

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

### **Transportstyrelsens förslag:**

Att vissa revideringar görs kopplat till kraven för synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet. Bland annat föreslås att:

- särkravet om nystagmus (ofrivilliga ögonrörelser) tas bort.
- reglerna för väsentligt nedsatt syn på ett öga enbart ska gälla högre behörigheter, vilket innebär att särkravet för lägre behörigheter tas bort.
- blickriktningarna som anger när dubbelseende får uppträda utan att det är hinder för körkortsinnehav justeras.
- hinder för innehav av samtliga behörigheter föreligger vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende.

## Innehållsförteckning Bilaga 3

<b>A. ALLMÄNT</b> .....	<b>4</b>
1. Regler om synskärpa, monokulärt seende, väsentlig synnedsättning på ett öga och dubbelseende .....	4
2. Vad är problemet eller anledningen till regleringen? .....	4
2.1 Synskärpa.....	4
2.2 Monokulärt seende .....	5
2.3 Väsentlig synnedsättning på ett öga .....	5
2.4 Dubbelseende .....	6
2.5 Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet ...	6
3. Vad ska uppnås? .....	7
4. Vilka är lösningsalternativen? .....	7
4.1 Effekter om ingenting görs? .....	7
4.2 Alternativ som inte innebär reglering.....	8
4.3 Regleringsalternativ .....	8
5. Vilka är berörda? .....	17
5.1 Företag .....	17
5.2 Medborgare .....	17
5.3 Staten, regioner och kommuner .....	18
6. Vilka konsekvenser medför regleringen? .....	18
6.1 Företag .....	18
6.2 Medborgare .....	19
6.3 Staten, regioner eller kommuner .....	19
6.4 Miljö .....	19
6.5 Externa effekter .....	19
7. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet? .....	20
7.1 Synskärpa.....	20
7.2 Monokulärt seende .....	21
7.3 Väsentlig synnedsättning på ett öga .....	23
7.4 Dubbelseende .....	24
7.5 Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet ..	28
8. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på? ...	29
9. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? .....	29
10. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? ..	29
<b>B. TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE</b> .....	<b>29</b>
11. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?.....	29
12. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?.....	29
<b>C. SAMMANSTÄLLNING AV KONSEKVENSER</b> .....	<b>30</b>

**D. SAMRÅD .....30**

Remiss

## **A. Allmänt**

### **1. Regler om synskärpa, monokulärt seende, väsentlig synnedsättning på ett öga och dubbelseende**

I körkortsdirektivets bilaga III finns regler som gäller synskärpa, monokulärt seende, väsentlig synnedsättning på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, bländningskänslighet och mörkerseende. I körkortslagen och körkortsförordningen finns inga specifika regler om dessa tillstånd. I körkortslagen konstateras mer generellt att sökande ska ha tillfredsställande syn. I medicinföreskrifterna har däremot reglerna om flera av dessa tillstånd implementerats.

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

Det finns flera problem med dagens reglering. Nedan beskrivs problemen för respektive område.

#### **2.1 Synskärpa**

##### **Mätning av synskärpan**

I medicinföreskrifterna anges att synskärpan vid en läkarundersökning ska mätas i ett ordinärt ljusst rum utan bländande ljuskällor i synfältet. Synprovningstavlan ska vara placerad på fyra eller fem meters avstånd (eventuellt med hjälp av speglar) och ska vara väl och jämnt belyst. Alla bokstäver ska kunna läsas på den rad som anger synskärpan. Det finns också reglerat att man får använda sig av annan apparatur så länge som den är avsedd för ändamålet, då ska minst tio symboler motsvarande en viss synskärpa presenteras och anges korrekt.

Problemet med denna reglering är bland annat att den inte är teknikneutral och blir svår att följa när teknikutvecklingen går framåt. Vid möte med optikbranschen framkom att det är vanligt att inställningarna vid mätning av synskärpa är sådana att avståndet är 6 meter och inte 4 eller 5 meter som anges i medicinföreskrifterna. Dessutom påpekade optikerna att enligt de vedertagna metoder som de använder för att mäta synskärpa anses det normalt att 4 av 5 bokstäver ska kunna läsas för att radens synskärpenivå ska uppnås. Det blir problematiskt när medicinföreskrifternas regler om hur synskärpan ska mätas inte överensstämmer med det förfarande som idag är medicinskt vedertaget.

##### **Särkrav om nystagmus**

I medicinföreskrifterna anges att vid nystagmus (ofrivilliga ögonrörelser) ska synskärpan testas i blickriktningar upp till 30 grader från den rakt fram. I körkortsdirektivet finns inte nystagmus nämnt och det finns inte heller specificerat i vilken blickriktning som synskärpan ska uppnås. Det innebär

att föreskrifternas krav om nystagmus är ett särkrav. Särkrav måste kunna motiveras om det ska vara kvar och det finns sedan tidigare inget skrivet om varför detta särkrav är motiverat.

## 2.2 Monokulärt seende

### **Definition av monokulärt seende**

I medicinföreskrifterna finns specifika krav för den som helt saknar syn på ett öga, men det framgår inte vad som menas med att helt sakna syn på ett öga. Det har till exempel uppstått frågor kring om man helt saknar syn på ett öga i de fall man enbart kan uppfatta om det är ljust eller mörkt i ett rum. Det har lett till problem i ärenden där det ska bedömas om en person får ha körkort eller inte.

### **Minimikraven i körkortsdirektivet uppfylls inte**

I körkortsdirektivet regleras att det för lägre behörigheter krävs en anpassningsperiod för personer som nyligen har fått monokulär syn. Det anges också att de synfältskrav som finns måste uppfyllas även om man är enögd. Dessutom krävs yttrande från behörig medicinsk personal innan innehav kan medges.

I den översyn som föregick föreskriftsarbetet konstaterades bland annat att medicinföreskrifterna inte uppfyller direktivets krav på anpassningsperiod för en person som successivt ser sämre och sämre och tillslut blir enögd. Det konstaterades också att det är otydligt att samma krav för synfältet gäller vid binokulär och monokulär synskärpa.

## 2.3 Väsentlig synnedsättning på ett öga

### **Definition av väsentlig synnedsättning på ett öga**

I körkortsdirektivet regleras att en person med högre behörigheter som fått väsentligt nedsatt syn på ett öga ska föreskrivas en anpassningsperiod på exempelvis sex månader. Direktivet förklarar inte vad som menas med väsentligt nedsatt syn. I medicinföreskrifterna finns inga tydliga regler kring vad som gäller för högre behörigheter när en person plötsligt har fått väsentlig synnedsättning i ett öga. Reglerna behöver bli tydligare och det behöver också framgå vad som menas med väsentlig synnedsättning på ett öga.

### **Särkrav för personer med lägre behörigheter som har väsentlig synnedsättning på ett öga**

Medicinföreskrifterna innehåller ett särkrav för personer med lägre behörigheter som plötsligt har fått en sänkt synskärpa, under 0,3 i ett öga, men som inte är blinda i det drabbade ögat. För dessa personer kräver föreskrifterna en anpassningsperiod medan körkortsdirektivets regler kring väsentligt nedsatt syn enbart rör högre behörigheter. Det behöver utredas om

det är befogat att ha kvar detta särkrav. Som nämnts ovan måste särkrav kunna motiveras om det ska vara kvar och det finns sedan tidigare inget skrivet om varför detta särkrav är motiverat.

