

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

Transportstyrelsens föreskriftsarbete om de medicinska synskraven vid körkortsinnehav skickades ut på remiss under hösten 2023 och på omremiss under våren 2024. I nedanstående remissammanställning visas samtliga synpunkter som har kommit in.

Remissammanställningens första del (del 1) innehåller de synpunkter som har lämnats av de remissinstanser som fanns med på Transportstyrelsens sändlista. Remissammanställningens andra del (del 2) innehåller övriga inskickade synpunkter.

Del 1

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Socialstyrelsen Remiss	-	Socialstyrelsen har inga synpunkter på förslaget.	Ingen åtgärd.	1
Socialstyrelsen Omremiss		Socialstyrelsen tillstyrker förslaget med följande synpunkter: Socialstyrelsen ser positivt på förslaget att optiker får utfärda fler intyg. Ändringen kommer troligtvis innebära en avlastning för ögonläkarna och ögonsjukvården. Det är också positivt att förslaget definierar hur synfältet ska kontrolleras med Estermanprogram eller liknande program, trots att lägre krav på synfältet kommer att ställas.	Transportstyrelsen noterar Socialstyrelsens synpunkter. Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.	2
Blickpunkten Aktiebolag Remiss	-	-	-	3

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Blickpunkten Aktiebolag Omremiss	-	-	-	4
C bra optik i Hörby AB Remiss	-	-	-	5
C bra optik i Hörby AB Omremiss	-	-	-	6
Diabetesorganisationen i Sverige Remiss	-	-	-	7
Diabetesorganisationen i Sverige Omremiss	-	-	-	8
Direktoptik Remiss	-	-	-	9
Direktoptik Omremiss	-	-	-	10
Domus Optik, Domus City Gävle Remiss	-	-	-	11
Domus Optik, Domus City Gävle Omremiss	-	-	-	12
Eyeknowledge Sweden AB Remiss	-	-	-	13

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Eyeknowledge Sweden AB Omremiss	-	-	-	14
Företagsoptikern Limbus AB Remiss	-	-	-	15
Företagsoptikern Limbus AB Omremiss	-	-	-	16
Förvaltningsrätten Göteborg Remiss	-	Förvaltningsrätten i Göteborg har, utifrån de aspekter som domstolen har att beakta, inte några synpunkter på förslaget.	Ingen åtgärd.	17
Förvaltningsrätten Göteborg Omremiss	-	Förvaltningsrätten i Göteborg har, utifrån de aspekter som domstolen har att beakta, inte några synpunkter på förslaget.	Ingen åtgärd.	18
Förvaltningsrätten Stockholm Remiss	-	Har inte möjlighet att besvara remissen.	Ingen åtgärd.	19
Förvaltningsrätten Stockholm Omremiss	-	Har inte möjlighet att besvara remissen.	Ingen åtgärd.	20
Förvaltningsrätten Falun Remiss	1 kap. 6 § 2 kap. 19 § 17 kap. 2 §	<p>De förslag som anges är genomarbetade samt klart och tydligt formulerade, och kan antas leda till förutsebar tillämpning. Förslagen innebär eftersträvansvärd harmonisering till unionsrätten. Utifrån de aspekter förvaltningsrätten har att beakta har förvaltningsrätten inte några synpunkter på förslagen, förutom följande språkliga synpunkter:</p> <p>I föreslagna 1 kap. 6 §, 2 kap. 19 § och 17 kap. 2 § hänvisas till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:119) om taxiförarlegitimation utan angivande av "TSFS" framför författningsnumret, vilket</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Förvaltningsrätten i Faluns synpunkter. Se vidare kommentarer nedan.</p> <p>Transportstyrelsen tar med sig synpunkterna till den slutliga versionen av föreskrifterna.</p>	21

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		däremot anges i föreslagna 17 kap. 3 §. Författningsnumret bör konsekvent föregås av "TSFS". I föreslagna 1 kap. 6 § har bokstaven "s" fallit bort efter Transportstyrelsen.		
	1 kap. 6 § 2 kap. 19 § 2 kap. 20 § 17 kap. 1 och 2 §§ 17 kap. 3 §	I föreslagna 1 kap. 6 §, 2 kap. 19 § och rubriken till den paragrafen, rubriken till 2 kap. 20 §, rubriken till 17 kap. 1 och 2 §§ samt rubriken till 17 kap. 3 § anges vad som ska gälla vid "förlängning" av högre behörigheter. I körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980) och andra anslutande körkortsförfattningar, inklusive nuvarande föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m., används begreppen "förnyelse" av högre behörigheter eller "förlängd giltighet" av högre behörigheter. Begreppen bör användas konsekvent.	Transportstyrelsen tar med sig synpunkterna till den slutliga versionen av föreskrifterna.	
	17 kap. 3 §	I föreslagna 17 kap. 3 § första stycket bör "bifogats till" ersättas med "bifogats" eller "fogats till", då både bifogats och till inte behövs. I föreslagna 17 kap. 3 § andra stycket anges endast "bifogas". När det gäller föreslagna 17 kap. 3 § första stycket hänvisas till "3 kap. 1 eller 6 §§ körkortslagen"; endast ett paragraftecken ska anges eftersom paragraferna alterneras.	Transportstyrelsen tar med sig synpunkterna till den slutliga versionen av föreskrifterna.	
	17 kap, 5 §	I föreslagna 17 kap. 5 § bör av tydlighetsskäl ordet "behöver" ersättas med ordet "ska".	Transportstyrelsen tar med sig synpunkterna till den slutliga versionen av föreskrifterna.	
	18 kap.	Föreslagna 18 kap. saknar rubrik. Nuvarande rubrik "Identitetsprövning" bör kvarstå.	Att hela kapitelnamnet inte anges i ändringsföreskriften är för att kapitelrubriken inte ändras i 18 kap. Det är bara ett par paragrafer i kapitel 18 som ändras. Att kapitelnamnet anges avseende 2 kap. och 17 kap. är på grund av båda dessa kapitel upphävs i sin helhet och ersätts med nya. Då måste rubriken anges. Det	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	Övergångs- bestämmelse	<p>När det gäller föreslagna punkten 2 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna är det med anledning av uttrycket "får godtas" oklart om den syftar till att vara fakultativ. Av rättssäkerhets- och andra skäl bör bestämmelsen vara obligatorisk och lydelsen ändras till "ska godtas". Som förvaltningsrätten uppfattar det är syftet med förslaget i denna del att visst underlag som utfärdats före ikraftträdandet ska godtas även efter ikraftträdandet under förutsättning att underlagen inte är äldre än två månader och att underlagen är av sådant slag att det möjliggör en prövning mot de föreslagna föreskrifterna. Den föreslagna bestämmelsen bör därför förslagsvis avslutas "...samt utgör tillräckligt underlag för bedömning av synen enligt den nya lydelsen av föreskrifterna".</p> <p>Avslutningsvis noterar förvaltningsrätten att de föreslagna föreskrifterna såvitt avser synfält innebär lägre krav, något som sannolikt kommer att leda till färre ärenden och mål om undantag från föreskrifter om sådana krav för innehav av körkort m.m. Samtidigt kan de föreslagna föreskrifterna angående grundläggande och utökad synundersökning vid ansökan om körkortstillstånd och förnyelse av högre behörigheter, vilka innebär en viss uppstramning jämfört med nuvarande föreskrifter, komma att leda till ett ökat antal ärenden och mål.</p>	<p>framgår av ingressen till föreskriften vilka delar som ändras. Rubriken till kap. 18 kommer således att finns kvar trots att den inte framgår i ändringsföreskriften eftersom den inte ändras.</p> <p>Transportstyrelsen tar med sig synpunkterna till den slutliga versionen av föreskrifterna.</p> <p>Transportstyrelsen noterar synpunkterna. Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.</p>	
Förvaltningsrätten Falun Omremiss	-	-	-	22

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Förvaltningsrätten Luleå Remiss	-	-	-	23
Förvaltningsrätten Luleå Omremiss	-	-	-	24
Glasögoncentralen i Fagersta AB Remiss	-	-	-	25
Glasögoncentralen i Fagersta AB Omremiss	-	-	-	26
Glasögonmagasinet/ Optikkällaren Remiss	-	-	-	27
Glasögonmagasinet/ Optikkällaren Omremiss	-	-	-	28
Hammargrens Ur & Optik AB Remiss	-	-	-	29
Hammargrens Ur & Optik AB Omremiss	-	-	-	30
Högsta förvaltningsdomstolen Remiss	-	-	-	31
Högsta förvaltningsdomstolen Omremiss	-	-	-	32

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
JLH Optik AB Remiss	-	-	-	33
JLH Optik AB Omremiss	-	-	-	34
Kammarrätten i Sundsvall Remiss	-	Kammarrätten har, utifrån de aspekter som domstolen har att beakta, inga synpunkter på de framlagda förslagen.	Ingen åtgärd.	35
Kammarrätten i Sundsvall Omremiss	-	Kammarrätten har, utifrån de aspekter som domstolen har att beakta, inga synpunkter på det omarbetade förslagen.	Ingen åtgärd.	36
Kommunal Remiss		<ul style="list-style-type: none"> • Kommunal har inga invändningar till Transportstyrelsens förslag till ändrade föreskrifter och allmänna råd avseende medicinska krav, avseende syntester, för innehav av körkort m m. • Kommunal har i princip inga invändningar till Transportstyrelsens förslag att grundläggande syntester vid ansökan eller förnyelse av körkort ska utföras av läkare eller optiker. • Kommunal organiserar bussförare inom kollektiv- och beställningstrafiken som kommer att beröras av de nya reglerna. Vid ansökan om förnyat förarbevis finns risker för s k "flaskhalsar" för att erhålla nödvändig dokumentation. 	Transportstyrelsen noterar Kommunals synpunkter. Se vidare kommentarer nedan. I samband med att reglerna träder i kraft finns en risk att många personer samtidigt vill få tid för en synkontroll, vilket kan leda till en viss väntan. För att minska risken för detta har Transportstyrelsen under föreskriftsarbetets gång fört en dialog med Optikbranschen.	37
Kommunal Omremiss	-	-	-	
Kommerskollegium Remiss		Kommerskollegium bedömer att Transportstyrelsen ska anmäla det rubricerade förslaget enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler eftersom det kan innehålla tekniska föreskrifter.	Transportstyrelsen har anmält förslaget enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler.	38

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Vidare bedömer vi att förslaget kan behöva anmälas enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden om förutsättningarna nedan är uppfyllda.</p> <p>Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till tjänstedirektivet, följer att nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet ska anmälas till Kommerskollegium.</p> <p>De aktuella kraven föreskrivs i bland annat allmänna råd. Tjänstedirektivet definierar krav som "skyldighet, förbud, villkor eller begränsning som föreskrivs i medlemsstaternas lagar eller andra författningar eller som följer av rättspraxis [eller] administrativt förfarande". Enligt Kommerskollegiums tolkning omfattas normgivande dokument såsom allmänna råd och riktlinjer, i den mån de konkret påverkar tillämpningen av en författning, av denna definition.</p> <p>Vi noterar att Transportstyrelsen har gjort bedömningen att föreskrifterna inte reglerar utövande av tjänsteverksamhet, utan medicinska krav för innehav av körkortsbehörighet. Transportstyrelsen också korrekt noterat att av ingressen till tjänstedirektivet framgår att direktivet inte är tillämpligt på till exempel vägtrafikbestämmelser, och att tjänster som är kopplade till hälso- och sjukvård och tjänster på transportområdet är undantagna från direktivets tillämpningsområde. Det finns</p>	<p>Transportstyrelsens bedömning är att ändringarna i de medicinska föreskrifterna om syn omfattas av transportundantaget och att anmälan enligt tjänstedirektivet inte behöver göras.</p> <p>Lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden innehåller allmänna bestämmelser avseende tjänster som omfattas av det s.k. tjänstedirektivet¹. Syftet med nämnda lag är att genomföra tjänstedirektivet.</p> <p>Av 2 § lag om tjänster på den inre marknaden framgår att lagen ska tillämpas i fråga om tjänster. Vissa undantag finns och enligt 2 § 3 tillämpas inte lagen i fråga om tjänster på transportområdet.</p> <p>I tjänstedirektivet artikel 2.2 formuleras transportundantaget på följande sätt.</p> <p>d) Tjänster på transportområdet, inbegripet hamntjänster, som omfattas av avdelning V i EG-fördraget.</p> <p>Definition av begreppet "tjänster på transportområdet" saknas. Av prop. 2008/09:187² framkommer det att närmare vägledning om dessa tjänster får hämtas direkt i gemenskapsrätten, inklusive EU-domstolens praxis.</p> <p>Av EU:s rättspraxis framgår att den allmänna uppfattningen är att begreppet "tjänster på transportområdet" är vidare än ordet "transporttjänster".</p> <p>Domarna i mål C-168/14 och C-434/15 ger viss vägledning till hur begreppet "tjänster på</p>	

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden.

