

Från: Skoglund Elsy <Elsy.Skoglund@transportstyrelsen.se>
Skickat: den 13 mars 2024 15:14
Ämne: Omremiss av förslag av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.; svar senast 10 april 2024

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Kategorier: Björn
AppServerName: p360_prod
DocumentID: RR 2024-62:01
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 omremiss 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: [Omremiss av förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd \(TSFS 2010:125\) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. - Transportstyrelsen](#)

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast 10 april 2024**.
Ange diarienummer **TSF 2020-99** i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till: 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

Telefon: 0771-503 503

Vänliga hälsningar
Åsa Ericson, gruppledare
Foreskriftsgruppen

genom

Elsy Skoglund
Trycksakshandläggare
Avdelning juridik

Transportstyrelsen
781 23 Borlänge
transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

Läs om hur Transportstyrelsen behandlar dina personuppgifter på transportstyrelsen.se/personuppgifter.

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

Omremiss

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

Under hösten 2023 remitterade Transportstyrelsen ett föreskriftsförslag om nya synkrav vid körkortsinnehav. Förslaget innebar bland annat ändrade synfältskrav och ändringar kopplat till det grundläggande och det utökade synintyget. Förslaget innebar att det, precis som idag, ska vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar det utökade synintyget. Det förslag som remitterades går att hitta i sin helhet på Transportstyrelsens webbplats: [Remiss av förslag om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd \(TSFS 2010:125\) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. - Transportstyrelsen.](#)

Transportstyrelsen fick under föregående externremiss synpunkter på att även optiker borde få utfärda det utökade synintyget och att det vore bra att minska belastningen på ögonsjukvården så mycket som möjligt. Myndigheten har även uppmärksammats på att nya optikerföreskrifter trädde i kraft den 1 januari 2024 (*Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kompetenskrav och vissa arbetsuppgifter för optiker (HSLF-FS 2023:31)*).

Transportstyrelsen har därför omarbetat föreskriftsförslaget i de delar som rör reglerna om vem som får utfärda det utökade synintyget och synintyget under pågående innehav när det handlar om dubbelseende (17 kap. 1, 2 och 5 §§).

Den ursprungliga remissen var omfattande och innehöll förutom föreskriftsförslaget flera konsekvensutredningar. Dels en utredning som på ett övergripande plan beskrev samtliga ändringar, dels tre mer detaljerade utredningar som var och en beskrev konsekvenserna för olika delar av arbetet.

De tre detaljerade konsekvensutredningarna fanns bifogade som bilagor till den övergripande konsekvensutredningen och var 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

Den ändring som Transportstyrelsen nu föreslår och som föranleder omremiss finns kortfattat beskriven i den övergripande konsekvensutredningen och mer detaljerat i bilaga 1. Inga ändringar har gjorts som medför ändringar i bilaga 2 och 3 och Transportstyrelsen väljer därför att enbart omremittera den övergripande konsekvensutredningen tillsammans med bilaga 1 och föreskriftsförslaget.

De delar av konsekvensutredningarna som är kopplade till omremissen har markerats med gult. Även de delar av föreskriftsförslaget som är kopplade till omremissen och ändrade i förhållande till föregående remissutskick har markerats med gult. Övriga delar i konsekvensutredningarna och föreskriftsförslaget omfattas inte av omremissen. Vi ber er vänligen att enbart lämna synpunkter på de delar som omfattas av omremissen och inte sådant som redan hanterats i det första remissutskicket. Remissvaren från föregående remissutskick och från omremissen kommer att publiceras på Transportstyrelsens webbsida i samband med att föreskrifterna beslutas.

Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

Förslagets innehåll i korthet

Transportstyrelsen föreslår att även optiker får utfärda det utökade synintyget. Om uppgifterna i det utökade synintyget inte kan besvaras av optiker, till exempel för att den synnedläggning som personen har eller misstänks ha i ett sällsynt fall ligger utanför optikerns kompetensområde, kan Transportstyrelsen i enlighet med överordnad författning ändå förelägga om intyg utfärdat av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Transportstyrelsen föreslår även att optiker får utfärda synintyg som rör

dubbelseende under pågående körkortsinnehav, så länge som dubbelseendet inte har neurologisk eller okänd grund.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft hösten 2024.

Föreskriftsförslaget 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 **10 april 2024**. 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

Kontakta oss

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

E-post: 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 Trafikutbildares 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

[Skriv underserie]

Transportstyrelsen föreskriver¹ med stöd av 8 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen (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 taxiförarlegitimation enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2021:119) om taxiförarlegitimation.

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

¹ 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

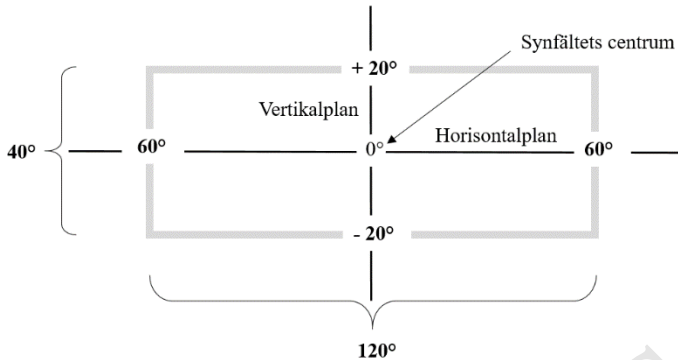
Synfältskrav

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

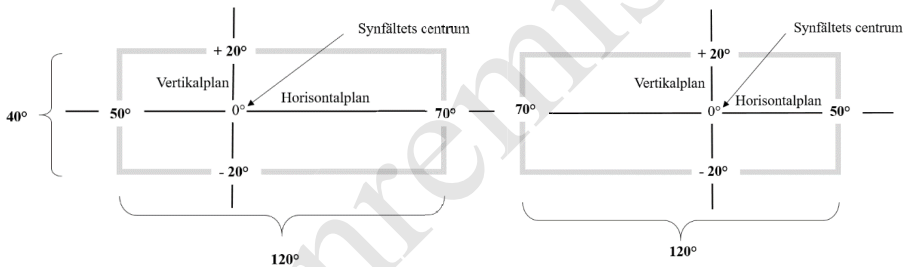
Vad som avses med ett Estermanprogram och likvärdigt program framgår av 10 och 11 §§.

