

Kontaktpersoner i detta ärende
Chefsjurist Petra Eklund Åhlström
010-510 54 31
petra.eklund.ahlstrom@akeri.se

Transportstyrelsen
Väg och järnväg
Box 267
781 23 Borlänge
vag@transportstyrelsen.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE TILL REMISS AV FÖRSLAG TILL ÄNDRING I TRANSPORTSTYRELSENS FÖRESKRIFTER OCH ALLMÄNNA RÅD (TSFS 2010:125) OM MEDICINSKA KRAV FÖR INNEHAV AV KÖRKORT M.M

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag anser att Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december, bilaga III, avsnitt 6 (nedan körkortsdirektivet) skulle implementeras ordagrant, eller i vart fall så nära direktivets ordalydelse som möjligt.
- Sveriges Åkeriföretag anser att ovan förslag skulle ha undanröjt eller i vart fall minskat den otydlighet och i några fall felaktigheter som föreskrifterna hittills innehållit. Transportstyrelsen har vidtagit en omfattande genomlysning (TSV 2018–2366) och därefter reviderat de medicinska kraven i föreskrift TSFS 2010:125, nedan medicinska kraven, tex avseende diabetes. I sitt utrednings och revideringsarbete har Transportstyrelsen kommit fram till att föreskrifterna i vissa fall inte når upp till minimikraven i körkortsdirektivet eller i andra avseende infört särkrav eller bara varit alltför mångordigt och därmed medfört otydligt och osäkra bedömningar.

- Sveriges Åkeriföretag anser att det finns en risk i att förslaget till föreskrifter innehåller så mycket medicinteknisk reglering då dessa med den snabba utveckling på området kan leda till diskrepans mellan regleringen och det som är gängse teknik och förfarande. Dock vill Sveriges Åkeriföretag understryka att rättssäkerhet, trafiksäkerhet och ett likvärdigt med körkortsdirektivet överensstämmande bedömningsätt naturligtvis alltid är att föredra.
- Sveriges Åkeriföretag välkomnar ett förslag där kraven för synfälts hamnar i rätt nivå med körkortsdirektivet och övriga EU länder. Ett sådant förslag kan få positiva konsekvenser såväl för transportnäringen, som är i behov av lastbilschaufförer, som för den enskilde.
- Sveriges Åkeriföretag hänvisar i övrigt till kommentarerna i remissvaret nedan.

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av en konsekvensutredning och författningsförslag. Kommentarna och synpunkterna kommer att följa författningsförslaget.

Först vill Sveriges Åkeriföretag kommentera själva implementeringen av körkortsdirektivets bilaga III. Sveriges Åkeriföretag framförde redan 2021, i samband med att Transportstyrelsen lämnade förslag till ändring av nu aktuella föreskrifter då avsnitt 10 i körkortsdirektivet bilaga III skulle implementeras, att dessa skulle överföras ordagrant för att undanröja alla möjliga feltolkningar som var för handen. Sveriges Åkeriföretag framförde vidare att det inte fanns något hinder mot att Transportstyrelsen i sin föreskrift även tog med allmänna råd. Allmänna råd har ingen författningsmässig status. Fördelen skulle då vara att själva författningen erhöll samma lydelse som enligt direktivets bilaga III. I Sverige är det dock vanligt att direktiv genomförs genom transformation men eftersom direktivets ordalydelse kan få betydelse för tolkning av föreskrift skulle det, i detta fall, åtminstone vara att föredra att hålla sig så nära direktivets ordalydelse som möjligt.