² Bland annat s. 39

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>därför enligt Transportstyrelsen ingen anledning att anmäla de föreslagna ändringarna enligt tjänstedirektivet. Kommerskollegium noterar att Transportstyrelsens förslag bland annat innebär att ett grundläggande synintyg kommer att kunna utfärdas endast av läkare eller optiker, vilket gör att synintyget inte längre kan utfärdas av andra yrkeskategorier som till exempel synprovare i en optikbutik eller vid en trafikskola. Detta kan anses utgöra ett krav på tjänsteverksamhet. Huruvida sådan verksamhet faller inom kategorin hälso- och sjukvård eller transport, som är undantagna från direktivets tillämpningsområde, är inte uppenbart. Det finns sådant som talar både för och emot att undantagen skulle vara tillämpliga. Vid sådan osäkerhet rekommenderar vi av transparens hänsyn att det remitterade förslaget anmäls, särskilt eftersom det får till följd att tjänsteutövare som tidigare kunnat tillhandahålla en tjänst numera inte längre får det.</p> <p>Enligt tjänstedirektivet måste krav på tjänsteverksamhet kunna motiveras av tvingande hänsyn till allmänintresset, samt vara proportionerliga i förhållande till sitt syfte.</p>	<p>transportområdet” ska tolkas. Av nämnda domar framkommer bl.a. följande. Utifrån förarbetena till tjänstedirektivet är det avsiktligt att begreppet ”tjänster på transportområdet” motsvarar lydelsen i artikel 58.1 FUEF³. Det i sin tur innebär att det är påvisat att unionslagstiftaren menar att begreppet ”tjänster på transportområdet” omfattar mer än bara tjänster som enbart är kopplade till själva transportmedlen. Det rör sig därmed om tjänster som är tilläggstjänster eller sekundära tjänster till transporter, dock till en viss gräns.</p> <p>Om det visar sig att den aktuella tjänsten har flera syften, ska en avvägning göras mellan de olika syftena utifrån en helhetsbedömning. Denna avvägning ska leda till att det går att bedöma vilket som är det huvudsakliga syftet med den aktuella tjänsten.⁴</p> <p>Tjänster på transportområdet är sådana som omfattas av avdelning V i EG-fördraget eller avdelning VI i EUF-fördraget. Tjänsterna omfattar inte bara direkta transporttjänster utan även tjänster med nära anknytning till detta område. Körkortsdirektivet är antaget före 1 december 2009 och i ingressen hänvisas till artikel 71 i EU-fördraget. Om det av ingressen till direktiv och EU-förordning som antagits före den 1 december 2009 hänvisas till art. 70-80 i EU-fördraget så omfattas föreskrifter meddelade inom samma område av transportområdet.</p>	

³ Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

⁴ Se mål C-340/14

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
			<p>Körkortsdirektivet ställer upp krav på att man för körkortsinnehav måste uppfylla de medicinska minimikrav som fastställs i bilaga III till direktivet. Bilaga III p. 6 anger att den som ansöker om körkort måste genomgå lämplig undersökning som syftar till att kontrollera att sökanden har tillräckligt god syn. Och om det finns anledning att tvivla ska personen undersökas av behörig medicinsk personal.</p> <p>Bilaga III anger inte vem som ska utföra "den lämpliga undersökningen" men i Sverige har det enligt de medicinska föreskrifterna kunnat vara personal vid Trafikskolor och personal i optikbutik, om de genomgått särskild utbildning. Skälen till detta har varit främst tillgänglighet för den som söker körkortstillstånd. Det är uppenbart att synundersökningar inte har någon annan koppling till de arbetsuppgifter som annars utförs på en trafikskola. Inte heller till en försäljare av glasögon, dvs en butiksanställd i en optikbutik.</p> <p>Det går inte att se någon annan anledning till att de aktuella tjänsteutövarna ska kunna skriva synintyg till ansökningar om körkortstillstånd än att möjliggöra ett körkort för sökanden och att det alltså måste vara tjänster som har en nära anknytning till "tjänster på transportområdet".</p> <p>I tjänsteanteckningen från den 13 september 2022 motiverade Transportstyrelsen att anmälan inte skulle behöva göras på följande sätt:</p> <p>"EU-domstolen har i mål C-168/14 om fordonsbesiktningsverksamhet fört ett resonemang om tolkningen av "tjänster på transportområdet" och har konstaterat att begreppet ska tolkas som att det inte</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
			<p>enbart omfattar den fysiska verksamheten att flytta personer eller varor från en plats till en annan med fordon, luftfartyg eller fartyg, utan även alla andra tjänster med en nära anknytning till denna verksamhet. Domstolen har också kommit fram till att fordonsbesiktningsverksamhet ska anses ingå i "tjänster på transportområdet". Detta eftersom den är en i förväg fastställd och oundgänglig förutsättning för utövande av den huvudsakliga transportverksamheten, de direktiv som reglerar fordonsbesiktningsverksamhet har antagits med stöd av artikel 71 EGF⁵ respektive artikel 91 FEUF⁶ (som ingår i avdelningen om transporter) och de mål som eftersträvas i direktiven som reglerar fordonsbesiktningsverksamhet är att säkerställa trafiksäkerhet.</p> <p>Precis som fordonsbesiktning är uppfyllande av medicinska krav en oundgänglig förutsättning för utövande av transportverksamheten (då medicinsk lämplighet är förutsättning för körkortsinnehav), körkortsdirektiv 2006/126/EG⁷ har antagits med stöd av bland annat 71 EGF respektive artikel 91 FEUF och ett av målen med körkortsdirektivet och de medicinska kraven är trafiksäkerheten.</p> <p>Transportstyrelsen står fast vid denna bedömning.</p>	

⁵ Fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen

⁶ Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Kommerskollegium Omremiss		De tillägg som gjorts föranleder ingen annan bedömning, dvs. att förslaget ska anmälas enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler. Vidare bedömer vi att förslaget inte innehåller nya eller ändrade krav på tjänsteverksamhet och att det därför inte behöver anmälas enligt tjänstedirektivet. Detta gäller endast de nu remitterade ändringarna och våra synpunkter som vi lämnat i tidigare remissyttrande kvarstår.	Se svar på rad 38.	39
Lindbecks Ur & Optik AB Remiss	-	-	-	40
Lindbecks Ur & Optik AB Omremiss	-	-	-	41
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) Remiss	-	-	-	42
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) Omremiss	-	-	-	43
Niemis Optik Remiss	-	<p>Detta är vårt svar ur vår synvinkel från 'verkstadsgolvet' i norra Norrland.</p> <p>Skall man verkligen ta bort oftalmologassistenterna, ögonsköterskorna och ortoptisterna från 'produktionen'? Dessa har de facto mycket bättre kompetens om synfältundersökning än optikerna. I dagens dåliga personalläge vore det dumt att utesluta dessa kategorier.</p>	Tanken vad gäller den grundläggande synundersökningen är inte att ta bort oftalmogassistenterna, ögonsköterskorna och ortoptisterna från "produktionen", de kommer fortfarande få göra synundersökningen så länge som optikern bedömer att de har tillräcklig kompetens. Däremot måste sedan en optiker utfärda själva synintyget.	44

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Det finns många butiker (speciellt inom kedjorna) som inte erbjuder körkortsundersökningar överhuvudtaget och ännu mindre butiker som vill/har möjlighet att satsa för Esteman utrustningen. Maskinerna är dyra och behöver mycket plats. Vi som många andra optiker speciellt i mindre ställen kommer inte att införskaffa utrustningen, utan dessa kunder kommer att hänvisas till ögonmottagning, som knappast blir glada över detta.</p> <p>I storstäder kan det finnas butiker med Esteman maskiner, men i stora delar av Norrlands inland skulle man behöva åka upptill 30+ mil enkel väg till ögonläkare för synfält. Det ställer glesbygdens befolkning till klart sämre sats. Esteman leder också till större tidåtgång och därmed högre priser för körkortsintyg i optikerbutikerna.</p> <p>Vi vet också att Transportstyrelsen är nitisk med att det får inte vara för många falska positiva svar på Esteman. Det leder till att en del kunder kommer inte att klara av testet, som kräver hög koncentration. Omtagningar kommer att bli många och ta ännu mera tid. Att öka trycket på ögonläkare och -mottagningar är inte heller önskvärt. Om Transportstyrelsens förslag går genom, kommer samtliga över 45 åriga med hög behörighet att hänvisas till ögonmottagning i vårt område. De resurser existerar inte inom ögonsjukvården, som redan nu går på knäna med sina patienter.</p> <p>Vår synpunkter kort:</p>	<p>Transportstyrelsen tror att Niemis Optik har missförstått förslaget om när en undersökning i ett Estermanprogram krävs. Det kommer inte att krävas något resultat från en undersökning i ett Estermanprogram vid den grundläggande synundersökningen. Det är vid den utökade synundersökningen som ett resultat från en undersökning i ett Estermanprogram är nödvändigt. Den utökade synundersökningen kan till exempel vara nödvändig om den sökande har haft en stroke eller har en ögonsjukdom. Idag krävs i de allra flesta fall en undersökning i ett Estermanprogram och en undersökning med statisk tröskelperimetri vid den utökade synundersökningen. Det blir således ingen ökad belastning på ögonsjukvården med den förändring som föreslås.</p> <p>I de fall där det krävs en synfältsundersökning under pågående körkortsinnehav föreslår Transportstyrelsen att synintyget ska få utfärdas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar eller optiker. Idag måste det vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som utfärdar intyget. Det innebär att trycket på ögonsjukvården troligtvis kommer att minska eftersom även optiker får utfärda intyget. Om, mot förmodan, ingen optiker väljer att utfärda sådana synintyg kommer trycket på ögonsjukvården ligga kvar på samma nivå som idag vad gäller dessa intyg.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		Behåll den kanske mest kompetenta ögonpersonalen som ögonsköterskor, oftalmologassistenter, ortoptister etc. Kräv Esteman bara i de fallen där de verkligen är befogat av medicinska skäl; personer med genomgången stroke, skallskada, tumörer etc. Laserbehandlade diabetiker, glaukom, RP, etc.		
Niemis Optik Omremiss	-	-	-	45
Nordic Optik Haparanda Remiss	-	-	-	46
Nordic Optik Haparanda Omremiss	-	-	-	47
Norrtälje OptikCentrum Remiss	-	-	-	48
Norrtälje OptikCentrum Omremiss	-	-	-	49
Optica Konsult i Vingåker Aktiebolag Remiss	-	-	-	50
Optica Konsult i Vingåker Aktiebolag Omremiss	-	-	-	51
Optik & Hälsa Torp AB Remiss	-	-	-	52
Optik & Hälsa Torp AB Omremiss	-	-	-	53