## 2.4 Dubbelseende

### **Otydliga regler rörande dubbelseende**

I medicinföreskrifterna framgår för lägre behörigheter att reglerna om dubbelseende endast omfattar de som har dubbelseende i blickriktningar upp till 30 grader från den rakt fram. Det står också att dubbelseende som har eliminerats med hjälp av prismaglas eller kontinuerlig ocklusion inte omfattas av reglerna för dubbelseende.

För högre behörigheter finns inga regler om blickriktningar utan där framgår bara att dubbelseende är hinder för körkortsinnehav. Det framgår inte heller tydligt om det är tillåtet att med hjälp av prismaglas eliminera dubbelseendet och om man på så sätt kan uppfylla kraven för högre behörigheter.

Transportstyrelsen har mottagit många synpunkter på att reglerna om dubbelseende är svåra att förstå. Frågor som lyftes från den expertpanel som deltog i översynsarbetet<sup>1</sup> var om reglerna om blickriktningar även gäller för högre behörigheter och om det är tillåtet med prismaglas som korrigeringsmedel för dubbelseende vid innehav av högre behörigheter. Expertpanelen menade att det är svårt att veta när dubbelseendet utgör hinder för körkort och när det är tillåtet att köra trots dubbelseende.

### **Särkrav för dubbelseende som har funnits en längre tid**

Medicinföreskrifterna kräver att alla, oavsett hur länge dubbelseendet har funnits, måste genomgå en bedömning innan körkort kan medges. Körkortsdirektivet reglerar enbart de som nyligen utvecklat dubbelseende. Det behöver utredas om det är befogat att ha kvar detta särkrav. Som nämnts ovan måste särkrav kunna motiveras om det ska vara kvar och det finns sedan tidigare inget skrivet om varför detta särkrav är motiverat.

## 2.5 Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet

I körkortsdirektivet anges att kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet särskilt ska uppmärksammas när det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn är tillräckligt god. Transportstyrelsen tolkar direktivet som att kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet är tillstånd som var för sig eller tillsammans kan innebära att synen inte är tillräckligt god för körkortsinnehav. Vidare anges

---

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

att en person med nedsatt kontrastkänslighet inte får inneha högre behörigheter.

I medicinföreskrifterna finns regler om att allvarligt nedsatt mörkerseende innebär hinder för innehav. Men det finns inga regler om kontrastkänslighet och bländningskänslighet. Föreskrifterna uppfyller därför inte direktivets krav i denna del.

*I Bilaga 1 – Konsekvensutredningen av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav utreds hur körkortsdirektivets krav på uppmärksammande av kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet ska uppfyllas när det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn inte är tillräckligt god.*

### **3. Vad ska uppnås?**

Medicinföreskrifterna måste uppfylla körkortsdirektivets minimikrav. Det är också viktigt att föreskrifterna utöver dessa minimikrav enbart innehåller särkrav som är motiverade utifrån en avvägning mellan trafiksäkerhet och tillgänglighet till transportsystemet. Föreskrifterna ska också vara tydliga och inte ge utrymme för olika tolkningar.

### **4. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **4.1 Effekter om ingenting görs?**

Om reglerna i medicinföreskrifterna inte ändras kommer:

- föreskrifterna även fortsättningsvis att i vissa delar innehålla lägre krav än körkortsdirektivets minimikrav. Minimikraven i direktivet måste implementeras i svensk rätt annars uppfyller inte Sverige sina skyldigheter gentemot EU.
- särkraven om nystagmus, väsentligt nedsatt syn och dubbelseende att kvarstå, trots att det är tveksamt om det går att motivera samtliga särkrav utifrån dagens kunskapsläge.
- kraven på hur synskärpan ska mätas att skilja sig från vedertagna metoder vid mätning av synskärpa. Det leder till att medicinföreskrifterna kan vara omotiverat svåra att tillämpa för den som ska mäta synskärpan.
- det även fortsättningsvis uppstå frågor kring om en person som kan uppfatta visst ljus helt saknar syn på ett öga. Det i sin tur kommer fortsätta leda till oklarheter om personen måste uppfylla kraven för monokulärt seende.

- det även fortsättningsvis vara tydligt vad som gäller vid dubbelseende och väsentligt nedsatt syn på ett öga. Det i sin tur kan leda till att personer med liknande synnedsättningar bedöms på olika sätt.

#### 4.2 Alternativ som inte innebär reglering

I körkortsdirektivet finns regler om synskärpa, monokulärt seende, väsentlig synnedsättning på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet. För att uppfylla direktivet krävs att medicinföreskrifterna reglerar detta. Det finns därför inget alternativ som inte innebär reglering.

#### 4.3 Regleringsalternativ

Som beskrivits under avsnitt 2 finns flera problem med de nuvarande reglerna i medicinföreskrifterna.

Nedan presenteras två olika regleringsalternativ. Varje alternativ innehåller fem olika delar, en om synskärpa, en om monokulärt seende, en om väsentlig synnedsättning på ett öga, en om dubbelseende och en om kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet.

I regleringsalternativen finns krav på intyg från behörig medicinsk personal. I *Bilaga 1 – Konsekvensutredningen av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav* utreds och föreslås vilka kompetenskrav som ska ställas på den behöriga medicinska personalen. Kraven varierar beroende på vad det är som ska intygas. För ytterligare information om vilken kompetens som krävs för att utfärda olika synintyg hänvisas till den konsekvensutredningen.

##### **Regleringsalternativ 1 – Transportstyrelsens förslag**

Synskärpa

Regleringsalternativet innebär att de krav som finns på *hur* synskärpan ska mätas tas bort.

Alternativet innebär att synskärpan för lägre behörigheter ska vara minst 0,5 när båda ögonen används tillsammans på 4–6 meters avstånd från ögat.

För högre behörigheter (taxiförarlegitimation ej inkluderat) ska synskärpan, på 4–6 meters avstånd från ögat, vara minst 0,8 i det bättre ögat och minst 0,1 i det sämre ögat.

För taxiförarlegitimation ska synskärpan, på 4–6 meters avstånd från ögat, när båda ögonen används tillsammans, vara minst 0,8.



I ett allmänt råd beskrivs att man kan använda olika tekniska lösningar för att simulera ett avstånd på 4–6 meter från ögat. Det framgår också att glasögon och kontaktlinser är exempel på korrigerande linser.

Vidare innebär alternativet att särkravet om nystagmus tas bort, både för lägre och högre behörigheter.

#### Monokulärt seende

Alternativet innebär att innehav för personer med monokulärt seende kan godkännas för lägre behörigheter om:

1. Synskärpan är minst 0,5 i det seende ögat
2. Synfältskraven är uppfyllda.
3. En anpassningsperiod har passerat.
4. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.

Alternativet innebär också att det är hinder för innehav av högre behörigheter om man är enögd.