Närmare om författningsförslagen

2 kap 1 §

Synskärpa

I förslaget till 2 kap.1§, som gäller de lägre behörigheterna, föreslås lydelsen kompletteras med vilken metod som skall användas för att bestämma att kravet har uppfyllts. *"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)".* Då körkortsdirektivet saknar sådan reglering finns ett visst utrymme för varje medlemsstat att reglera detta. Ett sådant tillägg bör enbart ske med syfte att uppnå en likvärdig bedömning och mer rättssäker hantering och inte leda till ett strängare krav. Eftersom den medicintekniska utveckling går fort fram finns risk att denna angivna mätmetod inte länge kommer stämma överens med gängse förfarande som är medicinskt vedertaget. Sveriges Åkeriföretag menar att det är en av grunder till att vi anser att avsnitt 6 i körkortsdirektivet skall implementeras enligt sin ordalydelse eller i vart fall att Transportstyrelsen håller sig till direktivets disposition och en ordalydelse så nära direktivet som möjligt och i stället kompletterar med allmänna råd.

2 kap 2 §

I förslaget till 2 kap.2§, som skall gälla de högre behörigheterna, föreslås likt i 1§, lydelsen kompletteras med en metod som skall användas för att bestämma att kravet uppfylls. *Även här görs därför ett tillägg med metod för att mäta att kraven på synskärpa uppfylls, " på 4–6 meters avstånd"* Då körkortsdirektivet saknar sådan reglering finns ett visst utrymme för varje medlemsstat att reglera detta. Nuvarande föreskrift anger inget avstånd. Ett sådant tillägg bör enbart ske med syfte att uppnå en likvärdig bedömning och mer rättssäker hantering och inte leda till ett strängare krav. I det allmänna rådet har Transportstyrelsen vidare angivit en definition av vad som avses med det som anges i körkortsdirektivet med *"tolereras väl"*. I det allmänna rådet anges *" Vid bedömning av om korrektionen tolereras väl bör beaktas om korrektionen fungerar både monokulärt och binokulärt, under den tid som personen framför ett fordon"*. Sveriges Åkeriföretag ifrågasätter om ovan definition av *tolereras väl* kommer leda till en tydligare och rättssäker bedömning. Särskilt med hänvisning till skrivningen *" under den tid som personen framför ett fordon"*.

2 kap 3 §

I nuvarande medicinska föreskrifter finns inga tydliga regler kring vad som gäller för högre behörigheter när en person plötsligt fått en väsentlig synnedsättning i ett öga. Körkortsdirektivets reglering punkt. 6.2 sista st., anges att

*" Om en förare fått väsentligen nedsatt syn på ett öga **bör** det föreskrivas en lämplig anpassningsperiod (exempelvis en sex månaders period) under vilken det inte är tillåtet att föra ett motorfordon. Efter denna anpassningsperiod kan tillstånd att föra ett motorfordon endast ges efter ett positivt yttrande från synexperter och trafiksäkerhetsexperter.*

I författningsförslaget anges att *”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 taxiförläggning.*

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”***

Det är inte självklart om ovan förslag korrekt tolkat direktivets *bör*. Vidare anges i direktivet att *positivt yttrande* krävs från *synexperter och trafiksäkerhetsexperter* för att åter få framföra motorfordon. Det finns en risk att den angivna definitionen av väsentligt nedsatt syn tillsammans med punkt 2 i andra stycket kan uppfattas som otydligt och rent utav en som en skärpning i förhållande till körkortsdirektivet.

2 kap 4§

Författningsförslaget har tagit bort det särkrav (0.3) som finns i den nuvarande lydelsen vilket Sveriges Åkeriföretag välkomnar. Dessutom reglerar nuvarande föreskrifterna om medicinska krav inte uttryckligen vad som gäller vid monokulär syn.

*”2 § Om synskärpan i ett öga understiger **0,3** och synnedsättningen har inträtt plötsligt krävs en anpassningsperiod på minst sex månader innan innehav kan medges.”*

Körkortsdirektivet punkt 6.2 anger däremot att

”Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort och är helt blind på ett öga eller endast använder det ena ögat (exempelvis på grund av dubbelseende) ska ha en synskärpa av minst 0,5, om nödvändigt med korrigerande linser. Behörig medicinsk personal ska intyga att sökanden har haft denna monokulära syn tillräckligt länge för att ha anpassat sig till den och att synfältet för det ögat överensstämmer med de krav som fastställs i punkt 6.1”

I det nya författningsförslaget framkommer, i denna del, direktivets krav tydligare dock anser Sveriges Åkeriföretag att, precis som i § 3 pkt 2, kan det finnas risk för skarpare krav på läkarintyg i förhållandet till direktivet lydelse *” positivt yttrande från synexpert och trafiksäkerhetsexperter”* och därmed större belastning på vården och längre väntetider för den som berörs.