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Optik Öfvre AB Remiss	-	-	-	54
Optik Öfvre AB Omremiss	-	-	-	55
Optikbranschen Remiss		<p>Optikbranschen menar att även behovet av återkommande synkontroller vid körkortsförnyelse borde utredas.</p> <p>Vi noterar att den föreslagna föreskriften ibland kan upplevas svårtolkad och vi förordar därför en generell översyn av formuleringar för att göra föreskriften mer lättolkad och tillgänglig.</p>	<p>En eventuell reglering av återkommande synkontroller skulle kräva ändringar på lag och förordningsnivå. Transportstyrelsen har inte mandat att ta fram lag- eller förordningsändringar, sådana ändringar beslutas av riksdag och regering. En utredning om detta har inte ingått i denna föreskriftsrevidering. Synpunkten föranleder därför ingen åtgärd.</p> <p>För att underlätta tolkningen och tillämpningen av föreskrifterna kommer Transportstyrelsen att ta fram icke-bindande information i form av kompletterande upplysningar.</p> <p>Myndigheten anser att formuleringarna i föreskriften ska kvarstå som de är.</p>	56
	1 kap 6§ samt 2 kap 19§	<p>Här anges att det av synintyget ska framgå om den sökande bedöms ha en sjukdom eller medicinskt tillstånd som innebär en trafiksäkerhetsrisk eller inte. Föreslagen ändring innebär en mer omfattande undersökning av synen i jämförelse med befintlig föreskrift, där synkontrollen avgränsas till visus och ett antal definierade synförmågor.</p> <p>Optikbranschen välkomnar myndighetens initiativ att bredda undersökningen till att beakta synfunktionen som</p>	<p>Transportstyrelsens tanke med förslaget har inte varit att en mer omfattande grundläggande synundersökning ska krävas. Myndigheten har därför efter remissvaret varit i kontakt med Optikbranschen och Optikerförbundet för att diskutera vad de grundar sin uppfattning på.</p> <p>Vid diskussion med Optikbranschen och Optikerförbundet framkom att deras synpunkt grundar sig dels på 1 kap. 6 § där det bland annat står "av intyget ska framgå om den sökande bedöms ha en</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>helhet, och att förorda en komplett synundersökning istället för en kontroll av vissa definierade synförmågor. Det kommer sannolikt innebära att undersökningarna tar något längre tid att genomföra än idag, vilket givetvis också kan medföra en något förändrad kostnadsbild, men ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är förslaget positivt.</p> <p>Vi hänvisar i sammanhanget även till Optikerförbundets remissvar.</p>	<p><i>sjukdom eller medicinskt tillstånd som innebär en trafiksäkerhetsrisk eller inte</i>, dels på vissa formuleringar i 2 kap. 19 §.</p> <p>1 kap. 6 § handlar om den läkarundersökning och annan undersökning som ska ligga till grund för de intyg som ska skickas in till Transportstyrelsen i samband med ansökan om körkortstillstånd eller vid förnyelse av högre behörigheter.</p> <p>Syftet med paragrafen är inte att den som utfärdar det grundläggande synintyget ska ta ställning till om den sökande bedöms ha en sjukdom eller ett medicinskt tillstånd som innebär en trafiksäkerhetsrisk. Transportstyrelsen anser att belastningen på samhället och individen skulle bli oproportionerligt stor om alla skulle få lov att göra en fördjupad synundersökning inklusive mätning av synfältet med ett Estermanprogram. Det bedöms inte vara samhällsekonomiskt försvarbart, bland annat med tanke på att majoriteten av de som söker körkortstillstånd inte har några synfältsnedsättningar. Syftet med den grundläggande synundersökningen är istället en screening för att hitta de personer som ligger i riskzonen. Endast de som är i riskzonen behöver göra en fördjupad synundersökning.</p> <p>För att tydliggöra att intyget från synundersökningen inte ska omfattas av kravet i meningen " <i>av intyget ska framgå om den sökande bedöms ha en sjukdom eller medicinskt tillstånd som innebär en trafiksäkerhetsrisk</i></p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	1 kap. 6 § allmänna råd	De allmänna råden anger att Transportstyrelsen ska fatta beslut om eventuell fördjupad undersökning utifrån insänt intyg. Denna hantering medför en avsevärd ineffektivitet, administration samt förlängd väntetid för den sökande, i det fall som fördjupad undersökning ska utföras av läkare med specialistkompetens.	<p><i>eller inte</i>" har Transportstyrelsen efter remissen lagt till en mening i 6 §.</p> <p>Transportstyrelsen har även gjort några mindre justeringar av 2 kap. 19 § så att det tydligare ska framgå att de uppgifter som ska hämtas in är anamnesuppgifter, med undantag av synskärpan, som ska mätas.</p> <p>I och med de förändringar som Transportstyrelsen föreslår i 6 § (se ovan), blir paragrafen inte aktuell vid bedömning av vad som gäller för den grundläggande synundersökningen och den utökade synundersökningen.</p>	
	2 kap. 2 §, 3 st.	<p>Kraven för synintyg kommer att innebära att synfältsundersökning behöver utföras. Därmed kommer Transportstyrelsen enkelt kunna få tillgång till utförda synfältsundersökningar vilket bör förenkla och effektivisera bedömningsprocessen.</p> <p>Vi anser att begränsning av glas till max 8 dioptrier är obsolet. Dagens moderna högbrytande och asfäriska glas har avsevärt lägre aberrationer än tidigare. En absolut gräns för antalet dioptrier är därför irrelevant så länge den sökande möter kravet på synskärpa och synfält.</p> <p>Vi förordar därmed att den sista meningen helt stryks.</p>	<p>Detta krav anges i körkortsdirektivet och är därför inget som Transportstyrelsen kan stryka från föreskriften.</p>	
	2 kap 2§ allmänna råd	Här anges att medicinsk personal vid bedömning ska beakta korrektionens funktionalitet monokulärt och binokulärt under den tid som personen framför ett fordon.	<p>Transportstyrelsen har strukit "under den tid som personen framför ett fordon" i det allmänna rådet. Transportstyrelsen anser, liksom Optikbranschen, att</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 5§	<p>Tiden som en person framför ett fordon är naturligtvis mycket individuell och beror på vart vederbörande är på väg. Det blir därmed mycket svårt för medicinsk personal att göra den bedömning som anges.</p> <p>Optikbranschen förordar därför att formuleringen förtydligas med tidsangivelse.</p>	<p>det i princip är omöjligt för medicinsk personal att uttala sig om huruvida korrektionen tolereras väl under den tid som personen framför ett fordon. Syftet med körkortsdirektivet måste vara att medicinsk personal ska uttala sig om huruvida korrektionen tolereras väl vid synundersökningen.</p>	
	2 kap 14§ 1 st.	<p>Här anges att synfältsundersökningar ska utföras med statisk tröskelperimetri i ett Estermanprogram eller likvärdigt. Optikbranschen välkomnar att regelverket på detta sätt förtydligas. Som lyfts fram i konsekvensanalysen (bil. 1) innebär inköp av föreslagen utrustning en avsevärd investering för optikbutiker, i den mån sådan inte redan finns i verksamheten. Det kommer, som också påpekas i konsekvensanalysen, därför inte vara självklart att samtliga optikbutiker kommer ha möjlighet att erbjuda synfältskontroller såsom specificerat. Vi delar vidare Optikerförbundets åsikt att föreskriften bör kompletteras med ett tolkningsstöd till synfält.</p> <p>Optikbranschen välkomnar att vikten av andra synförmågor än visus uppmärksammas i sammanhanget. Vi betonar dock att nuvarande formulering är alltför otydlig då skalor för godkänt / underkänt helt saknas. Begreppet "allvarligt" måste i sammanhanget anses subjektivt, vilket öppnar för godtycklighet som i förlängningen kan upplevas rättsosäkert. Utan tydligt tolkningsstöd överläts förordningens tolkning på den som signerar intyg. Detta är givetvis djupt olämpligt.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Optikbranschens synpunkter. För att underlätta tolkningen och tillämpningen av föreskrifterna kommer Transportstyrelsen att ta fram icke-bindande information i form av kompletterande upplysningar.</p> <p>Föreskriftsförslaget anger att nedsättningarna måste vara allvarliga för att det 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</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Därav förordar vi att första stycket kompletteras med vedertagna skalor som tydligt anger gränsvärden för godkänt / underkänt avseende kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet. Alternativt måste stycket helt strykas.</p>	<p>beaktas. I det allmänna rådet framgår också att total nattblindhet eller liknande begränsning av seendet i mörker bör beaktas som allvarlig nedsättning.</p> <p>Eftersom det inte finns några vedertagna mätmetoder och eftersom det saknas självklara gränsvärden för när en persons mörkerseende, kontrastkänslighet eller bländningskänslighet är så pass påverkat att det kan antas påverka trafiksäkerheten negativt anser Transportstyrelsen att en detaljerad reglering i föreskrifterna blir problematisk. Transportstyrelsens åsikt stämmer även överens med de synpunkter som har lämnats från Sveriges Ögonläkarförening som i sitt remissvar skriver: <i>"Vad gäller allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende vill vi uppmärksamma problemet med allt för specifika krav, i avsaknad av vedertagna mätmetoder. Det är därför lämpligt att kravet blir just "allvarlig" nedsättning för att möjliggöra en individuell klinisk bedömning."</i></p> <p>Föreskriften har under flera år innehållit regler om att total nattblindhet eller annan allvarlig begränsning av seendet vid nedsatt belysning utgör hinder för körkortsinnehav. Transportstyrelsen har inte mottagit synpunkter på att begreppet <i>"annan allvarlig begränsning av seendet vid nedsatt belysning"</i> har gett upphov till några problem.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 14§ 2 st	Vi välkomnar myndighetens initiativ att tydligt ange begränsningar för körkortsinnehav med nedsatt synförmåga. Dock måste begreppet dagsljus tydligare definieras då det annars föreligger en överhängande risk för godtycke som i förlängningen kan uppfattas som rättsosäkert. Vi förordar därför att andra stycket kompletteras med vedertagen skala som tydligt anger gränsvärden för vad som avses med dagsljus. Alternativt måste stycket helt strykas.	Avsikten med formuleringen är att den ska stämma överens med den harmoniserade villkorskoden 61 i körkortsdirektivet. Transportstyrelsen justerar därför 14 § andra stycket så att det framgår att begränsning till körning dagtid innebär körning en timme efter soluppgången och en timme före solnedgången. Transportstyrelsen anser att det är tillräckligt och att en skala med tydliga gränsvärden inte är nödvändig.	
Optikbranschen Omremiss		Optikbranschen har noterat Transportstyrelsens omremiss och välkomnar myndighetens förslag att ytterligare utnyttja optikers kompetens. De ändringar som föreslås kommer sannolikt att medföra en minskad belastning på sjukvården, samt öka tillgängligheten och därmed underlätta för de förare som av någon anledning behöver utökat synintyg eller synintyg rörande dubbelseende. Vi noterar vidare att Transportstyrelsen inte syns ha hörsammat någon av de invändningar vi reste i det remissvar som tillställdes myndigheten 231222. Vi vill poängtera att dessa fortsatt är relevanta och att vi alltså på intet sätt skiftat hållning i dessa frågor.	Transportstyrelsen noterar Optikbranschens synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd. Transportstyrelsen har på rad 56 i denna remissammanställning besvarat Optikbranschens remissvar från den 22 december 2023.	57
Optikerförbundet Remiss		Generellt vill vi välkomna ändringar i aktuell föreskrift och Optikerförbundet ser positivt på att optiker får ett utökat ansvar i relation till intyg för körkort. Optiker är en underutnyttjad resurs inom svensk ögonsjukvård och enligt oss bör optikers möjlighet till att intyga synförmåga utökas ytterligare i förhållande till det som nu föreslås. Allt för att samhället ska tillvarata den kompetens optiker besitter, samtidigt som den specialiserade ögonvården inte belastas i onödan.	Transportstyrelsen har omarbetat förslaget. Det nya förslaget skickades ut på omremiss den 13 mars 2024. I det omarbetade förslaget har bland annat 17 kap. 5 § justerats så att optiker får behörighet att utfärda fler intyg.	58