Avsaknad av syn i ett öga definieras som att synskärpan i det ögat är 0 och att ögat saknar förmåga att uppfatta ljus.

#### Väsentlig synnedsättning på ett öga

Regleringsalternativet innebär att väsentlig synnedsättning på ett öga definieras som att synskärpan plötsligt har försämrats så att den understiger 0,3. I ett allmänt råd framgår att vid bedömning av vad som utgör en väsentlig nedsättning av synskärpan bör hänsyn tas till hur snabbt och hur mycket synskärpan har försämrats.

Regleringsalternativet innebär att även om synskärpan på det ena ögat plötsligt försämrats och understiger 0,3 är innehav av lägre behörigheter möjligt utan att någon anpassningsperiod krävs.

Innehav av högre behörigheter är möjligt om en anpassningsperiod har passerat och anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.

#### Dubbelseende

Regleringsalternativet innebär att det anges när dubbelseende är tillåtet för samtliga behörigheter. Det gäller om dubbelseendet:

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

Även om de krav som beskrivits under punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav medges för lägre behörigheter om en anpassningsperiod har passerat och anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.

Om de krav som beskrivits i punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav för högre behörigheter inte medges.

Alternativet innebär också att eliminering kan ske med ocklusion när det gäller lägre behörigheter.

I allmänna råd anges att prismaglas är exempel på korrektion som kan eliminera dubbelseende.

Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet  
Regleringsalternativet innebär att det är hinder för innehav av samtliga behörigheter vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende. Alternativet innebär också att det i allmänna råd framgår att sådan nedsatt kontrastkänslighet, sådant nedsatt mörkerseende och sådan ökad bländningskänslighet som inte är relevant för trafiksäkerheten inte bör beaktas.

Regleringsalternativet innebär att det vid allvarligt nedsatt mörkerseende är tillåtet att köra på dagtid, under förutsättning att körkortet har kompletterats med en villkorskod om detta. Alternativet innebär också att det i allmänna råd framgår att total nattblindhet eller liknande begränsning av seendet i mörker bör beaktas som allvarlig nedsättning.

### **Regleringsalternativ 2**

Synskärpa

Regleringsalternativet innebär att föreskrifterna fortsätter att i detalj reglera hur synskärpan ska mätas, men reglerna anpassas så att de vedertagna metoder för mätning av synskärpan som används idag kan användas. Själva synskärpekraven är desamma som för regleringsalternativ 1.

Regleringsalternativet innebär att särkravet för nystagmus får vara kvar, både för lägre och högre behörigheter.

Monokulärt seende

Regleringsalternativet innebär att innehav kan godkännas för lägre behörigheter om seendet med enbart ett öga har funnits i *mer än ett år* och

1. synskärpan är minst 0,5 i det seende ögat
2. kraven på synfält är uppfyllda, och
3. anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.

Om seendet med enbart ett öga däremot har funnits i *mindre än ett år* kan innehav för lägre behörigheter endast medges efter prövning hos Transportstyrelsen och under förutsättning att en anpassningsperiod har passerat och att anpassningen samt uppgifterna om synskärpan och synfältet har intygats av behörig medicinsk personal.

Regleringen innebär alltså, till skillnad mot alternativ 1, att det ställs olika krav beroende på om det monokulära seendet har utvecklats nyligen (inom det senaste året) eller om det har funnits mer än ett år.

För högre behörigheter ser regleringsalternativ 2 likadant ut som alternativ 1, vilket innebär att det är hinder för högre behörigheter om man är enögd.

I allmänna råd anges, precis som i regleringsalternativ 1, att avsaknad av syn i ett öga definieras som att synskärpan i det ögat är 0 och att ögat saknar förmåga att uppfatta ljus.

Väsentlig synnedsättning på ett öga  
Regleringsalternativ 2 innebär att föreskriften inte definierar vad väsentlig synnedsättning är.

Regleringsalternativet innebär, precis som för alternativ 1, att innehav för lägre behörigheter kan medges vid väsentlig synnedsättning på ett öga.

Även innehav av högre behörigheter kan medges om följande förutsättningar uppfylls:

1. En anpassningsperiod har passerat.
2. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal
3. Ärendet har prövats hos Transportstyrelsen.

Skillnaden med detta regleringsalternativ jämfört med alternativ 1 är att det i alternativ 2 även regleras att Transportstyrelsen ska ta ställning till körkortsinnehav.

#### Dubbelseende

Regleringsalternativ 2 innebär att det, i likhet med alternativ 1, anges när dubbelseende är tillåtet för samtliga behörigheter.

Det gäller om dubbelseendet:

1. har eliminerats genom korrektion,
2. dubbelseendet uppträder i blickriktningar som inte är relevanta för trafiksäkerheten, eller
3. uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten.

Skillnaden mot regleringsalternativ 1 är att i alternativ 2 anges inga blickriktningar för när dubbelseende är tillåtet. Istället regleras att dubbelseende som uppträder i blickriktningar som inte är relevanta för trafiksäkerheten inte behöver beaktas.

Även om de krav som beskrivits under punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda innebär alternativet att innehav kan medges för lägre behörigheter om dubbelseendet har funnits i *mer än ett år*, anpassning har skett och anpassningen har bedömts av behörig medicinsk personal.

Om dubbelseendet har funnits i *mindre än ett år* kan innehav för lägre behörigheter medges endast efter prövning hos Transportstyrelsen och under förutsättning att en anpassningsperiod har passerat och att anpassningen har intygats av behörig medicinsk personal.

Regleringen innebär alltså, till skillnad mot alternativ 1, att det ställs olika krav beroende på om dubbelseendet har utvecklats nyligen (inom det senaste året) eller om det har funnits mer än ett år.

För högre behörigheter ser regleringsalternativ 2 likadant ut som alternativ 1, vilket innebär att om de krav som beskrivits i punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda, kan innehav för högre behörigheter inte medges.

Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet

Regleringsalternativet innebär att det är hinder för innehav av högre behörigheter vid nedsatt kontrastkänslighet.

#### **Sammanfattande jämförelse av övervägda alternativ**

I Tabell 1 nedan sammanfattas likheter och skillnader mellan de olika regleringsalternativen.

Väg och järnväg  
Trafikant  
Trafikantregler

Tabell 1. Sammanfattande jämförelse av övervägda alternativ.