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.

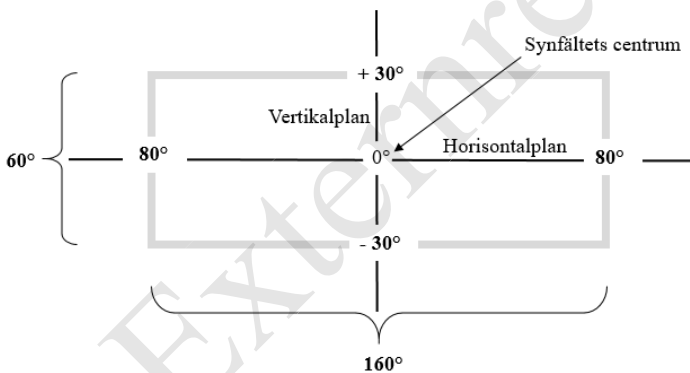
Med nedsatt ljuskänslighet avses oförmåga att uppfatta en eller flera testpunkter i ett Estermanprogram eller motsvarande resultat i ett likvärdigt program.

Allmänna råd

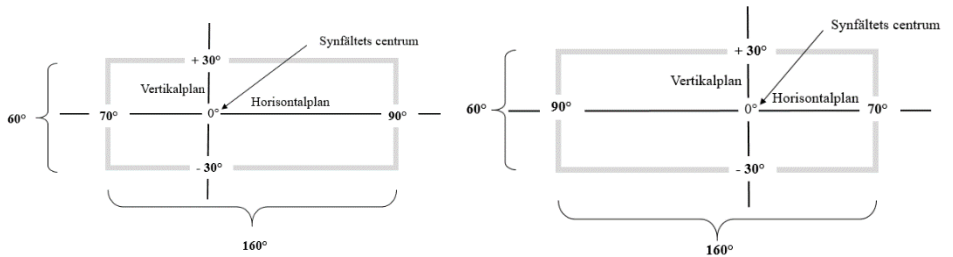
När resultatet av en undersökning med ett likvärdigt program visar nedsatt ljuskänslighet, bör testpunkternas antal och placering i området med nedsatt ljuskänslighet jämföras med testpunkternas antal och placering i motsvarande område i ett Estermanprogram.

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 (cd/m²),

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/m²).

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 taxiförläggning, 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. synnedsättningen 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 (cd/m²),
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 utökat synintyg enligt vad som sägs i 2 kap. 20 § ges in till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska intygas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar eller optiker 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 utökat synintyg enligt vad som sägs i 2 kap. 20 § ges in till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska intygas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar eller optiker 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 eller optiker. Om dubbelseendet har neurologisk eller okänd orsak: 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

Uppgift om	Intygas av
<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
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 taxi-förarlegitimation: 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

Uppgift om	Intygas av
<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
<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

Uppgift om	Intygas av
<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> 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

Allmänna råd

Om ett medicinskt förhållande är ospecificerat bör underlaget i första hand kompletteras med läkarintyg utfärdat av en specialist i allmänmedicin.

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)

Transportstyrelsen föreslår, efter remiss 2023-12-22, vissa ändringar i det tidigare remitterade föreskriftsförslaget. Ändringarna rör vem som får utfärda det utökade synintyget och vem som får utfärda synintyg under pågående körkortsinnehav. Dessa ändringar föranleder en omremittering. Ändringarna är gulmarkerade i detta dokument. Det är endast det som är gulmarkerat som omfattas av omremissen.

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 **eller optiker** 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.

Innehållsförteckning

KONSEKVENsutREDNING AV FÖRESKRIFTER OM ÄNDRING I TRANSPORTSTYRELSENS FÖRESKRIFTER OCH ALLMÄNNA RÅD (TSFS 2010:125) OM MEDICINSKA KRAV FÖR INNEHAV AV KÖRKORT M.M.	1
A. ALLMÄNT	5
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. TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE	19
13. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?	19
14. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?	19

C. SAMMANSTÄLLNING AV KONSEKVENSER.....	20
D. SAMRÅD	22

Externremiss

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.¹

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:

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

- Regler om synundersökning
Reglerna är otydliga, innehållet i undersökningen kan ifrågasättas 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).²
- Trafikskolor som erbjuder synundersökning (uppskattningsvis omkring 450 stycken).³
- 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

² Enligt uppgift från Optikbranschen 2021-12-21 och www.allabolag.se 2023-02-21.

³ 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.*

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.

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).⁴
- 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 detaljerade 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.*

⁴ [Tillgång och efterfrågan på specialistläkare inom samtliga specialiteter Socialstyrelsen](#)

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

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, det gäller synintyg för högre behörigheter, **utökade synintyg** 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 **ansöker om körkort eller** 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 infrastrukturslitage.

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

Föreskriftsföreslaget 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 rättssäker 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.

Tilläggs 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 Transportstyrelsen 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 synprovare 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 miljö kvalitetsmålen 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.⁵

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

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 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 det utökade synintyget -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 synprövare	-	Utbildning för synprövare kommer inte längre att behövas.	-	-

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Medborgare	<p>Större sannolikhet för korrekta och likvärdiga bedömningar.</p> <p>Lättare att få tid för synundersökning under pågående körkortsinnehav.</p> <p>Lättare att få tid för att få ett utökat synintyg utfärdat.</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>	-	-
Staten m.fl.	<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.	-
Externa effekter	-	-	-	-
Totalt	-	-	-	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 patientorganisationer⁶**
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.