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	1 kap 6§ (samt 2 kap 19§)	<p>Vi finner förslaget till ny föreskrift krångligt formulerat och tidvis svår att tolka och uppmanar Transportstyrelsen till att omformulera skrivelsen så att den blir lättare att tolka för båda de som är i behov av medicinska intyg och de som ska utfärda intygen.</p> <p>"Undersökningen ska göras med utgångspunkt från de uppgifter som sökande 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. För att kunna intyga detta så kommer det behövas en fullständig synundersökning. Från de tilltänka anamnetiska frågor som Optikerförbundet har fått ta del av framgår det att detta inte är anamnetiska frågor i sig men frågor där man ska besvara om det t.ex. "finns tecken" på ögonsjukdomar, dubbelseende, synfältsdefekter. För att kunna intyga detta kommer kontroll av dubbelseende, synfält och eventuell förekomst av ögonsjukdomar behöva göras utöver de anamnetiska frågor optiker normalt ställer. Detta medför att de synkontroller som görs idag kommer behöva utökas till fullständiga synundersökningar om de ska uppfylla förslaget till ny föreskrift och att en optiker baserat på vetenskap och beprövad erfarenhet ska kunna intyga att sjukdom eller ett medicinskt tillstånd som innebär en trafiksäkerhetsrisk föreligger eller inte. Förslaget till ny föreskrift kan i övrigt tolkas som att optiker endast ska</p>	<p>För att underlätta tolkningen och tillämpningen av föreskrifterna kommer Transportstyrelsen att ta fram icke-bindande information i form av kompletterande upplysningar.</p> <p>Myndigheten anser att formuleringarna i föreskriften ska kvarstå som de är. Till exempel har förvaltningsrätten i Falun lämnat synpunkter på att förslaget är genomarbetat samt klart och tydligt formulerat och kan antas leda till förutsebar tillämpning.</p> <p>Se kommentar på rad 56, 1 kap. 6 § och 2 kap. 19 §.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	1 kap 6 § Allmänna råd	<p>kontrollera synfält hos personer med progressiva ögonsjukdomar. Enligt ovan, dvs om optiker ska intyga att "det inte finns tecken på synfältsdefekter", så kommer optiker behöva testa synfält. Det vore då rimligt att optiker skickar in detta som underlag (dvs ingen "osäkerhet" enl. 17 kap 1§ varvid vi underlättar för patient och myndighet).</p> <p>De allmänna råden anger att Transportstyrelsen ska fatta beslut om ev. fördjupad undersökning utifrån insänt intyg. Denna hantering medför en avsevärd ineffektivitet, administration samt förlängd väntetid för den sökande, i det fall som undersökning utförs av läkare med specialistkompetens. Råden verkar baseras på att optiker intygar att "inga tecken på synfältsdefekter föreligger" utan att ha genomfört en synfältsundersökning. Optikerförbundet kan inte baserat på vetenskap och beprövad erfarenhet rekommendera optiker att göra detta och kommer rekommendera att synfältsundersökning alltid görs. I förlängningen kommer detta medföra att Transportstyrelsen enkelt kan komma åt redan utförda synfältsundersökningar vilket borde förenkla och effektivisera bedömningsprocessen.</p>	Se kommentar på rad 56, 1 kap. 6 § Allmänna råd.	
	2 kap 2§	<p>"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." Modern optik har mycket lägre aberrationer (dvs. störningar) än tidigare. En absolut gräns för antalet dioptrier behöver därför inte anges så länge man klarar kravet om synskärpa och synfält.</p>	Se på rad 56, 2 kap. 2 §.	
	2 kap 2§ samt Allmänna råd	<p>I 2§ anges att "Korrigerande linser får användas för att uppnå synskärpan som krävs enligt första och andra</p>	Se kommentar på rad 56, 2 kap. 2 § Allmänna råd.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 4§	<p>stycket. Det gäller under förutsättning att korrekturen tolereras väl." Vidare anges i allmänna råden att "Vid bedömning av om korrekturen tolereras väl bör beaktas om korrekturen fungerar båda monokulärt och binokulärt, under den tid personen framför ett fordon. Begreppet tolereras väl är extremt luddigt och kan bero dels på den optiska lösning, bågen, samt, vilket ofta är vanligast, förhållanden som t.ex. torr luft, partiklar i luften etc. Blir då omöjligt för en optiker eller ögonläkare att avgöra om korrekturen "fungerar/tolereras väl "under den tid som personen framför ett fordon.Det enda vi kan avgöra är om den tolereras väl i samband med synprovning.</p> <p>Med att en person helt saknar syn i ett öga avses att personen saknar förmåga att uppfatta ljus och att synskärpan är 0. Konstig definition. Skulle kunna definiera "saknar syn" som synskärpa <0,05.</p>	<p>I körkortsdirektivets bilaga III står i punkt 6.2 "...den som är helt blind på ett öga...". De läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar som har deltagit i föreskriftsarbetet anser att helt blind på ett öga måste betraktas som att man är totalt blind på det ögat. Har man en synskärpa som är större än 0 så är man inte totalt blind. ICD-10 definierar totalt blind som att synskärpan är 0 och att man saknar förmåga att uppfatta ljus.</p> <p>En person som har en synskärpa på mindre än 0,05 i det ena ögat behöver inte per automatik betraktas som helt blind på det ögat. Personen kan fortfarande ha en viss förmåga att uppfatta ljus och ett användbart synfält. Transportstyrelsen anser därför att definitionen ska kvarstå som den är.</p>	
	2 kap Synfält	<p>Ett tolkningsstöd till synfält bör tas fram. En svaghet med Esterman är att testet saknar testpunkter i anslutning till</p>	<p>För att underlätta tolkningen och tillämpningen av föreskrifterna kommer Transportstyrelsen att ta fram</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 12§	<p>(dvs precis inom och utanför) de gränser som anges, dvs 20°+20° vertikalt och 120° horisontellt, och 30°+30° vertikalt och 160° horisontellt. Hur detta ska hanteras bör framgå av ett tolkningsstöd.</p> <p>Ska enligt 17 kap 5§ intygas av ögonläkare. Optiker har kompetens, och daglig erfarenhet av, att avgöra om dubbelseende elimineras av korrektion, uppträder inom angivna blickriktningar, samt om elimineras med ocklusion. Bör med andra ord med fördel kunna intygas av optiker.</p> <p>Om man tillåter att det elimineras genom ocklusion så är det samma som en plötslig synnedsättning och en 6 månaders anpassningsperiod bör appliceras.</p>	<p>icke-bindande information i form av kompletterande upplysningar.</p> <p>Transportstyrelsen har omarbetat förslaget. Det nya förslaget skickades ut på omremiss den 13 mars 2024. I det omarbetade förslaget har bland annat 17 kap. 5 § justerats så att optiker får behörighet att utfärda fler intyg.</p> <p>I de allmänna rådet till 3 § framgår att anpassningstiden vid plötsligt väsentlig synnedsättning bör vara minst 6 månader.</p> <p>I det allmänna rådet till 4 § framgår att anpassningstiden för en person som helt saknar syn på ett öga bör vara minst 6 månader.</p> <p>Se kommentar på rad 56, 2 kap. 14 §.</p>	
	2 kap 14§	<p>Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet. Här saknas definitioner av allvarligt nedsatt, testmetod och kriterier. Kommer bli extremt svårbedömd och godtyckligt.</p>		
	2 kap 15§	<p>Progressiva ögonsjukdomar</p> <p>Finns flera sjukdomstillstånd som är progressiva (som t.ex. torr åldersrelaterad makuladegeneration och epiretinalt membran) där optiker följer dessa personer utan att remittera till specialistögonsjukvården eftersom behandling saknas eller där behandling först initieras sent i sjukdomsförloppet. Ska optiker rapportera in dessa personer?</p>	<p>Nej, föreskriftsförslaget reglerar inte att optiker till Transportstyrelsen ska rapportera de personer som har en progressiv ögonsjukdom.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 19§ 17 kap 5§	<p>Synintyg Samma som 1 kap 6§ Om man ska intyga så måste man göra en full undersökning.</p> <p>Samma som 2 kap 12§. Optiker bör kunna intyga om dubbelseende. Vidare står det: "När det utifrån de grundläggande uppgifterna om syn inte går att avgöra om en person uppfyller kraven i 2 kap. ska ett utökad synintyg enligt vad som sägs i 2 kap. 20§ ges in till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska intygas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar på blankett som tillhandahålls av Transportstyrelsen" Som vi har redogjort för under svar till 1 kap 6§ (samt 2 kap 19§) så bör optikers kompetens tillvaratas på ett bättre sätt vid dessa intyg. Dels för att optiker sannolikt kommer att vara de som utför mätningarna som efterfrågas, för att initialt över huvud taget våga intyga att kraven uppfylls, och dels för att det skulle vara samhällsekonomiskt genom att optiker är mycket mera tillgängliga än ögonsjukvården. Optiker skulle på så sätt kunna avlasta specialistögonvården. Ögonläkare bör istället involveras när Transportstyrelsen, baserat på intyg och underlag från optiker, inte är säkra på om kraven uppnås.</p>	<p>Se kommentar på rad 56, 1 kap. 6 § och 2 kap. 19 §.</p> <p>Transportstyrelsen har omarbetat förslaget. Det nya förslaget skickades ut på omremiss den 13 mars 2024. I det omarbetade förslaget har bland annat 17 kap. 5 § justerats så att optiker får behörighet att utfärda fler intyg.</p>	
Optikerförbundet Omremiss	-	-	-	59
Optiker CA Jacobsson AB Remiss	-	-	-	60
Optiker CA Jacobsson AB Omremiss	-	-	-	61

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Optiker Per-Åke Östman Aktiebolag Remiss	-	-	-	62
Optiker Per-Åke Östman Aktiebolag Omremiss	-	-	-	63
Optiker Tillgren AB Remiss	-	-	-	64
Optiker Tillgren AB Remiss	-	-	-	65
Optikhörnan i Degerfors AB Remiss	-	-	-	66
Optikhörnan i Degerfors AB Omremiss	-	-	-	67
Polismyndigheten Remiss	-	Polismyndigheten har inga invändningar mot förslaget	Ingen åtgärd.	68
Polismyndigheten Omremiss	-	Polismyndigheten har inga invändningar mot förslagen	Ingen åtgärd.	69
Regelrådet Remiss		<p>Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.</p> <p>Transportstyrelsen har genomfört en omfattande analys och tolkning av körkortsdirektivets i syfte att utreda hur medicinföreskrifterna förhåller sig till direktivets reglering om synfunktionerna. Resultat visar att föreskrifterna på</p>	Transportstyrelsen noterar Regelrådets ställningstagande. Ställningstagandet föranleder ingen åtgärd.	70

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>några ställen inte uppfyller minimikraven i direktivet, vilket innebär att föreskrifterna behöver revideras för att nå upp till den nivå som direktivet kräver. Förslaget innebär bland annat att det grundläggande synintyget ska utfärdas av läkare eller optiker. Detta innebär att synintyget inte längre kan utfärdas av andra yrkeskategorier som till exempel synprövare i en optikbutik eller vid en trafikskola. Vidare förväntas ändrade krav gällande synfält leda till att fler personer än idag klarar synfältskraven, vilket kan få positiva effekter för branscher som är i behov av yrkesförare. Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren på ett godtagbart sätt har redovisat samtliga punkter i sin konsekvensutredning. Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.</p>		
<p>Regelrådet Omremiss</p>		<p>Regelrådet har yttrat sig över den ursprungliga remissen vid sammanträde den 19 december 2023. Regelrådet har bedömt att konsekvensutredningen såväl i samtliga delasppekter som sammantaget har uppfyllt kraven. Den ändring som nu föreslås av regelgivaren bedöms medföra att optiker får utfärda fler synintyg än idag. Den ändring som gäller synfält kommer att leda till att fler personer än idag kommer att klara synfältskraven, vilket kan få positiva konsekvenser för branscher i behov av yrkesförare, åsom lastbil, buss och taxi.</p> <p>Den justering som regelgivaren gör i förslaget ändrar inte Regelrådets tidigare bedömning av konsekvensutredningen. Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Regelrådets ställningstagande. Ställningstagandet föranleder ingen åtgärd.</p>	71

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.		
Riksförbundet M Remiss		<p>Det är endast de förslag som berör körkort av lägre behörighet som kommenteras här nedanför.</p> <p>Riksförbundet M Sverige har i detta remissvar inga synpunkter på förslagen gällande högre behörigheter för exempelvis yrkestrafik. M Sverige väljer också att lämna förslagen om förändrade metoder för synundersökning utan kommentarer, utan förlitar sig på Transportstyrelsens utredningar.</p> <p>Sammanfattning <i>1. Angående kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav</i> a. Förslag 1 – 7.1 Grundläggande synundersökning Riksförbundet M Sverige ställer sig kritiskt till detta förslag då det försvårar och gör det dyrare för medborgarna att genomgå en synundersökning, samtidigt som Transportstyrelsen inte påvisar några brister i de synundersökningar som i dag utförs av andra än läkare och optiker.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Riksförbundet M synpunkter. Se vidare kommentarer nedan.</p> <p>Synpunkten bemöts nedan.</p>	72