Synsättningsalternativ	Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 2
<b>Synskärpa</b>	<p><i>Lägre behörigheter:</i> Synskärpan ska vara minst 0,5 på 4–6 meters avstånd från ögat.</p> <p><i>Högre behörigheter:</i> Synskärpan ska, på 4–6 meters avstånd från ögat vara minst 0,8 i det bättre ögat och minst 0,1 i det sämre ögat.</p> <p><i>Särskilt för taxiförarlegitimation:</i> Synskärpan ska, på 4–6 meters avstånd från ögat, när båda ögonen används tillsammans, vara minst 0,8.</p> <p>Kraven på hur synskärpan ska mätas tas bort.</p> <p>Särkravet om nystagmus tas bort.</p>	<p><i>Lägre behörigheter:</i> Synskärpan ska vara minst 0,5 på 4–6 meters avstånd från ögat.</p> <p><i>Högre behörigheter:</i> Synskärpan ska, på 4–6 meters avstånd från ögat vara minst 0,8 i det bättre ögat och minst 0,1 i det sämre ögat.</p> <p><i>Särskilt för taxiförarlegitimation:</i> Synskärpan ska, på 4–6 meters avstånd från ögat, när båda ögonen används tillsammans, vara minst 0,8.</p> <p>Föreskrifterna reglerar i detalj hur synskärpan ska mätas.</p> <p>Särkravet om nystagmus är kvar.</p>
<b>Monokulärt seende</b>	<p><i>Lägre behörigheter:</i> Innehav kan medges om</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Synskärpan är minst 0,5</li> <li>2. Synfältskraven är uppfyllda</li> <li>3. En anpassningsperiod har passerat</li> <li>4. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal</li> </ol>	<p><i>Lägre behörigheter:</i> Innehav kan medges om det monokulära seendet har funnits <i>i mer än ett år</i> och</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Synskärpan är minst 0,5</li> <li>2. Synfältskraven är uppfyllda</li> <li>3. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal</li> </ol>

Synsättning	Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 2
		Innehav kan medges om det monokulära seendet har funnit <i>i mindre än ett år</i> och <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Synskärpan är minst 0,5</li> <li>2. Synfältskraven är uppfyllda</li> <li>3. En anpassningsperiod har passerat</li> <li>4. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal</li> <li>5. Ärendet har prövats hos Transportstyrelsen.</li> </ol>
	<i>Högre behörigheter:</i> Hinder för körkortsinnehav  Avsaknad av syn i ett öga definieras som att synskärpan i det ögat är 0 och att ögat saknar förmåga att uppfatta ljus.	<i>Högre behörigheter:</i> Hinder för körkortsinnehav.  Avsaknad av syn i ett öga definieras som att synskärpan i det ögat är 0 och att ögat saknar förmåga att uppfatta ljus.
<b>Väsentligt nedsatt syn på ett öga</b>	<i>Lägre behörigheter:</i> Innehav kan medges.  <i>Högre behörigheter:</i> Innehav kan medges efter att en anpassningsperiod har passerat och anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.  Väsentligt nedsatt syn definieras som att synskärpan plötsligt har försämrats så att den understiger 0,3. Vid bedömning av vad som utgör väsentlig nedsättning bör hänsyn tas till hur snabbt och hur mycket synskärpan har försämrats.	<i>Lägre behörigheter:</i> Innehav kan medges.  <i>Högre behörigheter:</i> Innehav kan medges om: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En anpassningsperiod har passerat</li> <li>2. Anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal</li> <li>3. Ärendet har prövats hos Transportstyrelsen.</li> </ol> Väsentligt nedsatt syn definieras inte i föreskriften.

Synnedsättning	Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 2
Dubbelseende	<p><i>Samtliga behörigheter:</i> Körkort kan medges om dubbelseendet</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. har eliminerats genom korrektion</li> <li>2. uppträder i blickriktningar utanför 30 grader till höger och till vänster från den rakt fram och utanför 20 grader uppåt och nedåt, eller</li> <li>3. uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten.</li> </ol> <p><i>Lägre behörigheter:</i> Även om de krav som beskrivits under punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav medges för lägre behörigheter om en anpassningsperiod har passerat och anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal.</p> <p><i>Högre behörigheter:</i> Om de krav som beskrivits i punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav för högre behörigheter inte medges.</p> <p>Eliminering kan ske med exempelvis prismaglas och när det gäller lägre behörigheter även med ocklusion.</p>	<p><i>Samtliga behörigheter:</i> Körkort kan medges om dubbelseendet</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. har eliminerats genom korrektion</li> <li>2. uppträder i blickriktningar som inte är relevanta för trafiksäkerheten, eller</li> <li>3. uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten.</li> </ol> <p><i>Lägre behörigheter:</i> Även om de krav som beskrivits under punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav medges för lägre behörigheter under följande förutsättningar. Innehav kan medges om dubbelseendet har funnits i <i>mer än ett år</i> och</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. anpassning har skett</li> <li>2. anpassningen har bedömts av behörig medicinsk personal</li> </ol> <p>Innehav kan medges om dubbelseendet har funnits i <i>mindre än ett år</i> och</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. en anpassningsperiod har passerat</li> <li>2. anpassning har skett och bedömts av behörig medicinsk personal</li> <li>3. ärendet har prövats hos Transportstyrelsen.</li> </ol> <p><i>Högre behörigheter:</i> Om de krav som beskrivits i punkt 1–3 ovan inte är uppfyllda kan innehav för högre behörigheter inte medges.</p> <p>Eliminering kan ske med exempelvis prismaglas och när det gäller lägre behörigheter även med ocklusion.</p>

Synnedläggning	Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)	Regleringsalternativ 2
Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet	<p><i>Samtliga behörigheter:</i></p> <p>Hinder för innehav vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende.</p> <p>Vid allvarligt nedsatt mörkerseende är det tillåtet att köra på dagtid, under förutsättning att körkortet har kompletterats med en villkorskod om detta.</p>	<p><i>Lägre behörigheter:</i></p> <p>Inga regler om kontrastkänslighet, mörkerseende eller bländningskänslighet.</p> <p><i>Högre behörigheter:</i></p> <p>Hinder för innehav vid nedsatt kontrastkänslighet.</p>

Remiss



## 5. Vilka är berörda?

### 5.1 Företag

Optiker berörs av föreslagen ändring. Enligt uppgift från Optikbranschen och Alla bolag finns det 800–900 optikbutiker i landet<sup>2</sup> och ca 2800 legitimerade optiker som är under 65 år.<sup>3</sup>

### 5.2 Medborgare

De som berörs av föreslagen reglering är i första hand enskilda medborgare med nystagmus, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet eller allvarligt nedsatt mörkerseende som söker eller innehar körkort.

Transportstyrelsen har ingen uppgift om hur många dessa medborgare är. Däremot finns statistik över hur många körkort som återkallas varje år på grund av medicinska skäl, det är ca 5 000 stycken.<sup>4</sup> För att få reda på hur många av dessa 5 000 körkort som har återkallats på grund av nystagmus, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende eller mörkerseende krävs en manuell genomgång. En sådan genomgång är ett omfattande arbete som det inte finns resurser till. På samma sätt skulle det krävas ett omfattande arbete för att ta reda på hur många av de som söker körkortstillstånd som inte beviljas tillstånd på grund av nystagmus, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende eller nedsatt mörkerseende.

Enligt interna uppskattningar är återkallelse på grund av nystagmus, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende eller nedsatt mörkerseende en mycket liten grupp. Det finns andra medicinska områden där återkallelse är betydligt vanligare, till exempel synfälsnedsättningar, kognitiva problem och missbruk eller beroende. Transportstyrelsen uppskattar att det är färre än 50 personer per år som berörs av de föreslagna förändringarna om monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende och nedsatt mörkerseende.