⁶ Glaukomförbundet, Strokeförbundet, Diabetesförbundet och Diabetesorganisationen i Sverige

- **Trafikskolebranschen och de som utbildar synprövare**
Syftet var att informera om de förändringar som Transportstyrelsen överväger och få deltagarnas synpunkter.

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

E-post: Foreskriftersyn@transportstyrelsen.se

Telefon: 0771-503 503

Externremiss

Transportstyrelsen föreslår, efter remiss 2023-12-22, vissa ändringar i det tidigare remitterade föreskriftsförslaget. Ändringarna rör vem som får utfärda det utökade synintyget och vem som får utfärda synintyg under pågående körkortsinnehav. Dessa ändringar föranleder en omremittering. Ändringarna är gulmarkerade i detta dokument. Det är endast det som är gulmarkerat som omfattas av omremissen.

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 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 eller optiker 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

A. ALLMÄNT	5
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?	35
5.1 Företag	35
5.2 Medborgare	35
5.3 Staten, regioner och kommuner	36
6. Vilka konsekvenser medför regleringen?	36
6.1 Företag	36
6.2 Medborgare	37
6.3 Staten, regioner eller kommuner	40
6.4 Miljö	41
6.5 Externa effekter	42
7. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?	42
7.1 Grundläggande synundersökning	42
7.2 Utökad synundersökning	48
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? .	57
B. TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE	57

11.	Hur påverkar regleringen funktionsmålet?.....	57
12.	Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?.....	57
C.	FÖRETAG.....	57
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?.....	66
15.1	Trafikskolor	66
15.2	Optikbutiker	67
15.3	Utbildare för synprovare	68
16.	I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?.....	69
16.1	Trafikskolor	69
16.2	Optikbutiker	69
16.3	Utbildare för synprovare	70
17.	Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?.....	70
17.1	Trafikskolor	70
17.2	Optikbutiker	70
17.3	Utbildare för synprovare	70
18.	Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?	71
18.1	Trafikskolor	71
18.2	Optikbutiker	71
18.3	Utbildare för synprovare	71
D.	SAMMANSTÄLLNING AV KONSEKVENSER.....	72
E.	SAMRÅD	73
19.	Trafikskolebranschen.....	73
20.	Optikbranschen.....	73
21.	Utbildare för synprovare	74
BILAGA 1A – METODBESKRIVNING FÖR ENKÄTUNDERSÖKNING TILL TRAFIKSKOLEBRANSCHEN, OPTIKBRANSCHEN OCH UTBILDARE FÖR SYNPRÖVARE		
75		
1.	Bakgrund.....	75

2.	Enkäternas konstruktion	75
3.	Enkäten till trafikskolor	75
3.1	Urval	75
3.2	Datum för utskick	76
3.3	Svarsfrekvens	76
4.	Enkäten till optikbutiker	76
4.1	Urval	76
4.2	Datum för utskick	77
4.3	Svarsfrekvens	77
5.	Enkäten till utbildare	77
5.1	Urval	77
5.2	Datum för utskick	77
5.3	Svarsfrekvens	77
BILAGA 1B – OPTIKBRANSCHENS SKRIVELSE		78

Externremiss

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 synnedläggelse 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 synnedläggelse 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 utbildning. 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

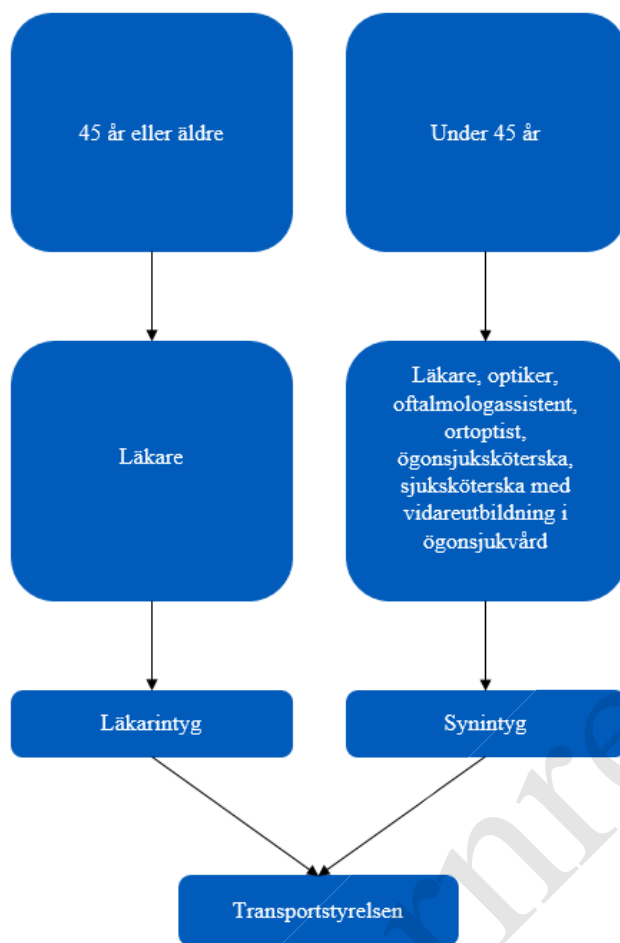
I körkortslagen regleras att lägre behörigheter ska förnyas vart tionde år och högre behörigheter ska förnyas vart femte år. I lagen regleras också att man i samband med ansökan om förnyelse av sina högre behörigheter ska visa att de medicinska kraven fortfarande är uppfyllda. Motsvarande krav finns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