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>b. Förslag 2 – 7.2 Utökad synundersökning Riksförbundet M Sverige ställer sig positivt till Transportstyrelsens förslag.</p> <p>c. Förslag 3 – 7.3 Utredning av synen under pågående körkortsinnehav Riksförbundet M Sverige ställer sig positivt till Transportstyrelsens förslag.</p> <p><i>2. Angående kraven gällande synfält</i></p> <p>a. Transportstyrelsens förslag till regleringsalternativ 5 – Ett Estermanprogram eller likvärdigt program centralt och perifert, även statisk tröskelperimetri är tillåtet i vissa fall. Riksförbundet M Sverige ställer sig positivt till Transportstyrelsens förslag.</p> <p><i>3. Angående kraven gällande synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet.</i></p> <p>a. Transportstyrelsens förslag – Regleringsalternativ 1 M Sverige ställer sig generellt positivt till Transportstyrelsens förslag, men kritiskt till den föreslagna förutsättningen att enbart läkare och optiker ska få utföra synundersökningen.</p> <p>Riksförbundet M Sveriges fördjupade synpunkter på Transportstyrelsens förslag</p>	<p>Ingen åtgärd.</p> <p>Synpunkten bemöts nedan.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p><i>1. Angående kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav</i></p> <p>Grundläggande synundersökning</p> <p>I frågan om vem som ska få utföra synundersökning och utfärda synintyg föreslår Transportstyrelsen regleringsalternativ 1 vilket innebär att enbart läkare och optiker får utfärda det grundläggande synintyget. Det skiljer sig från i dag då även anställda hos optiker och körskolor som genomgått en utbildning hos en utbildare för synprovning och fått tillstånd av Transportstyrelsen får utföra synundersökning.</p> <p>Riksförbundet M Sverige ställer sig kritiskt till detta förslag då det försvårar och gör det dyrare för medborgarna att genomgå en synundersökning, samtidigt som Transportstyrelsen inte påvisar några brister i de synundersökningar som i dag utförs av andra än läkare och optiker.</p> <p><i>Förklaring till M Sveriges kommentar</i></p> <p>För att få ett körkort krävs att man har ett körkortstillstånd, och 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. De som får utföra synundersökning tillhör någon av kategorierna:</p> <p>1. läkare,</p>	<p>Förslaget på vad den grundläggande synundersökningen ska innehålla och vem som ska få utfärda synintyget är den lösning som Transportstyrelsen anser är den bästa. Bland annat eftersom optiker och läkare har den kunskap som krävs för att mäta synskärpa och ta anamnes.</p> <p>För att behålla det system som finns idag krävs att Transportstyrelsen får ett utökat bemyndigande att reglera. För att få det utökade bemyndigandet krävs förändringar på lag och förordningsnivå. Sådana förändringar tar ofta flera år.</p> <p>Även om Transportstyrelsen inom några år skulle få ett utökat bemyndigande finns flera problem i dagsläget:</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>2. optiker, 3. oftalmologassistent, ortoptist, den som har genomgått utbildning till optometritekniker, ögonsjuksköterska, sjuksköterska med vidareutbildning i ögonsjukvård 4. den som är anställd hos optiker eller vid trafikskola och inte har någon av ovanstående utbildningar.</p> <p>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. Som stöd för sitt förslag att enbart läkare och optiker ska få utföra synundersökningen anger Transportstyrelsen att de saknar möjlighet att följa upp och kvalitetssäkra den synundersökning som utförs av andra än läkare och optiker, vilka är legitimerade yrken och därmed i sig själva anses kvalitetssäkrade. Transportstyrelsen har förvisso 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. Viktigt att notera här är att Transportstyrelsen inte påpekar brister i de synundersökningar som i dag utförs av bland andra körskolor, utan brister i sina egna möjligheter att övervaka verksamheten. I sin konsekvensanalys framför Transportstyrelsen ingen kritik mot de utförda undersökningarna i sig. Transportstyrelsen säger också att optikerbranschen intygar att de har kapacitet att ta över det arbete som i dag utförs av körskolor, och efter en enkät har man också kunnat redovisa en snittkostnad på</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Det förslag som Transportstyrelsen har arbetat fram där synfältet screenas med hjälp av att personen får svara på frågor om sin sjukdomshistorik behöver värderas av någon med god kunskap om ögat och de ögonsjukdomar och synnedsättningar som kan drabba ögat. Sådan kunskap har optiker och läkare men inte anställda vid en trafikskola. Det skulle innebära att de metoder som används för att mäta synfältet idag måste kvarstå. Dessa metoder har fått kritik då det tex. är lätt att missa stora synfältsnedsättningar och att de innebär en större risk för ej likvärdiga bedömningar. Dessutom skulle en mer detaljerad och invecklad reglering krävas. Reglering skulle också bli mindre teknikneutral. - Transportstyrelsen anser att förslaget om att ta bort detaljregleringen kring hur synskärpan ska mätas enbart är en bra lösning om den som utfärdar synintyget är läkare eller optiker. Den detaljerade reglering som finns idag om hur synskärpan ska mätas överensstämmer inte med den praxis som ögonsjukvård och optiker använder sig av. Tex anger föreskriften att alla bokstäver på raden på synprovningstavlan ska kunna läsas. Detta är en alltför förenklad reglering sett till den kliniska bedömning som görs hos tex. optiker. För bestämning av synskärpan kan det också ha betydelse vilka bokstäver 	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>cirka 150 kronor för att utföra en synundersökning hos optiker. Man påpekar också att även om en viss prisökning är att vänta, så är optikbranschen konkurrensutsatt av många enskilda aktörer, vilket borgar för begränsade prisökningar.</p> <p>Riksförbundet M Sverige delar inte denna uppfattning, med undantag för att branschen säkert har kapacitet att utföra arbetet. Vid en snabb kontroll har vi haft svårt att hitta någon som erbjuder synundersökning för under 150 kronor till ordinarie pris, snarare ligger kostnaden mellan 200 och 250 kronor för en synundersökning för körkortstillstånd. Vi delar heller inte bilden av att optikerbranschen tydligt präglas av marknadsteoretiska principer om priskonkurrens. Snarare har den drag av en oligopolliknande situation med ett fåtal stora aktörer som ligger varandra nära i priser och utbud. Transportstyrelsen uppskattar antalet synundersökningar för körkortstillstånd till cirka 320 000 per år. Med utgångspunkt i de kostnader för en synundersökning M Sverige observerat, handlar det om en total kostnad på mellan 64 miljoner och 80 miljoner kronor per år för de som ansöker om körkortstillstånd, och som skulle tillfalla i huvudsak optikerbranschen. Även Transportstyrelsen påpekar att med minskad priskonkurrens från körskolorna är det dessutom troligt att kostnaden för synundersökning hos optiker kommer att öka.</p> <p>Riksförbundet M Sverige menar att om Transportstyrelsen upplever att de har problem med att övervaka och kvalitetssäkra de synundersökningar som i dag utförs, och</p>	<p>personen kan läsa, vilka de förväxlas med och om man missar en bokstav på en rad kan det ha betydelse om man kan se en bokstav på en rad med mindre bokstäver. För en likvärdig och rättssäker bedömning anser Transportstyrelsen att den som utfärdar synintyget ska kunna säkerställa att synskärpan mäts enligt vedertagen praxis. Det ingår i läkares och optikers yrkesansvar att säkerställa att synskärpan mäts på ett korrekt sätt. Personal vid trafikskolor saknar den kompetens som krävs för att göra en bedömning av synskärpan enligt vedertagen praxis.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reglerna måste dessutom ändras nu eftersom regler utan bemyndigande inte ska förekomma. Eftersom Transportstyrelsen saknar bemyndigande för att reglera hur synprövare ska få en viss utbildning skulle alternativet fram till att ett bemyndigande finns på plats vara att släppa kraven på utbildning. Det skulle innebära att vem som helst som anser sig tillräckligt kunnig om ögon skulle kunna göra en synundersökning och utfärda ett synintyg. Risken för felaktig information i synintygen skulle vara stor med en sådan lösning. <p>Priset för synundersökningen kan öka något, men Transportstyrelsen bedömer ändå att kostnaden för</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>som det av Transportstyrelsen inte framförs någon kritik mot, så kan inte lösningen vara att överföra en kostnad i mångmiljonklassen på medborgarna. Rimligen bör Transportstyrelsen kunna finna vägar att kvalitetssäkra verksamheten inom ramarna för sitt uppdrag. Vidare vill Riksförbundet M Sverige påpeka den stora betydelsen som ett körkort innebär för möjligheten att förflytta sig till arbete och fritidsverksamheter, utökade möjligheter till utbildningar och yrkesliv samt en enklare integration till det svenska samhället. Inte minst gäller detta för alla de människor som inte bor i någon av våra större städer med god tillgång till kollektivtrafik, och i synnerhet de som kommer från ekonomiskt svagare bakgrunder. Körkortet – och den ökade möjligheten att förflytta sig – kan skapa möjligheter att förbättra sin livssituation. Då får vi inte göra det svårare och dyrare att genomföra den synundersökning som i dagsläget fungerar bra. Därför föreslår Riksförbundet M Sverige att Transportstyrelsens förslag till regleringsalternativ avslås och att myndigheten i stället får i uppdrag att ta fram ett system för kvalitetssäkring och granskning av synundersökningar för lägre behörigheter.</p> <p><i>Utökad synundersökning</i> Riksförbundet M Sverige ställer sig positiva till Transportstyrelsens förslag.</p>	<p>synundersökningen fortfarande kommer utgöra en mycket liten del av den totala kostnaden för ett körkort.</p> <p>Antalet optiker runt om i Sverige är ungefär lika många som antalet trafikskolor och fördelningen av optikbutiker i olika regioner liknar fördelningen av trafikskolor. Optikbranschen har dessutom bekräftat att optikbutikerna kan hantera den ökade efterfrågan. Transportstyrelsen har därför bedömt att tillgängligheten för medborgare inte borde försämrats. Dessutom är det viktigt att komma ihåg att ungefär hälften av landets trafikskolor inte bedriver någon synundersökningsverksamhet idag.</p> <p>Transportstyrelsen noterar Riksförbundet M synpunkter. Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p><i>Utredning av synen under pågående körkortsinnehav</i> Riksförbundet M Sverige ställer sig positivt till Transportstyrelsens förslag. Som Transportstyrelsen påpekar har optiker god kunskap om ögat, synnedläggningar och synundersökningar och M Sverige delar Transportstyrelsens bedömning att kvaliteten på synintygen inte kommer att försämrats i och med det ökade ansvar som optikerna får.</p> <p><i>Angående kraven gällande synfält</i> Riksförbundet M Sverige ställer sig positivt till Transportstyrelsens förslag. Samtidigt vill vi passa på att påpeka att Transportstyrelsens analys av de positiva konsekvenserna för individ och näringsliv när fler personer uppfyller kraven för körkortstillstånd, även gäller för vår kommentar gällande Transportstyrelsens förslag gällande kraven för den grundläggande synundersökningen, som avhandlats här ovan.</p> <p><i>Angående kraven gällande synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet.</i> Riksförbundet M Sverige ställer sig i huvudsak positivt till Transportstyrelsens förslag regleringsalternativ 1, med ett undantag. Liksom i förslaget om den grundläggande synundersökning är här lösningen på ett problem för Transportstyrelsen att skjuta över kostnaden på individen, som inte längre kommer kunna göra synundersökningen hos körskolan utan hänvisas till de dyrare undersökningarna som utförs av optiker. Precis som i förslaget om den grundläggande synundersökningen</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Riksförbundet M synpunkter. Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar Riksförbundet M synpunkter. Synpunkten om att enbart optiker och läkare får utfärda de grundläggande synintygen har bemötts vid rubriken <i>Angående kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav</i> ovan. Övriga synpunkter föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar Riksförbundet M synpunkter. Synpunkten om att enbart optiker och läkare får utfärda de grundläggande synintygen har bemötts vid rubriken <i>Angående kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav</i> ovan. Övriga synpunkter föranleder ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>hänvisar inte Transportstyrelsen till några upplevda eller rapporterade brister hos de synundersökningar som utförs av körskolorna, utan i stället är skälen rent administrativa. Det menar M Sverige är inte skäl nog att öka kostnaderna för individen, utan borde rimligen ligga inom Transportstyrelsens uppdrag att säkerställa. M Sverige ställer sig generellt positivt till Transportstyrelsens förslag regleringsalternativ 1, men kritiskt till den föreslagna förutsättningen att enbart läkare och optiker ska få utföra synundersökningen.</p>		
Riksförbundet M Omremiss	-	-	-	73
Se & Arbeta AB Remiss	-	-	-	74
Se & Arbeta AB Omemiss	-	-	-	75
Skoglunds Optik AB Remiss	-	-	-	76
Skoglunds Optik AB Remiss	-	-	-	77
Specsavers Sweden AB Remiss	-	-	-	78

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Specsavers Sweden AB Omremiss		<p>Vi har tagit del av den nya konsekvensanalysen och de uppdateringar som gjorts i det nya förslaget.</p> <p>Till att börja med kan vi konstatera att det nya förslaget är en avsevärd förbättring jämfört med det ursprungliga förslaget till förändring och ligger betydligt mer rätt i linje med hur optiker arbetar idag och med vilka kompetenser och förmågor optiker och optikbutiker besitter.</p> <p>Vi sympatiserar med Transportstyrelsens förslag till förändringar avseende regleringsalternativen som presenteras i det nya förslaget till förordning.</p> <p>Vi har endast tre kommentarer, vilka inte har något med själva innehållet eller formuleringar i förslaget att göra.</p> <ol style="list-style-type: none"> Vi tror inte att så många som 30% av optikbutikerna idag har synfältsmätare med det nödvändiga Estermanprotokollet. Det finns en hel del synfältsmätare i butikerna, men de är ofta av FDT-typ eller tröskelmätningar av 24-2, 10-2 eller enklare screeningprogram. En förändring av regleringen enligt förslaget innebär att majoriteten av optikbutikerna behöver göra en investering likt den ni beskriver i förslaget, men enligt vår uppfattning fler än 70% av butikerna om alla butiker skall förväntas ha förmågan att utföra Estermanprotokollet. Vid ett införande av den nya förordningen ser vi ett behov av ett mer detaljerat förtydligande av i 	<p>Transportstyrelsen noterar Specsavers Sweden ABs synpunkter. Se vidare kommentarer nedan.</p> <p>Det antagandet som Transportstyrelsen har gjort i konsekvensutredningen grundar sig på en uppskattning från Optikerförbundet. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>För att underlätta tolkningen och tillämpningen av föreskrifterna kommer Transportstyrelsen att ta fram</p>	79

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>vilka fall en synfältsmätning enligt Estermanprotokoll krävs, inte enbart när det av uppenbara skäl inte behövs.</p> <p>3. För att ge optikbranschen en rimlig chans att anpassa sig till den nya förordningen och göra nödvändiga investeringar i teknik samt utbildning önskar vi en anpassningstid från att förordningen träder i kraft om 6-12 månader. Annars finns risken att ett stort antal tillståndssökanden inte kan få hjälp med synintygen inom en rimlig tid.</p>	<p>icke-bindande information i form av kompletterande upplysningar.</p> <p>Transportstyrelsen är medveten om att det kommer krävas en anpassningstid mellan att föreskrifterna beslutas och att de träder i kraft. Det är viktigt att landets optikbutiker kan hantera den ökade mängd <u>grundläggande</u> synundersökningar som förväntas. För dessa undersökningar borde det inte krävas någon ny teknik då det endast är synskärpan som ska mätas.</p> <p>Däremot kan, precis som Specsavers Sweden AB påpekar, det krävas investeringar av perimetrar för att optikbutiker ska kunna utföra de synfältsmätningar som Transportstyrelsen kan komma att efterfråga om den grundläggande synundersökningen indikerar sådant behov. Idag får enbart läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar utfärda de synintyg som efterfrågas i samband med en synfältsmätning. Förslaget innebär att sådana synintyg framöver både får utfärdas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar och av optiker. Det innebär att även om de optikbutiker som behöver/vill införskaffa nya perimetrar inte har gjort det när föreskrifterna träder i kraft så kan medborgarna vända sig till ögonsjukvården precis som idag. Successivt kan medborgarna sedan vända sig till optikbutiker för att slippa vänta så länge på en tid. Att optikbutiker inte har hunnit införskaffa den utrustning som krävs kommer därför inte att försämra tillgängligheten för medborgarna och</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
			<p>Transportstyrelsen bedömer att föreskrifterna kan träda ikraft ändå.</p> <p>För de medborgare som har en synfältsnedsättning som idag innebär hinder för att få ha körkort, men som med det nya förslaget kan komma att uppfylla kraven är det önskvärt att reglerna träder i kraft så fort som möjligt. För och nackdelar med anpassningsperiodens längd måste därför vägas mot varandra.</p>	
STR Service AB Remiss	-	-	-	80
STR Service AB Omremiss	-	-	-	81
Strokeförbundet Remiss	-	-	-	82
Strokeförbundet Omremiss	-	-	-	83
Svenska Diabetesförbundet Remiss		<p>Sammanfattning Vi ser positivt på det aktuella förslaget om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort med mera då förslaget kan komma att skapa positiva förändringar för personer med diabetes. Det är viktigt, eftersom många personer med diabetes upplever att problem med synen kan få förödande konsekvenser, såväl sociala som ekonomiska. Konkret kan personer bli av med jobbet, behöva lägga ner sina verksamheter etcetera. På en helt övergripande nivå vill vi lyfta fram</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Svenska Diabetesförbundets synpunkter. Se vidare kommentarer nedan.</p>	84