2 kap 5–11, 16–18 §§

Sverige har haft högre synfältskrav än andra EU länder genom att lydelsen och kraven i föreskrifterna varit mer detaljerade samt att Sverige använt sig av andra mätmetoder än många andra länder. Körkortsdirektivet anger inte val av mätmetod. Detta har fått till följd att personer, i Sverige, med vissa synfältsdefekter fått eller riskerar att få sitt körkort återkallat eller fått eller riskerar att få avslag på ansökan om körkortstillstånd. Ett återkallat körkort påverkar livskvaliteten mycket negativt och kan leda till förlust av arbetslöshet, försämrad ekonomiska förutsättningar och försämrad hälsa. Det får också konsekvenser för branscher, som transportnäringen, som lider brist för yrkeschaufförer.

I Transportstyrelsen förslag anges kraven för synfält blir lägre vilket är positivt i de fall då trafiksäkerheten inte heller påverkas. Att bedöma de olika regleringsförslag som Transportstyrelsen ställt upp är dock mycket svårt då det kräver medicinsk kompetens. Sveriges Åkeriföretag välkomnar att kraven nu ställs i nivå med körkortsdirektivet och övriga EU länder. Det noteras också, att föreslagen reglering fortsatt kommer innebära en viss utmaning för att uppnå likvärdiga bedömningar. Sveriges Åkeriföretag vill också peka på att det alltjämt kommer vara viktigt att iakttä noggranna bedömningar för att inte situationer som i Kammarrättens i Göteborgs Mål nr 3427–19 ska uppstå. Sveriges Åkeriföretags förhoppning är även att, förslaget till det reviderade körkortsdirektivet som f n behandlas i EU, skall leda till en framtida, ökad enhetlig hantering av synfältskraven, val av metod etc. samt att det skapas ett *EU-forum* för trafikmedicin som kan utjämna olikheter och förhindra diskriminering mellan och i EU länderna.

2 kap 12–13 §§

I förslaget kvarstår att alla med dubbelseende, oavsett hur länge detta har funnits, måste genomgå en bedömning innan körkort kan medges. Det innebär ett särkrav i förhållande till körkortsdirektivet.

Vidare innebär författningsförslaget en litet förtydligande för de med högre behörigheter där det konstateras att personer med dubbelseende i extrema riktningar inte anses påverka körförmågan. Transportstyrelsen anger att den anser att det är rimligt att tydliggöra att dubbelseendet i vissa blickriktningar är tillåtet för innehav av körkort. Sveriges Åkeriföretag välkomnar förtydligandet i denna del.

2 kap 14 §

Förslaget innebär hinder för innehav av både lägre och högre behörigheter vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende. Här avviker föreskrifterna från körkortsdirektivets disposition och utformning, som endast uttryckligen, reglerar att det är hinder för högre behörigheter för en person som har nedsatt kontrastkänslighet. Den föreslagna föreskriften är mer detaljerad och har en annan disposition än körkortsdirektivet. Det är tveksamt och svårt att avgöra om förslaget stämmer överens med körkortsdirektivets lydelse och intentioner eller om det är ett skarpare krav?

2 kap 15 §

Sveriges Åkeriföretag menar i och för sig att det inte är orimligt att möjlighet kvarstår att förena innehav med villkor att lämna in medicinskt intyg till Transportstyrelsen. Men för att inte belasta hälso- och sjukvården till nackdel för de som behöver vård och för att inte vara för betungande för de personer som idag frekvent måste bekosta och lämna in intyg, så behöver Transportstyrelsen noggrant göra individuella behovsanalyserna för att undvika onödigt ingivande av medicinskt underlag.