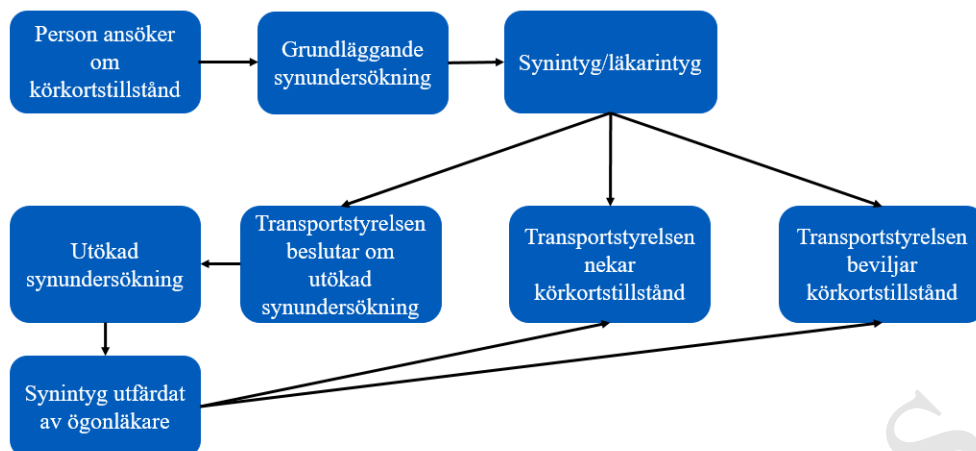
- Synskärpeprov
- Synfältsundersökning (Donders konfrontationsmetod¹)
- Kontroll av ögats rörlighet
- Uppmärksammande av dubbelseende
- Uppmärksammande av begränsat seende vid nedsatt belysning

Av medicinföreskrifterna framgår att om läkaren finner det sannolikt att synfältsdefekter föreligger ska en perimetriundersökning² 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.

¹ 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.

² 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 innehåses 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 synnedläggningar 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 ögonsjukdomar som anses vara progressiva. Några vanligt förekommande

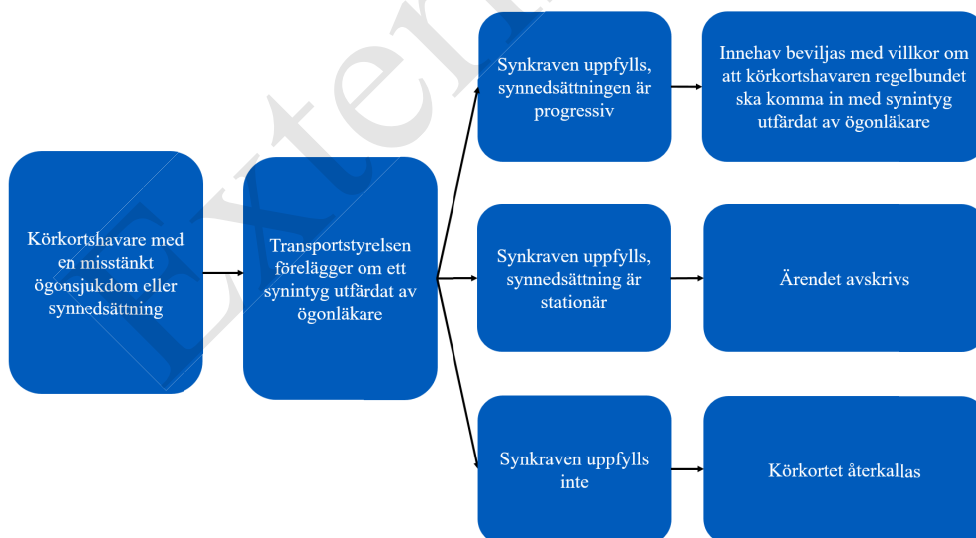
progressiva ögonsjukdomarna i körkortsärenden är glaukom, katarakt, keratokonus, makuladegeneration, retinitis pigmentosa och retinopati.

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 synnedsättning utreder myndigheten om synkraven för körkortsinnehavet fortfarande uppfylls.

Om läkarintyget visar att personen uppfyller synkraven och har en synnedsättning som inte försämras över tid (stationär) fattar Transportstyrelsen beslut om att avskriva ärendet. Om läkarintyget däremot visar att personen uppfyller synkraven men har en synnedsättning 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.³

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

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

till åtgärder om Transportstyrelsen vid en uppföljande tillsyn påvisar brister i synundersökningsverksamheten.

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 sökbar 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 sökbar 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
Synfältsundersökning, i regel Donders konfrontationsmetod.	Synfältsundersökning 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 översyn⁴ 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.⁵

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.⁶ 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 synfältsdefekter inte uppmärksammas. Det finns också en risk att människor med liknande synfältsnedsättningar behandlas på olika sätt.

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

⁵ Vid möte med optikbranschen 2020-01-14.

⁶ 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.⁷ 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.	-

⁷ 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 översyn⁸ 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 resurser på personer som verkligen behöver vård. Istället får de lov att

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

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 hanterar 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 synkraven 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 översyn⁹ 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.

⁹ 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.¹⁰

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

¹⁰ 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.

som är 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* synintyget. 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 synintyget 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 perimetri¹¹ alltid ska göras vid den grundläggande synundersökningen. Utöver perimetriundersökningen ska även synskärpan mätas och anamnesfrågor besvaras på motsvarande sätt som i alternativ 1.

¹¹ 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.