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>följande i sammanfattningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det är bra att fler som innehar körkort kommer kunna få synintyg hos optiker. - Stor risk för att prisen för synintyg går upp reellt, vilket är mycket problematiskt. - Det är positivt att kraven på synfält justeras så fler kan behålla sitt körkort. <p>Bilaga 1 – Konsekvensutredning av kraven gällande den grundläggande synundersökningen, den utökade synundersökningen och synundersökningen under pågående innehav</p> <p>Svenska Diabetesförbundet finner det mycket positivt, att det för personer med ett pågående körkortsinnehav blir möjligt att få synintyget utfärdat av optiker, vilka ofta har kortare väntetider än ögonsjukvården. Vi hoppas som Transportstyrelsen att detta kan bidra till att förkorta handläggningstider hos myndigheten genom att den får in synintygen i snabbare takt än fallet är idag.</p> <p>Tyvär ser vi samtidigt en stor risk, att det nya förslaget kan medföra kraftigt ökade kostnader för personer med diabetes när de behöver inhämta synintyg och genomföra synundersökningar i privat regi utanför högkostnadsskyddet. Även om högkostnadsskyddet ligger utanför myndighetens kontroll, så vill vi uppmärksamma vilka konsekvenser det får för individen.</p> <p>Förutom den fria prissättningen hos optiker har exempelvis Västra Götalandsregionen slutat utfärda synintyg hos ögonmottagningarna och hänvisar till privata vårdgivare som har fri prissättning. Svenska Diabetesförbundet har kännedom om att enskilda</p>	<p>Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Förslaget innebär att personer med diabetes som har villkor att komma in med synintyg kommer att kunna välja om de fortsätter att vända sig till en specialistläkare i ögonsjukdomar eller om de vänder sig till en optiker för att få synintyget utfärdat. I de fall personerna anser att synintyget hos optiker kostar för mycket kan de fortsätta att vända sig till ögonsjukvården. Transportstyrelsen håller därför inte med om att kostnaden för synintyget behöver öka i och med detta förslag.</p> <p>Det är olyckligt för individen om vissa regioner slutar</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>personer har fått betala så mycket som 6 500 kronor för ett synintyg hos läkare med specialistkompetens inom ögonsjukdomar.</p> <p>Bilaga 2 – Konsekvensutredning av kraven gällande synfält</p> <p>Vi finner det glädjande att denna förändring i föreskrifterna med stor sannolikhet medför, att fler personer med diabetes och synfältsdefekter kommer att klara kraven för att behålla sitt körkort. Som påtalas i konsekvensutredningen så saknas tydliga vetenskapliga gränsvärden kopplat till trafiksäkerheten så som en trafikperimetrialgoritm. I avsaknad av algoritm anser vi att Transportstyrelsens jämförelse av kraven som ställs i andra europeiska länder som har hög trafiksäkerhet, så som Storbritannien och Norge, är en lämplig indikator på att kraven i Sverige kan sänkas utan att trafiksäkerheten påverkas. Som anført ovan är det viktigt för många med diabetes, som redan har blivit, eller står inför, att bli av med sitt körkort till följd av synfältsbortfall. Vi är positiva till att det är regleringsalternativ 5 som föreslås eftersom det tillåter teknikutveckling och undviker inlåsning till dagens tillgängliga tekniker vid kontroll</p>	<p>utfärda synintyg och personer som är i behov av synintyg behöver vända sig till privata vårdgivare utanför högkostnadsskyddet för att få ett synintyg utfärdat. Detta ligger utanför Transportstyrelsens område och har möjligen med belastningen på sjukvården i stort att göra. I en sådan situation torde det ur ett tillgänglighetsperspektiv (både av vård och körkortsintyg) också vara positivt för individen att det finns flera aktörer att vända sig till för att få ett synintyg utfärdat.</p> <p>Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Svenska Diabetesförbundet Omremiss	-	-	-	85
Svenska Glaukomförbundet Remiss		<p>Generella synpunkter på Transportstyrelsens handläggning av direktiv, föreskrifter och undantag/dispenser</p> <p>Transportstyrelsen har sedan våren 2018 arbetat med en översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort med mera. När förslaget till ändrade föreskrifter presenterades 2023-10-19 sker det efter en anmärkningsvärd lång handläggningstid. Under tiden har ett flertal initiativ, projekt och utredningar genomförts och presenterat nödvändiga förändringar av det svenska regelverket som det tillämpas utifrån EU:s körkortsdirektiv, körkortslagen, körkortsförordningen och medicinföreskrifterna.</p> <p>Bland aktuella initiativ måste nämnas den pågående översynen av EU:s körkortsdirektiv, som nu är inne i sin slutfas. Regeringen har i ett uppdrag daterat 2023-10-12 gett Transportstyrelsen tillsammans med Trafikverket att utreda förutsättningarna för körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall av central betydelse. Regeringens uppdrag grundas i sin tur på den rapport från Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI) som överlämnades till regeringen i oktober 2022. Rapporten innehöll ett flertal förslag till nya förutsättningar för undantagshandlingen</p>	Transportstyrelsen noterar Glaukomförbundets synpunkter. Se vidare kommentarer nedan.	86