Personer som ansöker om körkortstillstånd eller som har körkort och som har allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller allvarligt ökad

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

<sup>3</sup> <https://www.socialstyrelsen.se/statistik-och-data/statistik/alla-statistikamnen/halso-och-sjukvardspersonal/>

<sup>4</sup> [Statistik över återkallade körkort efter återkallelsepunkt - Transportstyrelsen](#)

bländningskänslighet påverkas också av förslaget. Transportstyrelsen kan inte bedöma hur många personer det handlar om, men uppskattar att det är få som kommer nekas körkortstillstånd eller få körkortet återkallat enbart på grund av allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller allvarligt ökad bländningskänslighet. Det beror på att det oftast är en ögonsjukdom som är orsaken till nedsättningen. När sjukdomen har gått så långt att den har lett till allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller allvarligt ökad bländningskänslighet har den ofta även påverkat andra delar av synen, vilket gör att kraven för till exempel synskärpan eller synfältet inte heller uppfylls.

### 5.3 Staten, regioner och kommuner

Föreskriftsförslaget innebär att ögonsjukvården berörs. Enligt Socialstyrelsen fanns år 2017 ca 820 verksamma läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar.<sup>5</sup>

Förutom ögonsjukvården berörs även Transportstyrelsen av föreslagna ändringar.

## 6. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 6.1 Företag

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

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

Föreskriftsförslaget bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Regleringen påverkar i första hand enskilda medborgare, men även ögonsjukvården och optiker påverkas.

Optiker föreslås få utfärda flera av de synintyg som kan krävas vid olika typer av synnedsättningar samt vid kontroll av synskärpa (se *Bilaga 1 – Konsekvensutredningen av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav*). Landets optikbutiker kommer därför påverkas av reglerna som föreslås för synskärpa, monokulärt seende och väsentligt nedsatt syn på ett öga. En fördel med det nya förslaget är att synskärpan får mätas med de vedertagna metoder som normalt används inom branschen, vilket borde underlätta för optikbutikerna. Totalt sett

---

<sup>5</sup> [Tillgång och efterfrågan på specialistläkare inom samtliga specialiteter Socialstyrelsen](#)

bedömer Transportstyrelsen att konsekvenserna för optikbutikerna kopplat till de regelförändringar som föreslås blir relativt små.

## 6.2 Medborgare

Förslaget innebär vissa lättnader som skulle kunna leda till att fler personer kan beviljas körkort eller får behålla sitt befintliga körkort.

- Det kommer inte krävas någon anpassningsperiod för personer med lägre behörigheter som plötsligt får en väsentligt nedsatt synskärpa på ett öga (så länge som de inte klassas som enögda).
- Det kommer inte längre finnas några särskilda krav på synskärpan för personer med nystagmus.
- Personer som har dubbelseende som uppträder i blickriktningar utanför 20 grader uppåt och nedåt kommer kunna beviljas körkort.

Förslaget innebär också att några krav som inte ställs uttryckligen idag kommer att ställas. För en person som blivit enögd kommer det alltid att krävas en anpassningsperiod. Det kommer också att krävas en synfältsundersökning för att säkerställa att reglerna för synfält uppfylls i dessa fall. Vidare innebär förslaget att en person med allvarligt nedsatt kontrastkänslighet eller allvarligt ökad bländningskänslighet inte får ha körkort. De nya kraven skulle kunna leda till att körkort inte beviljas eller att körkortet återkallas.

## 6.3 Staten, regioner eller kommuner

Ögonsjukvården kommer att påverkas av förslaget eftersom de som ska utfärda synintyg får nya regler att förhålla sig till. Reglerna blir förhoppningsvis enklare att förstå vilket borde underlätta för ögonsjukvården.

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

## 6.4 Miljö

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

## 6.5 Externa effekter

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

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

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

Som redovisats under avsnitt 4.3 har Transportstyrelsen övervägt två olika regleringsalternativ. Nedan beskrivs konsekvenserna för vart och ett av alternativen samt varför Transportstyrelsen anser att alternativ 1 är det bästa.

### 7.1 Synskärpa

#### Mätning av synskärpan

Regleringsalternativ 1 innebär att kravet på *hur* synskärpan ska mätas vid ansökan tas bort. Regleringsalternativ 2 innebär att föreskriften, precis som idag, reglerar hur synskärpan ska mätas. En nackdel med att ha alltför detaljerad reglering är att föreskrifterna blir svåra att tillämpa när teknikutvecklingen går framåt. Eftersom Transportstyrelsen föreslår att det bara är läkare och optiker som får utfärda synintyg där synskärpan ska anges<sup>6</sup> (se *Bilaga 1 – Konsekvensutredningen av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav*) anser myndigheten att behovet av en reglering kring hur synskärpan ska mätas försvinner. Det ingår i läkares och optikers yrkesansvar att mäta synskärpan på ett korrekt sätt. Transportstyrelsen menar därför att regleringsalternativ 1 är att föredra framför regleringsalternativ 2. Transportstyrelsen bedömer att risken för att synskärpan mäts på ett felaktigt sätt inte borde öka med föreslagen reglering.

För att tydliggöra att det är synskärpan på långt håll som avses och inte närsynskärpan, innebär båda regleringsalternativen att synskärpan ska ha ett visst värde på 4–6 meters avstånd från ögat. Detta avstånd är rekommenderat av optikbranschen och avstämt med läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar på en workshop. I ett allmänt råd framgår också att olika tekniska lösningar kan användas för att simulera avståndet (för att tydliggöra att det inte behöver vara ett faktiskt avstånd på 4–6 meter).

#### Särkrav om nystagmus

Regleringsalternativ 1 innebär att särkravet om nystagmus tas bort. Regleringsalternativ 2 innebär att föreskriften, precis som idag, fortsätter att ha specifika regler om nystagmus. De expertläkare som deltagit i

---

<sup>6</sup> Idag får synintyg utfärdas av läkare, optiker, oftalmologassistent, ortoptist, den som har genomgått utbildning till optometritekniker, ögonsjuksköterska, den som är anställd hos optiker eller vid trafikskola och som har gått en särskild utbildning.

föreskriftsarbetet anser att särkravet om nystagmus inte är nödvändigt. Deras åsikt stämmer väl överens med den åsikt som expertpanelen hade i det översynsarbete om syn som föregick detta föreskriftsarbete.

Det är relativt få personer med nystagmus som har fått körkortet återkallat som en följd av att de inte har tillräcklig synskärpa i alla blickriktningar. Flera av dessa personer har dessutom fått körkortet tillbaka efter en undantagsprövning.

Transportstyrelsen anser att regleringen om nystagmus inte tillför sådan nytta trafiksäkerhetsmässigt att det är motiverat att behålla särkravet. Transportstyrelsen anser därför att regleringsalternativ 1 är att föredra framför regleringsalternativ 2.

## 7.2 Monokulärt seende

### Definition av monokulärt seende

I körkortsdirektivets regler kring monokulärt seende står ”...den som är helt blind på ett öga...”. Det finns ingen definition av vad som menas med *helt blind* i direktivet men de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet anser att begreppet *helt blind* måste motsvara begreppet *totalt blind* som finns definierat i ICD 10<sup>7</sup>. Transportstyrelsen har valt att använda sig av den definition för *helt blind* som finns i ICD 10.