Externremiss

Väg och järnväg
Trafikant
Trafikantregler

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

	Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 2	Regleringsalternativ 3	Regleringsalternativ 4
Vem får utfärda det grundläggande synintyget för lägre behörigheter?	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.
Vem får utföra den grundläggande synundersökningen?	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.
Vad ska den grundläggande synundersökningen innehålla?	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.
Vilka regler finns i medicinföreskrifterna för att säkerställa tillräcklig kompetens hos den som utfärdar det grundläggande synintyget?	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

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 – Transportstyrelsens förslag

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

Transportstyrelsen kommer att ta fram en blankett för det utökade synintyget med frågor som ska besvaras av intygsgivaren.

Om frågorna i det utökade synintyget inte kan besvaras av optiker, till exempel för att den synnedsättning som personen har eller misstänks ha i ett sällsynt fall ligger utanför optikerns kompetensområde, kan Transportstyrelsen i enlighet med överordnad författning ändå förelägga om intyg utfärdat av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Detsamma gäller då svaren i blanketten visar på ett tillstånd som kräver en bedömning av specialist i ögonsjukdomar, som till exempel anpassning vid dubbelseende på grund av neurologisk orsak. Transportstyrelsen möjligheter

att förelägga om sådant läkarintyg som behövs för prövning av de medicinska lämpligheten följer av 3 kap. 3 § och 10 kap. 6 § körkortslagen samt 3 kap. 5 § körkortsförordningen.

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.

Väg och järnväg
Trafikant
Trafikantregler

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

	Regleringsalternativ 1	Regleringsalternativ 2 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 3	Regleringsalternativ 4
Vem får utfärda det utökade synintyget?	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och optiker.	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.
Vem får utföra den utökade synundersökningen?	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.
Vad ska den utökade synundersökningen innehålla?	<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>

	Regleringsalternativ 1	Regleringsalternativ 2 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 3	Regleringsalternativ 4
	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.¹² När det handlar om dubbelseende där orsaken till dubbelseendet är okänd eller har neurologisk grund krävs intyg från 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.¹³

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.

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

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

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

Externremiss

Väg och järnväg
Trafikant
Trafikantregler

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

	Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 2	Regleringsalternativ 3
Vem får utfärda synintyget under pågående körkortsinnehav?	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och i det flesta fall optiker. Underlag som handlar om dubbelseende där orsaken till dubbelseendet är okänd eller har neurologisk grund måste alltid intygas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och optiker.	Läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.
Vem får utföra synundersökningen under pågående körkortsinnehav?	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.
Vilka regler finns kring villkorsuppföljning?	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 synprovare. 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. 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.

För att få sina högre behörigheter förnyade krävs också att en synundersökning är genomförd. Transportstyrelsen har inte tillgång till statistik över hur många synundersökningar för 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 216¹⁴ 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.

¹⁴ 233 476 + 85 740 = 319 216

Transportstyrelsen har inte heller tillgång till statistik över hur många synintyg som myndigheten efterfrågar under pågående körkortsinnehav. Enligt 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 synfältsnedsättningar, mörkerseende och villkorsuppföljning av progressiva ögonsjukdomar. Enligt Socialstyrelsen fanns år 2017 ca 820 verksamma läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.¹⁵

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.

¹⁵ [Tillgång och efterfrågan på specialistläkare inom samtliga specialiteter Socialstyrelsen](#)

6.2 Medborgare

Tillgänglighet

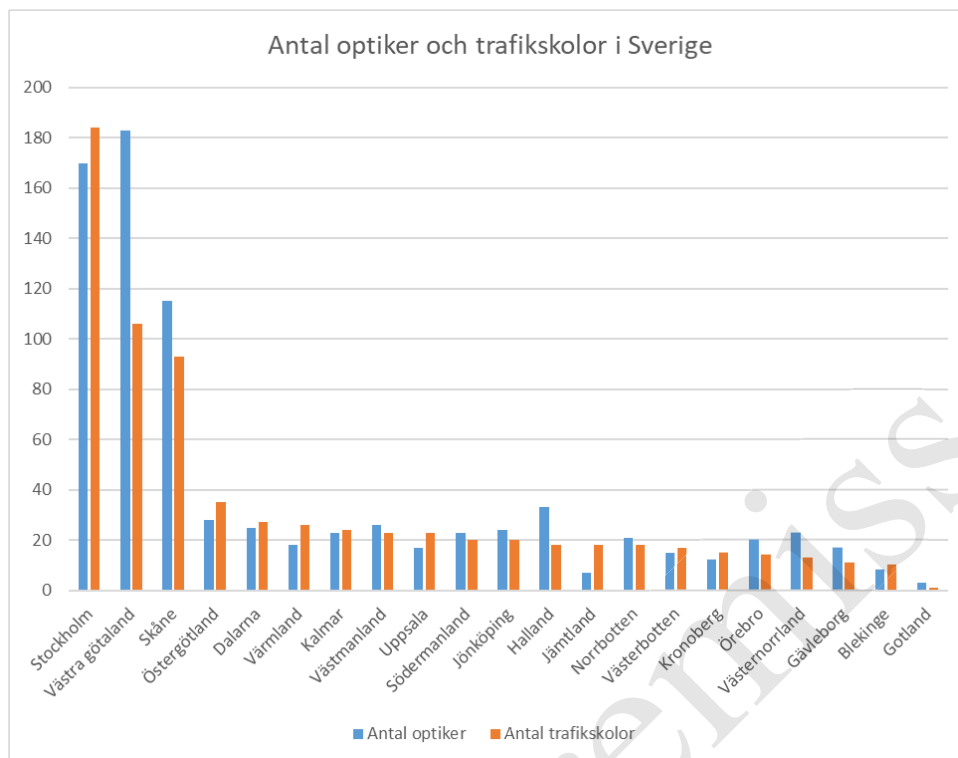
Det föreslagna regleringsalternativet om grundläggande synundersökning kommer troligtvis att leda till att majoriteten av de trafikskolor som idag erbjuder synundersökning inte kommer att göra det framöver. En konsekvens av detta blir att den som ska boka tid för en grundläggande synundersökning behöver vända sig till en optiker. Medborgaren har även, precis som idag, möjlighet att vända sig till hälso- och sjukvården för att boka en läkartid för den grundläggande synundersökningen, men Transportstyrelsen bedömer att det inte kommer att ske i någon större omfattning.¹⁶ 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 trafikskolor¹⁷ 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.