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>från de medicinska föreskrifterna avseende synfältsbortfall för innehav av B-körkort. Utvecklingen inom EU:s medlemsländer visar att det svenska regelverket blivit alltmer särpräglad. Det har fått en allt starkare bindning till medicintekniska kartläggningsmetoder som tillämpas med allt mindre kontakt med de facto-funktioner hos enskilda körkortsinnehavare. Tillämpningen av dagens föreskrifter har utvecklats till en juridisk återvändsgränd för de individer som provas, vilken är en för svenska förhållanden mycket ovanlig företeelse.</p> <p>I Transportstyrelsens remissunderlag till nya medicinska föreskrifter saknas varje referens till de initiativ som omnämns ovan. Likaså saknas en seriös diskussion kring de påpekanden som Svenska Glaukomsällskapet gjorde i ett brev till Transportstyrelsen daterat 2018-09-14: <i>"De synmässiga kraven för innehav av körkort bygger inte på medicinsk evidens och är högre i Sverige än i många andra europeiska länder. Den vetenskap som finns inom området borde arbetas in i reglerna och en anpassning till EU-nivå är önskvärd.</i></p> <p><i>De undersökningar som används för att testa synfunktionen är framtagna för helt andra syften än körkortsprovning. Dagens datoriserade perimetri är alltför känslig för körkortsfrågeställningen. Den är utvecklad för att tidigt upptäcka små asymtomatiska förändringar i synfältet som, om de lämnas obehandlade, riskerar att senare utvecklas till större synpåverkande synfältsdefekter. Det är naturligtvis viktigt för sjukvården att upptäcka dessa små tidiga synfältsavvikelse, men det finns ingen vetenskaplig evidens för att dessa påverkar</i></p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p><i>personens förmåga att säkert framföra ett fordon i trafiken.”</i></p> <p>Svenska Glaukomförbundet möter idag allt fler exempel på den växande konflikten mellan å ena sidan tidig upptäckt och regelbunden uppföljning av defekter i synfältet och å andra sidan att resultat från statisk perimetri ensamt är avgörande inför beslut om körkortsåterkallelse. Vi ser det som minst sagt oroväckande att så många individer av detta skäl avstår från medicinskt motiverade uppföljningar som inkluderar datoriserad perimetri och därmed följande risk för ett rättsosäkert bemötande kring körkortsinnehavet. De väljer bort den svenska ögonsjukvården vilket kan få förödande följder för dem senare i livet. De hade inte behövt utsätta sig för detta om Transportstyrelsen i likhet med myndigheter i övriga EU-länder fäst mindre avseende vid synfältsundersökningarna än vid bevisbara förarprov i trafik. Specialistläkarna i Svenska Glaukomsällskapet understryker att synfältsundersökningar med statisk perimetri saknar vetenskaplig evidens för personers förmåga att framföra fordon i trafiken. Transportstyrelsen saknar som behörig myndighet både resurser och kompetens till en individualiserad funktionsbedömning av den individuella förmågan att framföra fordon i trafiken.</p> <p>Mot denna bakgrund har Svenska Glaukomförbundet under flera år förespråkade att det svenska regelverket för syn och synfält kompletteras med körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven. Förbundet föreslår även att tidigare simulatorprov åter ska tillåtas eftersom resultaten från tidigare år har visat sig</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>besitta hög träffsäkerhet. Resultat från exempelvis datoriserad perimetri utgöra en möjlig bas som screeningmetod inför föreläggande om utökad synundersökning och körprov i trafik alternativt simulator.</p> <p>Vi anser att EU:s körkortsdirektiv från 2006 är uppbyggt utifrån principen om screening av synfältsfunktionen. I kommissionens förslag (senaste versionen) till nytt körkortsdirektiv föreslås följande:</p> <p><i>For group 1 drivers, licensing may be considered in 'exceptional individual cases' where the visual field standard or visual acuity standard cannot be met but there are reasons to believe that the issuance of a driving license for the applicant would not impair road safety; in such cases the driver shall undergo examination by a competent medical authority to demonstrate that there is no other impairment of visual function, including glare, contrast sensitivity and twilight vision. The driver or applicant shall also be subject to a positive practical test conducted by a competent authority. When treated with medication, they shall be subject to authorized medical opinion and regular medical review, appropriate to each case, but the interval shall not exceed ten years.</i></p> <p>Körkortslagen, körkortsförordningen och medicinföreskrifterna behöver generellt i ökad utsträckning ta höjd för resultat av forskning, nya behandlingsmöjligheter samt tillgången till hjälpmedel och trafiksäkerhetshöjande utrustning i fordonen. Riktlinjer och</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>föreskrifter, som vanligtvis är i bruk fem – tio år, måste präglas av flexibilitet och tillkomsten av ny kunskap.</p> <p>Forskningen kring glaukom har de senaste åren gjort stora framsteg. Utvecklingen visar att tidig diagnos och förebyggande behandling med individanpassade medicinsk uppföljning innebär att allt fler individer undviker måttliga och svåra sena effekter av sin glaukomsjukdom. Pågående forskning lyfter allt oftare metoder för både botande och förebyggande insatser mot glaukomutveckling. Som exempel kan nämnas G.T. docent och överläkare vid Umeå Universitet med projektet <i>Neuroprotektiv behandling av glaukom – En klinisk randomiserad studie för utvärdering av nikotinamid</i> samt G.S. vid Karolinska Institutet med projektet <i>Leverans av NAD-genererande läkemedel med nanopartiklar för behandling av glaukom</i>. Även P.W. lektor och forskargrupsledare vid Karolinska Institutet och S:t Eriks Ögonsjukhus, är ledande inom glaukomforskningen genom att utveckla sätt att distribuera nervcellsskyddande läkemedel i ögat med hjälp av nanobärare. Ett annat aktuellt projekt är "<i>Nanoparticle-mediated ocular delivery of novel NAD-boosting small molecules for ophthalmic disease</i>" som görs tillsammans med ett världsledande laboratorium inom nanoteknik, Sotiriou-laboratoriet.</p> <p>Sammanfattning generella synpunkter</p> <p>Svenska Glaukomförbundet förutsätter en tydligare helhetshantering och turordning av pågående översyner kring direktiv, föreskrifter och regeringsuppdrag. EU:s</p>	<p>Transportstyrelsen har valt att gå vidare med föreskriftsarbetet om nya synkrav för körkort trots att EU parallellt arbetar med en översyn av</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>körkortsdirektiv i dess slutliga form måste därför inväntas som underlag för det fortsatta arbetet. Syftet med det nya direktivet är harmonisera handläggningen av körkortsfrågan i medlemsländerna. Idag behandlas svenska medborgare på ett helt annat sätt än vad som sker inom EU i övrigt. Det är Transportstyrelsens skyldighet att ändra på den saken.</p> <p>I publicerade förslag till ny direktivtext framgår att EU:s medlemsländer skall (shall) erbjuda förare eller sökande körprov i trafik utfört av behörig myndighet. EU:s körkortsdirektiv förutsätter troligen en komplettering i den svenska körkortslagen, vilket kan bli en del av processen.</p> <p>Regeringens uppdrag till Transportstyrelsen och Trafikverket måste därför prioriteras och verkställas bl.a. genom att synkroniseras med förslag som utgår från EU:s körkortsdirektiv samt de medicinska föreskrifterna.</p> <p>Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav behöver omarbetas och harmoniseras utifrån innehållet i direktiv och regeringsuppdraget om undantag från de medicinska kraven.</p>	<p>körkortsdirektivet och trots att det pågår ett regeringsuppdrag om körprov i trafik vid bedömning av undantag från synfältskraven. Om det visar sig att föreskrifterna behöver ändras utifrån nya krav i direktivet eller resultatet av regeringsuppdraget kommer Transportstyrelsen att revidera föreskrifterna i ett senare skede.</p> <p>Transportstyrelsen anser att det inte är motiverat att invänta direktivsändringarna. Det kan dröja många år innan direktivet implementeras i svenska lagar, förordningar och föreskrifter. Eftersom Transportstyrelsens förslag bland annat innebär sänkta synfältskrav anser myndigheten att det för medborgarna är viktigt att reglerna träder i kraft så fort som möjligt.</p> <p>Det uppdrag som Transportstyrelsen har fått från regeringen 2023-10-12 ska presenteras i juni 2025. Först efter det kan ett arbete med revidering av lagar, förordningar och föreskrifter bli aktuellt. En sådan revidering tar ytterligare tid och Transportstyrelsen anser att det inte är motiverat att skjuta på ikraftträdandet av föreskrifterna i flera år till. Uppdraget handlar dessutom om att utreda möjlighet för körprov i trafik vid bedömning av undantag från synfältskraven. Undantag blir aktuellt först när kravnivån för synfältet inte uppfylls. Den kravnivå som nu föreslås kommer därför fortsätta att vara aktuell även när regeringsuppdraget har presenterats. Det gäller under</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Synpunkter och förslag konkret avseende Transportstyrelsens förslag till ändring av föreskrifter</p> <p>Svenska Glaukomförbundets ståndpunkter grundas på tre principiella utgångspunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Synfunktionerna är tillsammans med andra aspekter mycket viktiga när det gäller de medicinska synkraven för innehav av körkort. • På gruppnivå finns det trafiksäkerhetsrisker med försämrad syn. • På individnivå går det inte att förutse vem som kan köra bil säkert enbart från synfältstester, kognition, ålder m.m. Tydliga och bestämda kriterier för synkraven är därför ett screeninginstrument vars resultat kan användas för att identifiera vilka individer som måste följas upp och utredas vidare exempelvis av förarprövare, arbetsterapeuter. <p>En följd av ovanstående principer är att träning, kompensatoriskt stöd, personlighetsegenskaper som</p>	<p>förutsättning att det inte har kommit något nytt att ta hänsyn till i fjärde körkrotdirektivet.</p> <p>Transportstyrelsen anser att den föreslagna kravnivån för synfältet nu i mycket större utsträckning än tidigare ligger i linje med andra länder i Europa. I konsekvensutredningen har också de problem som finns med olika synfältsmätningar beskrivits och ett resonemang förts om varför föreslagen reglering är den bästa utifrån de synfältsmätningar som finns att tillgå idag.</p> <p>Transportstyrelsen noterar Glaukomförbundets synpunkter. Se vidare kommentarer nedan.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>vitalitet, körvana, behov av körkort, kognitiva förmågor samt fysisk och mental status har betydelse för en individuell bedömning.</p> <p>Ett annat hjälpmedel är de simulortester som prövats tidigare. Svenska Glaukomförbundet anser att simulortest ska återupptas som ett led i införandet av nya föreskrifter även innan ett förarprov i trafik kan införas.</p> <p>Transportstyrelsens förslag till nya föreskrifter fångar i flera fall synpunkter från patienter, patientorganisationer och sjukvården. Svenska Glaukomförbundet har redan tidigare i förarbetet förordat en övergång till perimetri i ett Estermanprogram (eller likvärdiga program). Förslaget innebär en anpassning till rutiner i flera europeiska länder. Esterman som metod saknar liksom andra datoriserade perimetrimetoder evidens för bedömning av personers förmåga att framföra fordon i trafik. Därför krävs att Esterman kompletteras med körprov i trafik.</p> <p>Svenska glaukomförbundet har tidigare tagit del av de teoretiska utgångspunkterna för en kvantitativ beräkning av den belysningsstyrka som belyser ögat vid undersökning med Humphrey Field Analyzer (förbundet har till sitt remissvar bifogat en bilaga som inte publiceras i denna sammanställning). Förbundet konstaterar att det saknas dels en stringent anpassning till SI-nomenklaturen, dels gränsvärden för punktvis ljuskänslighet som långt underskrider normalt förekommande trafiksituationer. Dessutom är det statiska testförfarandet med fixerade huvud- och ögonrörelse inte verklighetsförankrad. Datoriserade perimetrimetoder inklusive Esterman saknar därför funktionell evidens. Förslaget till ändring av</p>	<p>Föreskriftsarbetet har fokuserat på den kravnivå för synen som regleras i körkortsdirektivet. Arbetet omfattar inte vad som ska gälla för personer som inte uppfyller fastställda kravnivån.</p> <p>Som beskrivits ovan anser Transportstyrelsen att det är viktigt för personer med synfältsnedsättningar att de sänkta synfältskraven träder ikraft så fort som möjligt. Transportstyrelsen anser därför att det är orimligt att invänta resultatet av regeringsuppdraget.</p> <p>Som en följd av Glaukomförbundets synpunkter har Transportstyrelsen varit i kontakt med Swedac för att säkerställa att föreskriftsförslaget använder sig av en korrekt SI-nomenklatur. Swedac är den myndighet som har införlivat Direktiv 80/181/EEG om måttenheter. Efter kontakt med Swedac har Transportstyrelsen gjort vissa mindre justeringar i föreskriften.</p> <p>Transportstyrelsen tolkar Glaukomförbundets synpunkter på Estermanprogrammet, samt den bilaga om Humphrey Field Analyser som förbundet lämnat in, som att förbundet inte är helt nöjda med föreslagen</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>föreskrifterna i 2 kap. Syn, Synfält bör därför definieras som gränser för screeninginstrument med syfte att identifiera vilka individer som måste följas upp för fortsatt utredning.</p> <p>I förslaget till föreskrifter samt underlagsmaterial finns olika skrivningar kring om bländning, kontrastkänslighet och skymningsseende. Det saknas emellertid grundläggande underlag om mätmetoder och gränsvärden för lämplighet vilket gör det direkt olämpligt att utkräva resultat från undersökningar och mätningar om dessa tillstånd. Bedömningar kan inkluderas i helhetsbedömning vid utökad synundersökning.</p>	<p>reglering om synfältet. Bland annat eftersom datoriserade perimetrimetoder, inklusive Estermanprogrammet inte kan användas för att visa vem som har förmåga att kompensera för sina synfältsnedsättningar.</p> <p>Det förslag som Transportstyrelsen har tagit fram harmonierar bättre än nuvarande reglering med andra länder inom EU. Även om en undersökning i ett Estermanprogram inte kan visa vem som kan köra bil kan undersökningen visa hur en persons synfält ser ut. Utifrån de metoder och förutsättningar som finns idag anser Transportstyrelsen att Estermanprogrammet är det bäst lämpade sättet att mäta synfältet för att säkerställa att synfältskraven uppfylls. Någon fortsatt utredning där körförmågan testas är inte möjlig idagslaget, men som nämnts ovan pågår ett regeringsuppdrag för att utreda en sådan möjlighet.</p> <p>Föreskriftsförslaget innebär att det i det utökade synintyget ska anges om det har framkommit att personen har allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt nedsatt mörkerseende eller allvarligt ökad bländningskänslighet. Syftet med regleringen är inte att utkräva resultat från undersökningar. Om det vid undersökningen på något sätt framkommer uppgifter om dessa delar ska de anges i det utökade synintyget. Anledningen till att regleringen finns med är för att uppfylla körkortsdirektivets krav.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Beträffande alternativ för utökad synundersökning samt utredning av synen under pågående körkorts innehav förordar Svenska Glaukomförbundet regleringsalternativ 2 i bägge fallen. Den faktiska fördelningen mellan läkare med specialistkompetens och legitimerade optiker samt optiker med särskild efterutbildning kan klaras med de remissföreskrifter som regleras i nya optikerföreskrifterna, som träder i kraft 2024 01 01.</p> <p>Transportstyrelsens långa handläggningstider är ett samhällsproblem som skapar onödiga väntetider på att återaktivera sig eller förhålla sig till en situation utan körkort. I handläggningen borde eller ska en intervju med den klagande ske, så att man tar upp en anamnes så att vederbörande slipper skriva och förklara. Därefter gör man en plan för hur handläggning, utredning och bedömningen ska gå till.</p> <p>EU:s förslag till nytt körkortsdirektiv innehåller vissa förändringar vad avser reglering om synfunktionerna. Transportstyrelsen använder sig av begreppen lägre och högre behörigheter i sin beskrivning i konsekvensutredningarna. Kommissionens förslag har enligt de underhandsbesked som nått Svenska Glaukomförbundet godkänts i stort vid råds-mötet den 2023 12 04. I remissunderlaget finns många synpunkter kring indelningen av olika körkortsklasser. Ett flertal initiativ betonar behovet av att skilja på lägre behörigheter med lägre maxhastigheter (upp till 45 km/tim) och med högre maxhastigheter. När förhandlingarna börjar inför handläggningen i Europaparlamentet är det sannolikt att</p>	<p>Transportstyrelsen har omarbetat förslaget så att det mer liknar regleringsalternativ 2. Det nya förslaget skickades ut på omremiss den 13 mars 2024.</p> <p>Transportstyrelsens handläggning omfattas inte av detta föreskriftsarbete.</p> <p>Som beskrivits ovan har Transportstyrelsen valt att gå vidare med föreskriftsarbetet trots att EU parallellt arbetar med en översyn av körkortsdirektivet. Transportstyrelsen anser att det inte är motiverat att invänta resultatet av fjärde körkortsdirektivet. Direktivet är ännu inte färdigförhandlat och beräknas beslutas tidigast i slutet på 2024. Därefter tar implementeringen av direktivet till nationell lagstiftning flera år. De ändringar som föreslås i föreskrifterna är positiva för personer med synfältsnedsättningar och kommer leda till att fler personer uppfyller kraven för att få ha körkort. Transportstyrelsen anser därför att det är viktigt att reglerna träder i kraft så fort som möjligt. Om ändringar</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>bestämmelser kring olika behörigheter kommer att belysas. Svenska Glaukomförbundet förespråkar olika regler för syn för å ena sidan lägre behörigheter med låg maxhastighet och å andra sidan lägre behörigheter med högre maxhastighet. Sannolikt kan en likartad uppdelning tillämpas för högre behörigheter men den frågan har Glaukomförbundet inte resurser eller kompetens för att analysera. Transportstyrelsens förslag till nya föreskrifter bör invänta resultatet av EU:s kommande beslut även på denna punkt.</p> <p>Avslutningsvis föreslår Svenska Glaukomförbundet att remissomgången kring förslaget om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter avslutas med ett remisseminarium under 2024 arrangerat av Transportstyrelsen. Till seminariet inbjuds deltagare från remissens sändlista samt representanter från myndigheter, VTI m.fl. till en genomgång under 2024. Den planerade sammanställningen av remissynpunkterna liksom kommande EU-direktiv utgör underlag för seminariet.</p>	<p>blir aktuella till följd av fjärde körortsdirektivet kommer de att hanteras i ett nytt föreskriftsarbete längre fram.</p> <p>Transportstyrelsen har inte möjligheter att anordna ett sådant seminarium. De synpunkter som inkommit på föreskriftsförslaget presenteras istället i denna remissammanställning.</p>	
Svenska Glaukomförbundet Omremiss		<p>De nya förslag som presenteras i omremissen avser i huvudsak optikernas framtida roll. Optiker m.fl. föreslås få utfärda utökade synintyget. Detta sker parallellt med de nya optikerföreskrifterna implementeras efter ikraftträdandet 2024-01-01. Glaukomförbundet hälsar med tillfredsställelse både de nya optikerföreskrifterna och TS förslag om rätten/möjligheten optiker m.fl. att utfärda synintyg. SGF instämmer i förslaget om regleringsalternativ 2.</p> <p>SGF vill dock tydligt framföra följande krav:</p>	Transportstyrelsen noterar Glaukomförbundets synpunkter. Se vidare kommentarer nedan.	87