Båda regleringsalternativen innebär därför att avsaknad av syn i ett öga anges som att synskärpan i det ögat är 0 och att ögat saknar förmåga att uppfatta ljus. På så sätt försvinner den otydlighet som finns idag angående när en person faktiskt saknar syn på ett öga.

### Reglernas utformning i förhållande till körkortsdirektivets krav

I körkortsdirektivet finns olika regler beroende på om det monokulära seendet är nyligen utvecklat eller om det har funnits en längre tid.

Vid nyligen utvecklat monokulärt seende anges i direktivet att det krävs en anpassningsperiod och att det efter denna period krävs ett positivt yttrande från synexpert och trafiksäkerhetsexpert innan körkort kan medges.

Vid monokulärt seende som funnits en längre tid anges i direktivet att den monokulära synen ska ha funnits tillräckligt länge så att anpassning kan ha skett. Behörig medicinsk personal ska intyga att personen har anpassat sig till den monokulära synen och att synfältet för det seende ögat överensstämmer med de synfältskrav som finns.

---

<sup>7</sup>Syftet med ICD (International statistical classification of diseases and related health problems) är att möjliggöra klassificering och statistisk beskrivning av sjukdomar och andra hälsoproblem.

Transportstyrelsen har diskuterat två olika regleringsalternativ. Alternativ 1 innebär att reglerna ser likadana ut oavsett om det monokulära seendet är nyligen utvecklat eller om det har funnits en längre tid. I alternativ 1 föreslås att det i medicinföreskrifterna regleras att synskärpan ska vara minst 0,5, synfältskraven ska vara uppfyllda, en anpassningsperiod ska ha passerat och bedömning av behörig medicinsk personal (synexpert) krävs innan körkort kan medges.

Alternativ 2 innebär att reglerna ser olika ut beroende på hur länge det monokulära seendet har funnits. För personer som har haft det monokulära seendet mer än ett år ser reglerna likadana ut som för alternativ 1. Men för personer som har utvecklat monokulärt seende under det senaste året krävs, förutom de krav som finns i alternativ 1, att ärendet ska prövas hos Transportstyrelsen även under pågående innehav (och inte bara vid ansökan och förnyelse). Detta skulle innebära att det föreligger hinder för innehav så länge sådan prövning hos myndigheten inte gjorts, vilket betyder att läkare - istället för att själva bedöma att anpassning skett - skulle behöva anmäla sådana tillstånd till myndigheten, som måste utreda och fatta beslut i frågan. Anledningen till att Transportstyrelsen övervägt ett sådant alternativ är enbart den formulering som finns i det bakomliggande körkortsdirektivet. I direktivet anges följande:

*”Om en förare nyligen utvecklat dubbelseende eller blivit blind på det ena ögat bör det föreskrivas en anpassningsperiod (exempelvis sex månader) under vilken det inte är tillåtet att föra ett motorfordon. Efter denna anpassningsperiod kan tillstånd att föra ett motorfordon endast ges efter ett positivt yttrande från synexperter och trafiksäkerhetsexperter.”*

I det översynsarbete som föregick föreskriftsarbetet gjordes bedömningen att de nu gällande föreskrifterna inte nådde upp till direktivets minimikrav eftersom de, liksom regleringsalternativ 1, inte innehåller något uttryckligt krav på bedömning av trafiksäkerhetsexpert (vilket i det svenska körkortssystemet i avsaknad av annat alternativ kan vara Transportstyrelsen). Transportstyrelsen har diskuterat regleringsalternativ 2 på workshopar med ögonläkare och optiker och deltagarna ansåg att sådana regler skulle bli mycket komplicerade och svåra att förstå och tillämpa, bli betungande för individen och vården samt sakna relevans för trafiksäkerheten. Transportstyrelsen har gjort bedömningen att körkortsdirektivets krav på yttrande från trafiksäkerhetsexpert får anses vara uppfyllda även i nu gällande föreskrifter och i regleringsalternativ 1. I bedömningen har större hänsyn tagits till hela det svenska körkortssystemet och vad som är proportionerligt. Mot den bakgrunden anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 1 är att föredra framför alternativ 2.

### 7.3 Väsentlig synnedsättning på ett öga

#### **Definition av väsentlig synnedsättning på ett öga**

Regleringsalternativ 1 innebär att väsentlig synnedsättning på ett öga definieras som att synskärpan plötsligt och kraftigt har försämrats så att den understiger 0,3. Regleringsalternativ 2 innebär att väsentlig synnedsättning inte definieras i föreskriften, det blir istället upp till den som utfärdar synintyget att bedöma när en synnedsättning anses vara så väsentligt nedsatt att en anpassningsperiod krävs. Transportstyrelsen bedömer att regleringsalternativ 2 kan bli svårt för ögonsjukvården att förhålla sig till, reglerna blir otydliga och svåra att följa. Alternativet innebär också en risk för att personer med liknande synnedsättning bedöms på olika sätt. Transportstyrelsen anser därför att någon form av gränsvärde behöver anges i föreskriften.

I medicinföreskrifterna idag används gränsvärdet 0,3 vid plötsligt sänkt synskärpa för att reglera när det är hinder för lägre behörigheter (se avsnitt 2.3 om särkrav). Enligt ICD 10 är synen måttligt nedsatt om synskärpan är mellan 0,3–0,1. Enligt WHO gäller att: *Den person som på bästa ögat och efter korrektion har en synskärpa som är 0,3 eller sämre eller den som har ett synfält på mindre än 20 grader har en synnedsättning.* Eftersom kraven på synfältet måste uppfyllas även om personen har väsentligt nedsatt syn på ett öga anser Transportstyrelsen att det i föreskriften enbart behöver definieras vilken nivå på synskärpan som gäller för att synen ska betraktas som väsentligt nedsatt. Enligt de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet är 0,3 en rimlig och vedertagen gräns, den stämmer även överens med liknande definitioner i ICD 10 och WHO.

Transportstyrelsen anser att regleringsalternativ 1 är att föredra framför regleringsalternativ 2.

#### **Särkrav för personer med lägre behörigheter som har väsentlig synnedsättning på ett öga**

Båda regleringsalternativen innebär att särkravet för personer med lägre behörigheter som har väsentlig synnedsättning på ett öga tas bort. Särkravet innebär att en anpassningsperiod krävs för personer som plötsligt fått en sänkt synskärpa under 0,3 i ett öga. Transportstyrelsens bedömning är att det inte finns tillräckligt med underlag för att behålla särkravet. Det är mycket svårt att hitta vetenskaplig litteratur om plötsligt påkommen synnedsättning och om det finns ett behov av anpassningsperiod i förhållande till bilkörning. De expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet anser att det som är viktigt att ta hänsyn till är att kraven för synfält fortfarande uppfylls.

**Reglernas utformning i förhållande till körkortsdirektivets krav**

I körkortsdirektivet regleras att det krävs en anpassningsperiod för en förare som fått väsentligt nedsatt syn på ett öga. Efter den perioden krävs positivt yttrande från synexpert och trafiksäkerhetsexpert innan körkort kan medges.