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

¹⁷ Enligt uppgift från 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 förbättras eftersom föreskriftsförslaget innebär att både läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och optiker får utfärda dessa intyg.

Transportstyrelsen bedömer även 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 synundersökningen 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.¹⁸

Transportstyrelsen har svårt att uppskatta eventuella förändringar i kostnaden för de utökade synintygen och 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.¹⁹

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

¹⁸ Enligt resultat från enkätundersökningar som Transportstyrelsen har genomfört.

¹⁹ 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.

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 likvärdig bedömning vid den utökade synundersökningen i praktiken inte borde öka särskilt mycket med föreslagen reglering.

Förslaget innebär att även optiker får utfärda det utökade synintyget och majoriteten av de synintyg som Transportstyrelsen kan komma att efterfråga under pågående körkortsinnehav. Transportstyrelsen bedömer att denna förändring inte kommer påverka sannolikheten för likvärdiga bedömningar.

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.

Det föreslagna regleringsalternativet angående vem som får utfärda det utökade synintyget borde minska belastningen på ögonsjukvården i och med att även optiker föreslås få utfärda intyget. I de fall Transportstyrelsen ser behov av att komplettera med ytterligare uppgifter från en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar kommer intyg från ögonsjukvården att krävas. Transportstyrelsens bedömning är dock att det både jämfört med idag och det först remitterade förslaget borde bli betydligt färre synintyg som behöver utfärdas av ögonsjukvården.

Transportstyrelsen bedömer att det föreslagna regleringsalternativet angående innehåll i den utökade synundersökningen 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 synnedläggning misstänks redan idag utförs med perimetri eftersom det i majoriteten av alla fall är just synfältet som behöver utredas mer.

Det föreslagna regleringsalternativet angående vem som får utfärda synintyg under pågående innehav borde minska belastningen på ögonsjukvården i och med att även optiker föreslås få 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.

De förändringar som föreslås 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.²⁰ 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.

²⁰ 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.

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 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 detsamma 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 synfälsdefekter 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 synfälsdefekter 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 synfälskraven inte uppfylls ändå borde komma till myndighetens kännedom.

Transportstyrelsen bedömer därför att den minskade risken att synfälsdefekter 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 synfälsundersökning 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 synfälsundersökning 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 ett 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 synskärpekontroll, 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 synfältsscreening 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

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 synskärpan 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 – Transportstyrelsens förslag

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.

Det utökade synintyget ska bland annat 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 vissa delar en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar då det kan röra sig om diagnosättning av ett antal behandlingskrävande ögonsjukdomar. Expertläkarnas synpunkter har även fått stöd vid en workshop som Transportstyrelsen höll för läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.²¹

I januari 2024 trädde nya föreskrifter för optiker i kraft.²² I tidigare reglering fanns en paragraf som angav att optiker har till uppgift att till läkare hänvisa patienter med misstänkta sjukliga förändringar av ögat eller dess funktioner eller ögonförändringar till följd av skador. Denna reglering är borttagen i de nya föreskrifterna. Det innebär nu med ökad tydlighet att optiker ansvarar för diagnostik och handläggning som ligger inom deras kompetensområde.

Majoriteten av de uppgifter som framkommer i de utökade synintyg som Transportstyrelsen får in är sådana uppgifter som både optiker och läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar har kompetens att lämna. Transportstyrelsen bedömer att det är få fall där optikernas kompetens inte räcker till och där ytterligare uppgifter från en läkare kommer behövas. I dessa fall har myndigheten i överordnad författning²³ möjlighet att förelägga personen om ett nytt intyg som ska vara utfärdat av en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Transportstyrelsen ser inga trafiksäkerhetsrisker med den föreslagna hanteringen.

Att även optiker får utfärda det utökade synintyget kommer att avlasta ögonsjukvården mer än regleringsalternativ 1. För vissa enskilda medborgare med svårbedömda ögonsjukdomar eller synnedsättningar, kan regleringsalternativ 2 innebära att fler synintyg än idag behöver lämnas in till Transportstyrelsen. Det kan bli aktuellt i de fall medborgaren i ett första skede vänder sig till en optiker för att få det utökade synintyget utfärdat och sedan dessutom måste vända sig till en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. För dessa fåtal medborgare innebär regleringsalternativ 2 en viss försämring jämfört med regleringsalternativ 1 eftersom handläggningstiden kan öka och de dessutom behöver betala för två utökade synintyg istället för ett. Men som nämnts ovan bedömer Transportstyrelsen att det, för de allra flesta medborgare som behöver lämna ett utökad synintyg, kommer räcka med ett intyg från en optiker. För dessa medborgare innebär regleringsalternativ 2 en fördel eftersom det sannolikt är lättare att få tid för en synundersökning hos optiker än inom ögonsjukvården. Regleringsalternativ 2 kommer också att avlasta ögonsjukvården mer än regleringsalternativ 1.

²¹ Workshopen ägde rum 2022-09-20.

²² Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2023:31) om kompetenskrav och vissa arbetsuppgifter för optiker

²³ 3 kap. 3 § och 10 kap. 6 § körkortslagen, samt 3 kap. 5 § körkortsförordningen.

Utifrån ovanstående resonemang förespråkar Transportstyrelsen regleringsalternativ 2.

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 och 2 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.

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 och 2.