2 kap 18 §

Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att säkerställa att krav på innehåll i de olika synundersökningarna inte leder till skillnader i bedömningar av olika synfel och att undersökningarna in blir mer omfattande än som krävs för att uppfylla körkortsdirektivets krav och trafiksäkerheten.

17 kap

Det är tydligt att Transportstyrelsen inte haft bemyndigande att utfärda tillstånd till utbildare av synprovare och inte heller tillsynsmöjligheter över dessa eller ett tydligt mandat att utöva tillsyn över synundersökningsverksamheten vid trafikskolor. I nu aktuellt förslag ändras kravet på så vis, att i stället för att ange vem som får utföra synundersökning så kommer vem som får utfärda synintyget att regleras. Det innebär att det är upp till den som utfärdar synintyget att få avgöra vem som har tillräckligt kompetens att få utföra undersökningen. De som får utfärda synintygen får inte delegera uppgiften vidare. Förslaget innebär vidare att det enbart är optiker och läkare som får utfärda synintyg för både högre och lägre behörigheter, inte övriga grupper som tidigare givits den möjligheten. Sveriges Åkeriföretag tycker det är bra om innehållet i undersökningen kommer vara detsamma oavsett vem som utför kontrollen. Det innebär också att det finns en rätt för läkare att vid utfärdande av läkarintyg som krävs vid ansökan om högre behörigheter och vid förnyelse, att överlåta till en optiker att intyga delen som rör syn. Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt med tillgängligheten för allmänheten, att priset inte höjs för synundersökningar och att belastningen på den viktiga ögonsjukvården inte ökar utan snarare minskar.

Avslutande synpunkter

Sveriges Åkeriföretag anser, som även har framgått ovan, att implementeringen av körkortsdirektivets bilaga III lämpligast görs genom en så ordagrann överföring av texten i bilagan, som rättssäkerheten och likahandlingsprincipen bjuder, till en svensk föreskrift. Den översyn (TSV 2018–2366) som vidtagits av Transportstyrelsen avseende de medicinska kraven har påvisat brister i implementeringen. Regelverket har också blivit onödigt komplicerat och svåröverskådligt. Problem har uppstått både för enskilda, som inte kunnat utbilda sig till förare av tyngre fordon eller fråntagits sina behörigheter och för företagare som lider brist på utbildade och behöriga förare, på grund av felaktigt eller otydligt införlivande av körkortsdirektivet.

Sveriges Åkeriföretags förhoppning är att förslaget kommer medföra harmoniserade och enhetliga synundersökningar så väl för den grundläggande som den utökade. Trots att optiker enligt förslagen kommer också att få genomföra fler synintyg än tidigare är den ansträngda situationen inom den så viktiga ögonsjukvården oroande, inte minste när det gäller de högre behörigheterna. Brist på förare och långa väntetider är en realitet.

Sveriges Åkeriföretag anser också att det är bra att, både det centrala och det perifera synfältets kontrolleras med ett Estermanprogram eller likvärdigt. Förslaget har sagts innebära lägre krav på synfältet vid utredning av eventuella nedsättningar av synfältet. Om förslaget för önskad effekt är det positivt då Sverige hamnar i nivå med kraven i körkortsdirektivet och hos många EU länder. Många som förlorat sina behörigheter kommer att kunna ansöka på nytt. Enligt Transportstyrelsens egen uppskattning är det cirka 1000 personer varje år som får sitt körkort återkallat eller får avslag på sin ansökan om körkortstillstånd på grund av synfältdefekter. Myndigheter och hälso- och sjukvården samt i vissa fall optiker behöver förbereda sig för att möta ett eventuellt ökat behov.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Transportstyrelsens förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.

Stockholm som ovan



Ulric Långberg
Samhällspolitisk Chef