Transportstyrelsen har diskuterat två olika regleringsalternativ. Alternativ 1 innebär att det i medicinföreskrifterna regleras att en anpassningsperiod och bedömning av behörig medicinsk personal (synexpert) krävs innan körkort kan medges. I alternativ 2 regleras förutom de krav som finns i alternativ 1 att ärendet även måste prövas hos Transportstyrelsen även under pågående innehav (och inte bara vid ansökan och förnyelse). Detta skulle innebära att det föreligger hinder för innehav så länge sådan prövning hos myndigheten inte gjorts, vilket betyder att läkare - istället för att själva bedöma att anpassning skett - skulle behöva anmäla sådana tillstånd till myndigheten, som måste utreda och fatta beslut i frågan. Anledningen till att Transportstyrelsen övervägt ett sådant alternativ är enbart den formulering som finns i det bakomliggande körkortsdirektivet. I direktivet anges följande:

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

I det översynsarbete som föregick föreskriftsarbetet gjordes bedömningen att de nu gällande föreskrifterna inte nådde upp till direktivets minimikrav eftersom de, liksom regleringsalternativ 1, inte innehåller något uttryckligt krav på bedömning av trafiksäkerhetsexpert (vilket i det svenska körkortssystemet i avsaknad av annat alternativ kan vara Transportstyrelsen).

Transportstyrelsen har gjort bedömningen att körkortsdirektivets krav på yttrande från trafiksäkerhetsexpert får anses vara uppfyllda även i nu gällande föreskrifter och i regleringsalternativ 1. I bedömningen har större hänsyn tagits till hela det svenska körkortssystemet och vad som är proportionerligt, se resonemang under avsnitt 7.2. Mot den bakgrunden anser myndigheten att regleringsalternativ 1 är att föredra då regleringen blir enklare att förstå.

#### 7.4 Dubbelseende

**Otydliga regler rörande dubbelseende**

Båda regleringsalternativen innebär att det i en inledande paragraf anges när dubbelseende är förenligt med körkortsinnehav. Transportstyrelsen bedömer att medicinföreskrifterna på så sätt blir tydligare än vad de är idag.



I regleringsalternativen har det med ett allmänt råd tydliggjorts att vid dubbelseende som har eliminerats med prismaglas är det tillåtet att ha både lägre och högre behörigheter. Av den föreslagna bestämmelsen om dubbelseende framgår att eliminering även kan ske genom ocklusion för de lägre behörigheterna. Transportstyrelsen anser att denna del av förslaget borde leda till att det blir lättare att förstå när dubbelseende utgör hinder för innehav.

I samband med de workshoppar som hållits har det från läkare och optiker påpekats att många har dubbelseende på mycket nära håll, men att det inte är något som påverkar förmågan att köra bil. För att förtydliga att reglerna inte gäller dubbelseende på mycket nära håll, innebär båda regleringsalternativen ett tydliggörande av att dubbelseende som uppträder på fixationsavstånd som inte är relevant för trafiksäkerheten är tillåtet.

Det som skiljer regleringsalternativen åt är i vilka blickriktningar som dubbelseende får uppträda utan att det är hinder enligt medicinföreskrifterna.

- I regleringsalternativ 1 framgår att dubbelseende som uppträder i blickriktningar utanför 30 grader till höger och till vänster från den rakt fram och utanför 20 grader uppåt och nedåt är tillåtet.
- I regleringsalternativ 2 framgår att dubbelseende som uppträder i blickriktningar som inte är relevanta för trafiksäkerheten är tillåtet.

I medicinföreskrifterna regleras idag att dubbelseende som uppträder i blickriktningar utanför 30 grader från den rakt fram är tillåtet för lägre behörigheter. För högre behörigheter regleras inga blickriktningar, där framgår enbart att dubbelseende är hinder. Körkortsdirektivet anger inga blickriktningar för när dubbelseende är hinder, varken för lägre eller högre behörigheter. Enligt de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet har många personer dubbelseende i extrema blickriktningar och det är inget som påverkar körförmågan. Syftet med körkortsdirektivet kan inte vara att hindra dessa personer från att ha körkort. Transportstyrelsen anser därför att det är rimligt att tydliggöra att dubbelseende i vissa blickriktningar är tillåtet för innehav av körkort. Därför innebär båda regleringsalternativen att dubbelseende vid olika blickriktningar på något sätt regleras både för lägre och högre behörigheter.

Det saknas studier som ger ett exakt gradtal för när dubbelseende påverkar körförmågan och när det inte gör det. De gradtal som anges i regleringsalternativ 1 grundar sig därför på de av Transportstyrelsen anlitade expertläkarnas egen kunskap och erfarenhet. De menar att dubbelseende som uppträder i blickriktningar utanför 20 grader uppåt och nedåt inte borde påverka körförmågan.

Regleringsalternativ 2, innehåller inte några gradtal utan innebär att intygsskrivande läkare måste göra en bedömning av om det handlar om dubbelseende i en blickriktning som är relevant för trafiksäkerheten. Alternativet diskuterades på en workshop med läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar. Läkarna vara mycket skeptiska till att ta bort kraven på vilka blickriktningar som reglerna ska gälla för. De menade att det skulle försvåra deras arbete och leda till att personer bedöms på olika sätt beroende på vem de går till.

Utifrån ovanstående resonemang anser Transportstyrelsen sammanfattningsvis att regleringsalternativ 1 är det bästa alternativet.

### **Särkrav för dubbelseende som har funnits en längre tid**

Idag kräver medicinföreskrifterna att alla med dubbelseende, oavsett hur länge dubbelseendet har funnits, måste genomgå en bedömning innan körkort kan medges. Det innebär ett särkrav för de personer har haft dubbelseende under en längre tid, eftersom körkortsdirektivet enbart reglerar de som nyligen har utvecklat dubbelseende. Direktivets regler om dubbelseende liknar direktivets regler om monokulärt seende, men med skillnaden att direktivet både reglerar vad som gäller vid nyligen utvecklat monokulärt seende och vid monokulärt seende som har funnits en längre tid.

Transportstyrelsen har diskuterat körkortsdirektivets regler om monokulärt seende och dubbelseende med de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet och de kan inte på något sätt förstå eller motivera varför direktivet inte reglerar dubbelseende som har funnits en längre tid. De anser att det ofta är svårare och tar längre tid att anpassa sig till ett obehandlat dubbelseende än till monokulärt seende. Samma expertläkare tror att majoriteten av de som har ett obehandlat dubbelseende inte kan eller vill köra bil, då dessa personer ofta är mycket påverkade av sin synnedläggning. Mot bakgrund av ovanstående borde det röra sig om väldigt få personer som har ett obehandlat dubbelseende som de inte har anpassat sig till, som faktiskt vill köra bil. Trots det anser Transportstyrelsen att det skulle vara mycket allvarligt om några enstaka personer som har haft dubbelseende under längre tid får köra bil, utan att det görs en bedömning av om de anpassat sig till det. Slutsatsen baseras på vad som framkommit i diskussion med expertläkarna i frågan. Transportstyrelsen bedömer att dubbelseende, oavsett om det nyligen har utvecklats eller om det har funnits en längre tid, utgör en så allvarlig nedsättning av synfunktionen att det kan påverka trafiksäkerheten negativt. Det särkrav som redan i dag finns i medicinföreskrifterna är därför befogat och ska vara kvar, så som föreslås i regleringsalternativ 1 och 2. När hänsyn tas till övriga problem som finns kopplat till reglerna för dubbelseende anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 1 är det bästa alternativet.