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. 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. Underlag som handlar om dubbelseende där orsaken till dubbelseendet är okänd eller har neurologisk grund måste dock alltid intygas av en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Enligt de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet krävs det vid dessa fall av dubbelseende att en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar avgör om anpassning har skett.

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.

Transportstyrelsen anser att optiker har tillräcklig kompetens för att utfärda majoriteten av de synintyg som kan komma att efterfrågas under pågående körkortsinnehav. Men när det gäller dubbelseende av okänd eller neurologisk orsak anser Transportstyrelsen att det krävs en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar (se motivering under regleringsalternativ 1 ovan). Transportstyrelsen anser därför att regleringsalternativ 1 är att föredra framför regleringsalternativ 2. I och med att intyg kopplat till dubbelseende av okänd eller neurologisk orsak utgör en mycket liten andel av alla intyg som Transportstyrelsen efterfrågar under pågående körkortsinnehav bedömer myndigheten att den totala belastningen på ögonsjukvården inte påverkas nämnvärt oavsett om regleringsalternativ 1 eller regleringsalternativ 2 väljs.

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 **majoriteten** 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.

De förändringar som Transportstyrelsen föreslagit i omremissen påverkar inte Transportstyrelsens bedömning om att förslaget är förenligt med EU-rätten. Transportstyrelsens bedömning är att optiker är sådan behörig medicinsk personal som avses i körkortsdirektivet. I de flesta fall har optiker även den kompetens som krävs för att vara synexpert i direktivets mening. Transportstyrelsen bedömer att det är få fall där optikernas kompetens inte räcker till och där ytterligare uppgifter från en läkare kommer behövas. I

dessa fall har myndigheten i överordnad författning²⁴ möjlighet att förelägga personen om ett nytt intyg som ska vara utfärdat av en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Föreskriftsförslaget når därför upp till minimikraven i direktivet.

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. Företag

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

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

²⁴ 3 kap. 3 § och 10 kap. 6 § körkortslagen, samt 3 kap. 5 § körkortsförordningen.

sysselsätter färre än tio personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 2 miljoner euro per år.²⁵

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 synprövare 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 kostnadsrättsliga 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 %. Svarefrekvensen 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.

²⁵ Kommissionens rekommendation av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (2003/361/EG).

Tabell 6. Fördelning antal anställda – tillståndshavare.

Antal anställda	Antal tillståndshavare
1-4 anställda	479 ²⁶
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
Totalt	757

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 det utökade synintyget. Idag får bara läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar utfärda det utökade synintyget.
- Optiker får utfärda majoriteten av de synintyg som Transportstyrelsen efterfrågar under pågående körkortsinnehav. Idag får inte optiker utfärda några av dessa intyg.

²⁶ 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.

Enligt uppgift från Optikbranschen och Alla bolag finns det 800–900 optikbutiker i landet²⁷ och ca 2800 legitimerade optiker som är under 65 år²⁸.

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).²⁹ 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
Totalt	768

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 trafikläroutbildning. Övriga fem utbildare är företag som bedriver annan verksamhet inom optikområdet.

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

²⁷ Enligt uppgift från Optikbranschen 2021-12-21 och www.allabolag.se 2023-02-21.

²⁸ <https://www.socialstyrelsen.se/statistik-och-data/statistik/alla-statistikammen/halso-och-sjukvardspersonal/>

²⁹ Uppgift hämtad från Statistiska centralbyråns hemsida den 27 juni 2023, se länk: [Företag \(FDB\) efter näringsgren SNI 2007, storleksklass och år. PxWeb \(scb.se\)](#)

Tabell 8. Fördelning antal anställda - antal utbildare.

Antal anställda	Utbildare
0 anställda	0
1-4 anställda	1
5-9 anställda	0
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 2023.³⁰ (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.³¹ Den totala

³⁰ [Trafiklärare och instruktörer lön 2023 - Snittlön och jobbutsikter \(allastudier.se\)](#)

³¹ 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 $273 \times 10 = 2730$ SEK, $273 \times 20 = 5460$ SEK

administrativa kostnaden för alla berörda trafikskolor tillsammans uppskattas till 1 228 500–2 457 000 SEK.³² 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 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 2023.³³ (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.³⁴ Den totala administrativa kostnaden för alla optikbutiker tillsammans uppskattas till omkring 2 803 200–8 409 600 SEK.³⁵

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

³² 450 trafikskolor x 2730 SEK/trafikskola = 1 228 500 SEK, 450 trafikskolor x 5460 SEK/trafikskola = 2 457 000 SEK

³³ [Lönestatistik – Hur mycket tjänar...? \(scb.se\)](https://www.scb.se/lonestatistik-hur-mycket-tjanar...?)

³⁴ Kostnad för arbetsgivaren uppgår till 41 700 x 1,3142 x 1,12 = 61 400 SEK/månad. Timkostnaden för arbetsgivaren uppgår till 61 400/168 = 365 SEK. Totala kostnaden för arbetsgivaren uppgår till 365 x 10 = 3650 SEK, 365 x 30 = 10 950 SEK

³⁵ 768 optikbutiker x 3650 SEK/optikbutik = 2 803 200 SEK, 768 optikbutiker x 10 950 SEK/optikbutik = 8 409 600 SEK

synundersökningar som landets optikbutiker kan förväntas få. **Beräkningen är indelad i fyra 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
- **Ökning av antalet utökade synundersökningar för ansökan om lägre och högre behörigheter och förnyelse av högre behörigheter**
- 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.³⁶

Ökning av antalet utökade synundersökningar för ansökan om lägre och högre behörigheter och förnyelse av högre behörigheter

Transportstyrelsen har inte tillgång till statistik över hur många ögonläkarintyg för ansökan om körkortstillstånd för lägre och högre behörigheter och förnyelse av högre behörigheter som Transportstyrelsen efterfrågar varje år. Men enligt interna uppskattning skulle det kunna handla om ca 1500 stycken varje år.

