehandlat dubbelseende inte kan eller vill köra bil, då dessa personer ofta är mycket påverkade av sin synnedläggelse. Mot bakgrund av ovanstående borde det röra sig om väldigt få personer som har ett obehandlat dubbelseende som de inte har anpassat sig till, som faktiskt vill köra bil. Trots det anser Transportstyrelsen att det skulle vara mycket allvarligt om några enskilda personer som har haft dubbelseende under längre tid får köra bil, utan att det görs en bedömning av om de anpassat sig till det. Slutsatsen baseras på vad som framkommit i diskussion med expertläkarna i frågan. Transportstyrelsen bedömer att dubbelseende, oavsett om det nyligen har utvecklats eller om det har funnits en längre tid, utgör en så allvarlig nedsättning av synfunktionen att det kan påverka trafiksäkerheten negativt. Det särkrav som redan i dag finns i medicinföreskrifterna är därför befogat och ska vara kvar, så som föreslås i regleringsalternativ 1 och 2. När hänsyn tas till övriga problem som finns kopplat till reglerna för dubbelseende anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 1 är det bästa alternativet.

**Reglernas utformning i förhållande till körkortsdirektivets krav**

I körkortsdirektivet regleras att det krävs en anpassningsperiod för en förare med lägre behörigheter som nyligen utvecklat dubbelseende. Efter den perioden krävs positivt yttrande från synexpert och trafiksäkerhetsexpert innan körkort kan medges. Som nämnts under avsnittet om särkrav ovan, anser Transportstyrelsen att det även är viktigt att reglera vad som gäller för dubbelseende som funnits en längre tid.

Transportstyrelsen har diskuterat två olika regleringsalternativ. Alternativ 1 innebär att reglerna ser likadana ut oavsett om dubbelseendet är nyligen utvecklat eller om det har funnits en längre tid. Alternativ 1 innebär också att det i medicinföreskrifterna regleras att en anpassningsperiod och bedömning av behörig medicinsk personal (synexpert) krävs innan körkort för lägre behörighet kan medges.

Alternativ 2 innebär att reglerna ser olika ut beroende på hur länge dubbelseendet har funnits. För personer som har haft dubbelseende mer än ett år ser reglerna likadana ut som för alternativ 1. Men för personer som har utvecklat dubbelseende under det senaste året krävs, förutom de krav som finns i alternativ 1, att ärendet ska prövas hos Transportstyrelsen även under pågående innehav (och inte bara vid ansökan och förnyelse). Detta skulle innebära att det föreligger hinder för innehav så länge sådan prövning hos myndigheten inte gjorts, vilket betyder att läkare - istället för att själva bedöma att anpassning skett - skulle behöva anmäla sådana tillstånd till myndigheten, som måste utreda och fatta beslut i frågan. Anledningen till att Transportstyrelsen övervägt ett sådant alternativ är enbart den formulering som finns i det bakomliggande körkortsdirektivet. I direktivet anges följande:

*”Om en förare nyligen utvecklat dubbelseende eller blivit blind på det ena ögat bör det föreskrivas en anpassningsperiod (exempelvis sex månader) under vilken det inte är tillåtet att föra ett motorfordon. Efter denna anpassningsperiod kan tillstånd att föra ett motorfordon endast ges efter ett positivt yttrande från synexperter och trafiksäkerhetsexperter.”*

I det översynsarbete som föregick föreskriftsarbetet gjordes bedömningen att de nu gällande föreskrifterna inte nådde upp till direktivets minimikrav eftersom de, liksom regleringsalternativ 1, inte innehåller något uttryckligt krav på bedömning av trafiksäkerhetsexpert (vilket i det svenska körkortssystemet i avsaknad av annat alternativ kan vara Transportstyrelsen).

Transportstyrelsen har diskuterat regleringsalternativ 2 på workshoppar med läkare och optiker och deltagarna ansåg att sådana regler skulle bli mycket komplicerade och svåra att förstå och tillämpa, bli betungande för individen och vården samt sakna relevans för trafiksäkerheten. Transportstyrelsen har

gjort bedömningen att körkortsdirektivets krav på yttrande från trafiksäkerhetsexpert får anses vara uppfyllda även i nu gällande föreskrifter och i regleringsalternativ 1. I bedömningen har större hänsyn tagits till hela det svenska körkortssystemet och vad som är proportionerligt.

Mot den bakgrunden anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 1 är att föredra framför alternativ 2 då regleringen blir enklare att förstå.

### 7.5 Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet

Regleringsalternativ 1 innebär att det är hinder för innehav av både lägre och högre behörigheter vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende.

Regleringsalternativ 2 innebär att det enbart är hinder för högre behörigheter vid nedsatt kontrastkänslighet.

Körkortsdirektivet reglerar att det är hinder för högre behörigheter för en person som har nedsatt kontrastkänslighet. Motsvarande hindersbestämmelse finns inte i direktivet för nedsatt mörkerseende eller ökad bländningskänslighet. Av direktivet framgår dock att om det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn är tillräckligt god ska kontrastkänslighet, känslighet mot bländning och mörkerseende särskilt uppmärksammas. Syftet med detta är enligt Transportstyrelsens bedömning att säkerställa att synen är tillräckligt god för körkortsinnehav vid dessa tillstånd. I detta ligger att tillstånden i vissa fall, var för sig eller tillsammans, kan vara tillräckligt allvarliga för att utgöra hinder för innehav av körkort. En person som är totalt nattblind kan exempelvis inte betraktas ha tillräckligt god syn för att köra i mörker.

Regleringsalternativ 1 innebär att nedsättningarna måste vara allvarliga för att de ska vara hinder för körkortsinnehav. Transportstyrelsen anser att det är viktigt att särskilja på allvarlig nedsättning som kan påverka förmågan att köra bil och den nedsättning som de flesta får med ökad ålder. Till den föreslagna bestämmelsen föreslås ett allmänt råd där det framgår att sådan nedsatt kontrastkänslighet, sådant nedsatt mörkerseende och sådan ökad bländningskänslighet som inte är relevant för trafiksäkerheten inte bör beaktas. I det allmänna rådet framgår också att total nattblindhet eller liknande begränsning av seendet i mörker bör beaktas som allvarlig nedsättning.

Vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet eller allvarligt nedsatt mörkerseende, anser myndigheten att det är viktigt att det finns möjlighet att återkalla körkortet eller att neka körkortstillstånd. Det är också en förutsättning för att uppfylla direktivet. Transportstyrelsen anser därför att regleringsalternativ 1 är att föredra framför regleringsalternativ 2.

Transportstyrelsen anser även att en person som har allvarligt nedsatt mörkerseende borde kunna få tillstånd att köra bil i dagsljus utan att behöva söka undantag. Det är anledningen till att regleringsalternativ 1 föreslår en sådan lösning.

**8. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

**9. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

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

Se den övergripande konsekvensutredningen.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

**11. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

**12. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

## C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	-	-	-	-
<b>Medborgare</b>	Något fler personer än idag kommer uppfylla kraven vid dubbelseende och nystagmus.	Personer med monokulärt seende måste uppfylla fler krav än idag. Personer med allvarligt nedsatt kontrastkänslighet och allvarligt ökad bländningskänslighet får inte ha körkort.	-	-
<b>Staten m.fl.</b>	Reglerna om framförallt dubbelseende blir enklare att förstå för ögonsjukvården.	Transportstyrelsen behöver anpassa blanketter och auto-handläggning.	-	-
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	-	-	-	-

## D. Samråd

Se den övergripande konsekvensutredningen.