**Reglernas utformning i förhållande till körkortsdirektivets krav**

I körkortsdirektivet regleras att det krävs en anpassningsperiod för en förare med lägre behörigheter som nyligen utvecklat dubbelseende. Efter den perioden krävs positivt yttrande från synexpert och trafiksäkerhetsexpert innan körkort kan medges. Som nämnts under avsnittet om särkrav ovan, anser Transportstyrelsen att det även är viktigt att reglera vad som gäller för dubbelseende som funnits en längre tid.

Transportstyrelsen har diskuterat två olika regleringsalternativ. Alternativ 1 innebär att reglerna ser likadana ut oavsett om dubbelseendet är nyligen utvecklat eller om det har funnits en längre tid. Alternativ 1 innebär också att det i medicinföreskrifterna regleras att en anpassningsperiod och bedömning av behörig medicinsk personal (synexpert) krävs innan körkort för lägre behörighet kan medges.

Alternativ 2 innebär att reglerna ser olika ut beroende på hur länge dubbelseendet har funnits. För personer som har haft dubbelseende mer än ett år ser reglerna likadana ut som för alternativ 1. Men för personer som har utvecklat dubbelseende under det senaste året krävs, förutom de krav som finns i alternativ 1, att ärendet ska prövas hos Transportstyrelsen även under pågående innehav (och inte bara vid ansökan och förnyelse). Detta skulle innebära att det föreligger hinder för innehav så länge sådan prövning hos myndigheten inte gjorts, vilket betyder att läkare - istället för att själva bedöma att anpassning skett - skulle behöva anmäla sådana tillstånd till myndigheten, som måste utreda och fatta beslut i frågan. Anledningen till att Transportstyrelsen övervägt ett sådant alternativ är enbart den formulering som finns i det bakomliggande körkortsdirektivet. I direktivet anges följande:

*”Om en förare nyligen utvecklat dubbelseende eller blivit blind på det ena ögat bör det föreskrivas en anpassningsperiod (exempelvis sex månader) under vilken det inte är tillåtet att föra ett motorfordon. Efter denna anpassningsperiod kan tillstånd att föra ett motorfordon endast ges efter ett positivt yttrande från synexperter och trafiksäkerhetsexperter.”*

I det översynsarbete som föregick föreskriftsarbetet gjordes bedömningen att de nu gällande föreskrifterna inte nådde upp till direktivets minimikrav eftersom de, liksom regleringsalternativ 1, inte innehåller något uttryckligt krav på bedömning av trafiksäkerhetsexpert (vilket i det svenska körkortssystemet i avsaknad av annat alternativ kan vara Transportstyrelsen).

Transportstyrelsen har diskuterat regleringsalternativ 2 på workshoppar med läkare och optiker och deltagarna ansåg att sådana regler skulle bli mycket komplicerade och svåra att förstå och tillämpa, bli betungande för individen och vården samt sakna relevans för trafiksäkerheten. Transportstyrelsen har

gjort bedömningen att körkortsdirektivets krav på yttrande från trafiksäkerhetsexpert får anses vara uppfyllda även i nu gällande föreskrifter och i regleringsalternativ 1. I bedömningen har större hänsyn tagits till hela det svenska körkortssystemet och vad som är proportionerligt.

Mot den bakgrunden anser Transportstyrelsen att regleringsalternativ 1 är att föredra framför alternativ 2 då regleringen blir enklare att förstå.

### 7.5 Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet

Regleringsalternativ 1 innebär att det är hinder för innehav av både lägre och högre behörigheter vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende.

Regleringsalternativ 2 innebär att det enbart är hinder för högre behörigheter vid nedsatt kontrastkänslighet.

Körkortsdirektivet reglerar att det är hinder för högre behörigheter för en person som har nedsatt kontrastkänslighet. Motsvarande hindersbestämmelse finns inte i direktivet för nedsatt mörkerseende eller ökad bländningskänslighet. Av direktivet framgår dock att om det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn är tillräckligt god ska kontrastkänslighet, känslighet mot bländning och mörkerseende särskilt uppmärksammas. Syftet med detta är enligt Transportstyrelsens bedömning att säkerställa att synen är tillräckligt god för körkortsinnehav vid dessa tillstånd. I detta ligger att tillstånden i vissa fall, var för sig eller tillsammans, kan vara tillräckligt allvarliga för att utgöra hinder för innehav av körkort. En person som är totalt nattblind kan exempelvis inte betraktas ha tillräckligt god syn för att köra i mörker.

Regleringsalternativ 1 innebär att nedsättningarna måste vara allvarliga för att de ska vara hinder för körkortsinnehav. Transportstyrelsen anser att det är viktigt att särskilja på allvarlig nedsättning som kan påverka förmågan att köra bil och den nedsättning som de flesta får med ökad ålder. Till den föreslagna bestämmelsen föreslås ett allmänt råd där det framgår att sådan nedsatt kontrastkänslighet, sådant nedsatt mörkerseende och sådan ökad bländningskänslighet som inte är relevant för trafiksäkerheten inte bör beaktas. I det allmänna rådet framgår också att total nattblindhet eller liknande begränsning av seendet i mörker bör beaktas som allvarlig nedsättning.

Vid allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet eller allvarligt nedsatt mörkerseende, anser myndigheten att det är viktigt att det finns möjlighet att återkalla körkortet eller att neka körkortstillstånd. Det är också en förutsättning för att uppfylla direktivet. Transportstyrelsen anser därför att regleringsalternativ 1 är att föredra framför regleringsalternativ 2.

Transportstyrelsen anser även att en person som har allvarligt nedsatt mörkerseende borde kunna få tillstånd att köra bil i dagsljus utan att behöva söka undantag. Det är anledningen till att regleringsalternativ 1 föreslår en sådan lösning.

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

Se den övergripande konsekvensutredningen.

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

Se den övergripande konsekvensutredningen.

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

Se den övergripande konsekvensutredningen.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

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

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

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

**11. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

**12. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Se den övergripande konsekvensutredningen.

## C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	-	-	-	-
<b>Medborgare</b>	Något fler personer än idag kommer uppfylla kraven vid dubbelseende och nystagmus.	Personer med monokulärt seende måste uppfylla fler krav än idag. Personer med allvarligt nedsatt kontrastkänslighet och allvarligt ökad bländningskänslighet får inte ha körkort.	-	-
<b>Staten m.fl.</b>	Reglerna om framförallt dubbelseende blir enklare att förstå för ögonsjukvården.	Transportstyrelsen behöver anpassa blanketter och auto-handläggning.	-	-
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	-	-	-	-

## D. Samråd

Se den övergripande konsekvensutredningen.