Det är svårt att uppskatta hur många av dessa intyg som framöver kommer utfärdas av optiker. Transportstyrelsens bedömning är att majoriteten av de personer som behöver komma in med ett utökat synintyg i första hand kommer vända sig till en optikbutik. En grov uppskattning är att omkring 80 % av alla utökade synintyget framöver kommer utfärdas av optiker. Det skulle innebära en ökning för landets optikbutiker med 1200 stycken intyg årligen.

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.

³⁶ 35 000 + 85 740 = 120 740

Hälften av dessa blir omkring 60 400 synundersökningar.

Ökad tidsåtgång för optikbutikerna

Idag avsätts cirka 10–15 minuter för den grundläggande synundersökningen hos optikbutiker.³⁷ 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 **163 600**³⁸ fler synundersökningar varje år. Fördelat på antalet optikbutiker skulle det kunna innebära omkring **213**³⁹ 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.

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 synprövare

Transportstyrelsen bedömer att den administrativa kostnaden som föreskriftsförslaget innebär för de som utbildar synprövare 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 synprövare. Ändringen innebär en engångskostnad för företagen. Transportstyrelsen uppskattar att tidsåtgången för en sådan ändring uppgår till 10–20 timmar. Eftersom de som utbildar synprövare har varierande verksamhet (t.ex. optikkedjor och trafikläroutbildning) är det svårt att uppskatta en medellön för utbildarna. Men om man antar att det är optiker

³⁷ [Synundersökning körkort – Syntest körkortstillstånd - Synoptik | Synoptik, Syntest för körkort | Specsavers Sverige, Boka synundersökning hos en legitimerad optiker - Syksam](#)

³⁸ $100\ 000 + 60\ 400 + 2000 + 1200 = 163\ 600$ synundersökningar

³⁹ $163\ 600 / 768 = 213$ stycken synundersökningar per optikbutik

och trafiklärare som är anställda i verksamheten skulle en grov uppskattning av medellönen kunna vara 36 400 SEK/månad.⁴⁰ 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.⁴¹ Den totala administrativa kostnaden för alla berörda utbildare tillsammans uppskattas till 22 330–44 660 SEK.⁴²

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

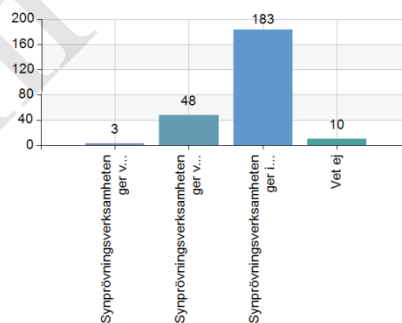
15.1 Trafikskolor

För att utreda vilka kostnadsmissiga 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.

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
Total	244	100

Svarsfrekvens
99,6% (244/245)



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

⁴⁰ 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

⁴¹ 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 = 3190 SEK, 319 x 20 = 6380 SEK

⁴² 7 stycken utbildare x 3190 SEK/utbildare = 22 330 SEK, 7 stycken utbildare x 6380 SEK/utbildare = 44 660 SEK

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 **det utökade synintyget och** synintyg för personer som följs med villkor på grund av synfällsnedläggningar. För att utfärda dessa intyg krävs undersökning i en apparat (perimeter) som har ett Estermanprogram⁴³ 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 synfällsundersökning 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.⁴⁴ Det innebär att många optikbutiker som vill utfärda synintyg vid synfällsnedläggningar 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.⁴⁵

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.⁴⁶

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 synfällsnedläggningar, det är ett val som optikbutikerna själva kan göra.

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

⁴³ Estermanprogrammet är ett program där undersökningen görs med statisk perimetri, alltså där ett stillastående ljusstimuli visas i ett antal förutbestämda positioner.

⁴⁴ Enligt uppgift från företrädare för Optikerförbundet.

⁴⁵ Enligt uppgift från företrädare för Optikerförbundet.

⁴⁶ Enligt uppgift från företrädare för Optikerförbundet.

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 utbildas 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 **det utökade synintyget och** synintyg under pågående körkortsinnehav. För att optiker ska kunna utfärda **det utökade synintyget och** synintyg till körkortshavare med synfäلتsnedsättningar 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 synprövare

I de fall utbildare för synprövare har anställda som enbart arbetar med att utbilda synprövare 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 både det utökade synintyget och synintyg under pågående körkortsinnehav. För att kunna utfärda det utökade synintyget krävs att optikbutiken har en viss utrustning, samt personal som kan hantera utrustningen, se avsnitt 15.2. Detsamma gäller för att kunna utfärda synintyg till körkortshavare med synfältsnedsättningar. 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		
Företag				-
Optikbutiker	Efterfrågan på synunder-sökningar kommer att öka. Optiker får utfärda de grundläggande synintyget för högre behörigheter. Optiker får utfärda det utökade synintyget. 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.	-	-
Medborgare	Större sannolikhet för korrekta och likvärdiga bedömningar. Lättare att få tid för synundersökning under pågående körkortsinnehav. Lättare att få tid för att få ett utökat synintyg utfärdat.	Eventuellt något svårare att få tid för den grundläggande synundersökningen. Priset på den grundläggande synundersökningen kan eventuellt öka något.	-	-
Staten m.fl.	Belastningen på ögonsjukvården kommer minska.	Transportstyrelsen behöver anpassa blanketter och auto-handläggning.		-
Externa effekter	-	-	-	-
Totalt	-	-	-	-

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 000⁴⁷ undersökningar årligen skulle, enligt deltagarna, inte vara något problem. På mötet diskuterades inte vad synundersökningen skulle innehålla eller vem som skulle få utfärda synintyg.

⁴⁷ 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.

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