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<ul style="list-style-type: none"> • Det krävs att optiker/optometrister har kompetens och utrusning att genomföra synintyg inklusive tröskelperimetri och Esterman-tester och att det framgår på lämpligt sätt att den kompetensen finns i företaget. SGF föreslår vidare att yrkestiteln optomestrist inarbetas i förslagen. Optomestrist bygger på en vidareutbildning för en önskvärd specialisering av optiker – se optikerförbundets hemsida https://optikerforbundet.se/optometri/. • Det är viktigt att optikerna kan göra synfält som second opinion men att ögonläkare ställer diagnoser och ordinerar behandling men den uppföljning som krävs i många fall med nya Esterman-tester borde kunna göras hos optiker enligt punkt 1. Tillgången till Esterman tekniken är dock ojämn och begränsad. 	<p>Transportstyrelsen anser att det ingår i optikerns yrkesansvar att enbart utfärda synintyg för sådant som de har kompetens för.</p> <p>Enligt Optikerförbundet är en optometrist en optiker med utökad kompetens. Eftersom optiker får utfärda synintyg kommer även en optiker som är optometrist få utfärda synintyg, ingen förändring av föreskriftsförslaget är därför nödvändig.</p> <p>Enligt <i>Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2023:31) om kompetenskrav och vissa arbetsuppgifter för optiker</i> ansvarar optiker för diagnostik och handläggning som ligger inom deras kompetensområde.</p> <p>De uppgifter som ska framgå i de utökade synintyget vid ansökan om körkortstillstånd är sådana uppgifter som oftast både optiker och läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar har kompetens att lämna. Det ingår i optikerns yrkesansvar att inte lämna uppgifter för sådant där kompetens saknas, precis på samma sätt som det ingår i läkarens yrkesansvar att inte lämna uppgifter för sådant där kompetens saknas. Transportstyrelsen har dessutom möjlighet att förelägga personen om ett intyg som ska vara utfärdat av en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar då myndigheten anser att det är nödvändigt. En sådan situation är till exempel om det</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<ul style="list-style-type: none"> • Optikerna ska inte vara anmälningsskyldiga men ha uppdraget att informera sina kunder om de regler/föreskrifter som kommer att gälla. • De föreskrifter som nu finns formulerade är för komplicerade och för omfattande för att de som är berörda, främst patienterna. Det är angeläget att en populärversion med adekvata fakta framställs motsvarande. Föreliggande underlag för förändringar av synföreskrifterna inkl. bilagor är mycket svårtillgängliga i sin utformning och sitt språk både för professionen och berörda patientgrupper och körkortssökanden. <p>Utformningen ökar risken för att patienter/individer avstår nödvändiga och medicinskt välmotiverade uppföljningar och kontroller.</p>	<p>framkommer att den sökande har ett dubbelseende där orsaken är okänd eller neurologisk.</p> <p>Majoriteten av de synintyg som efterfrågas under pågående körkortsinnehav handlar om att säkerställa att kraven för synfältet fortfarande uppfylls. Då krävs att synintyg inklusive resultat från en Estermanundersökning skickas in till Transportstyrelsen. Även dessa synintyg anser Transportstyrelsen att optiker har kompetens att utfärda. De optiker som anser att de inte har kompetens att utfärda sådana intyg ska heller inte göra det. Det ligger i deras yrkesansvar att göra den bedömningen.</p> <p>Föreskriftsförslaget innehåller inte något krav på anmälningsskyldighet för optiker.</p> <p>För att underlätta tolkningen och tillämpningen av föreskrifterna kommer Transportstyrelsen att ta fram icke-bindande information i form av kompletterande upplysningar.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<ul style="list-style-type: none"> Föreskrifterna behöver senare kompletteras med ett kommande avsnitt om hur förarproven ska integreras i synutredningen. SGF föreslår vidare att introduktionen av föreskrifterna sker vid seminarier där både professionella och lekmän/berörda är inbjudna. <p>Oavsett test måste varje testapparat och testmiljö årligen och/eller efter reparationer verifieras av ett auktoriserat kontrollorgan. SGF har under åren mött många exempel på bristfälliga testsituationer båda vad avser kompetensen hos testande personal och testmiljöer t.ex. korridorer, tveksamma ljusmiljöer m.m. Formerna för kontrolltester t.ex. omtestning behöver regleras. Vi bedömer att optikerförbundet har lämplig kompetens för att bidra till tydliga riktlinjer.</p>	<p>Om ändringar blir aktuella till följd av regeringsuppdraget om körprov kommer de att hanteras i ett nytt föreskriftsarbete längre fram.</p> <p>Transportstyrelsen har tagit fram en kommunikationsplan för att säkerställa att introduktionen av föreskrifterna går så smidigt som möjligt.</p> <p>För att underlätta tolkningen och tillämpningen av föreskrifterna kommer Transportstyrelsen också att ta fram icke-bindande information i form av kompletterande upplysningar. Dessa kommer att finnas publicerade på Transportstyrelsens hemsida i god tid innan de ändrade reglerna ska träda i kraft.</p> <p>Transportstyrelsen bedömer att synpunkten ligger inom det yrkesansvar som läkare och optiker har. Synpunkten föranleder ingen åtgärd hos Transportstyrelsen.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Svenska Läkaresällskapet Svensk förening för allmänmedicin (SFAM) Remiss	-	Svensk förening för allmänmedicin (SFAM) har inga invändningar mot förslaget. Det är rimligt att myndighetens föreskrift överensstämmer med kraven i körkortsdirektivet. Om Transportstyrelsen har rätt i sin bedömning i konsekvensutredningens avsnitt 6.3 – att föreslagen reglering kan leda till minskad belastning på ögonsjukvården – ser vi positivt på det. Vi uppfattar att förslaget innebär vissa förtydliganden och förenklingar, vilket är önskvärt i sammanhanget.	Transportstyrelsen noterar SFAM:s synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.	88
Svenska Läkaresällskapet Svensk förening för allmänmedicin (SFAM) Omremiss	-	-	-	89
Svenska Läkaresällskapet Svensk trafikmedicinsk förening (STMF) Remiss		<p>1. Föreningen ser positivt på de föreslagna förändringar som innebär att Sverige lever upp till minimikraven i körkortsdirektivet.</p> <p>2. Vi ser positivt på ambitionen att skapa tydligare regler för medicinska körkortskrav och hur dessa ska mätas för att minska utrymmet för olika tolkningar.</p> <p>3. Vi ställer oss bakom förslaget att intyg om grundläggande synundersökning för körkort endast kan utfärdas av läkare eller optiker.</p> <p>4. Vi har inga kommentarer att tillföra förslaget om regler för synskärpa, monokulärt seende och dubbelseende. Vi vill dock peka på problemet med att införa allt för detaljerade regler för kontrastkänslighet, mörkerseende</p>	<p>Transportstyrelsen noterar STMF:s synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar STMF:s synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar STMF:s synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Eftersom det inte finns några vedertagna mätmetoder och eftersom det saknas självklara gränsvärden för när en persons mörkerseende, kontrastkänslighet eller bländningskänslighet är så pass påverkat att det kan antas påverka trafiksäkerheten negativt anser Transportstyrelsen, i likehet med STMF, att en alltför</p>	90

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>och bländningskänslighet med hänsyn till att det inte finns vedertagna instrument för mätning.</p> <p>5. När det gäller krav på synfält innebär förslaget sammantaget att det framtida kravet skulle bli något lägre än med de regler som tillämpas idag. Detta är också syftet med den föreslagna förändringen enligt missivet. En grov uppskattning är enligt konsekvensbeskrivningen att c:a 1000 förare per år idag drabbas av körkortsåterkallelse pga nedsatt synfält. Man uppskattar att många av dessa skulle få behålla körkortet med de föreslagna reglerna – exakt hur många går dock inte att avgöra.</p> <p>En uppenbar svårighet när det gäller att kommentera förslaget är att det saknas kunskap som skulle göra det möjligt att bedöma vilken effekt förslaget skulle få på trafiksäkerheten. Transportstyrelsen konstaterar också detta i texten men pekar på att andra Europeiska länder med god trafiksäkerhet har denna kravnivå. Som vi ser det innebär en sänkning av synfältskraven rimligen att ett ökat antal förare med något förhöjd olycksrisk kommer ut i trafiken även om vi inte vet vilken riskökning detta kan gälla. Med hänsyn till de stora konsekvenser en</p>	<p>detaljerad reglering i föreskrifterna blir problematisk. Transportstyrelsens åsikt stämmer även överens med de synpunkter som har lämnats från Sveriges Ögonläkarförening som i sitt remissvar skriver: <i>"Vad gäller allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende vill vi uppmärksamma problemet med allt för specifika krav, i avsaknad av vedertagna mätmetoder. Det är därför lämpligt att kravet blir just "allvarligt" nedsättning för att möjliggöra en individuell klinisk bedömning."</i></p> <p>Precis som STMF skriver skulle en alternativ väg att gå vara att behålla de synfältskrav som finns idag till dess att man har utvecklat mätmetoder som är mer valida för bilkörning. Men med tanke på att Sverige har strängare synfältskrav än flera andra länder i Europa med hög trafiksäkerhet anser Transportstyrelsen att det inte är motiverat att avvakta med regelförändringen.</p> <p>Även Transportstyrelsen anser att en utvärdering av förändringen vore bra, men det går i dagsläget inte att säga vilken typ av uppföljning som kan komma att bli aktuell.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Svenska Läkaresällskapet Svensk trafikmedicinsk förening (STMF) Omremiss	-	<p>körkortsåterkallelse får för individen och svårigheten att värdera konsekvenserna för trafiksäkerheten är förslaget kanske rimligt. Ett alternativt sätt att tänka skulle vara att tillämpa försiktighetsprincipen och inte minska kravnivån förrän man utvecklat mätmetoder som är mer valida för bilkörning.</p> <p>Om man beslutar genomföra dessa regler kommer en grupp förare, som tidigare inte kunnat få körkort, ut i trafiken. Vi föreslår att man uppdrar till VTI att göra en riktad vetenskaplig utvärdering av denna förändring för att se hur trafiksäkerheten kommer att påverkas. Detta är särskilt angeläget med hänsyn till att kunskapen om betydelsen av olika synfältsinskränkningar för trafiksäkerheten är så begränsad.</p>	-	91
Svenska Taxiförbundet Remiss	-	-	-	92
Svenska Taxiförbundet Omremiss	-	Taxiförbundet välkomnar att Transportstyrelsen har tagit till sig branschens synpunkter och förslag gällande optikers möjligheter att utfärda synintyg. Det är en åtgärd som kommer att förenkla förfarandet och korta ner handläggningstider samt minska belastningen på ögonsjukvården så att ögonläkare kan fokusera på mer allvarliga ögonsjukdomar och behandlingar.	Transportstyrelsen noterar Svenska Taxiförbundets synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.	93

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Svenska Taxiförbundet ställer sig således positiva till förslaget och har inget att invända mot det.</p> <p>Transportstyrelsen skriver i förslaget att författningsförändringarna planeras att träda i kraft under hösten 2024 utan att närmare precisera när så kan förväntas ske. I och med att de 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)) menar Taxiförbundet att det egentligen inte finns några hinder för att föreskrifterna skall få träda i kraft så fort som det är möjligt och att så borde kunna ske i alla fall per den 1 juli i år.</p>	<p>Transportstyrelsen anser att det kommer behövas en anpassningsperiod från de att föreskrifterna har beslutats till det att de träder i kraft. Bland annat behöver landets optikbutiker få tid att förbereda sig på de förändringar som förslaget innebär för branschen. Det är också något som Specsavers Sweden AB har påpekat i sitt remissvar.</p> <p>För utförligare kommentar till vad som måste beaktas innan föreskrifterna kan träda i kraft se rad 79 punkt 3.</p>	
Svenska Transportarbetareförbundet Remiss	-	<p>Transport har inga invändningar mot det nya lagförslaget. Vi vill dock betona att riskerna med den nya nödvändiga dokumentationen kan bidra till eventuella flaskhalsar i systemet. Vi förutsätter även att de nya ändringarna inte medför i att det tillkommer några extra kostnader som drabbar enskilda förare. Det är också viktigt att de nya regelverken inte gör så att förare kommer i kläm. Våra medlemmar går till sina jobb dagligen med stor yrkesstolthet. Det vill vi inte ska förändras.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Svenska Transportarbetareförbundets synpunkter. Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.</p>	94
Svenska Transportarbetareförbundet Omremiss	-	-	-	95
Svenska Turistbussföretagen Remiss	-	-	-	96

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Svenska Turistbussföretagen Omremiss	-	-	-	97
Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) Remiss	-	Avstår från att lämna synpunkter.	Ingen åtgärd.	98
Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) Omremiss	-	Avstår från att lämna synpunkter.	Ingen åtgärd.	99
Sveriges Läkarförbund Remiss	-	-	-	100
Sveriges Läkarförbund Omremiss	-	-	-	101
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) Remiss		<p>STR menar principiellt att det i likhet med flertal länder inom EU, borde finnas krav på återkommande synkontroller, förslagsvis i samband med körkortsförnyelse. Återkommande undersökningar har visat att det finns både behov av, och acceptans för, en sådan reform. Det borde vara en självklarhet i strävan mot nollvisionen såväl i Sverige som inom EU.</p> <p>STR konstaterar att Transportstyrelsens förslag avser tre huvudsakliga delar:</p> <ol style="list-style-type: none"> Förändringar av de faktiska synkraven. Dessa framstår som väl balanserade vilka STR inte har något att anföra emot. Förändringar av genomförande av den utökade synundersökningen, vilket STR saknar kompetens att bedöma. 	<p>Utredning om en eventuell reglering av återkommande synkontroller skulle kräva ändringar på lag och förordningsnivå och har inte ingått i denna föreskriftsrevidering. Synpunkten föranleder därför ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar STR: synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar STR: synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p>	102

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>3. Förändringar av genomförande av grundläggande synundersökningar, vilket STR klart motsätter sig då de är omotiverade: de löser inte grundproblemet kring register och tillsyn samt uppenbart riskerar att fördyra och försvåra körkortstagandet, framför allt i glesbygd.</p> <p>Kommentarer och sammanfattning av motiv</p> <p>1. Förändringar av de faktiska synkraven.</p> <p>Synfältsdefekter kan leda till ett återkallat körkort och i dagsläget saknas möjlighet att visa sin körförmåga genom ett test i verklig trafik. Att regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett praktiskt körprov för personer med synfältsbortfall anser vi vara både rimligt och bra. När vi tar del av forskning på området konstaterar vi att det inte är tillräckligt att med ett enkelt synfältstest neka en person med i övrigt goda förutsättningar att få köra bil. När vi tar del av de studier som gjorts ser vi att det behövs körprov för att kunna göra en godtagbar bedömning (Regeringsuppdrag synfält, VTI Rapport 1149). I en omfattande studie från Nederländerna visar även den att man inte kan predicera trafiksäker bilkörning med utgångspunkt från ett Estermantest: Predictive Value of the Esterman Visual Field Test on the Outcome of the On-Road Driving Test.</p> <p>Vi ser därför positivt på att Sverige som komplement till synfältsundersökning ger möjlighet till att införa körbedömning för att avgöra om en person med synfältsbortfall kan genomföra trafiksäker körning. Det nya EU-direktivet som nu ska behandlas i EU-parlamentet</p>	<p>Se kommentar nedan.</p> <p>Transportstyrelsen har fått ett uppdrag av regeringen att utreda körprov i trafik vid bedömning av undantag från synfältskraven. Uppdraget ska redovisas i juni 2025 och ligger utanför detta föreskriftsarbete.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>föreslår att en synutredning ska innehålla ett funktionellt praktiskt körprov för att få underlag för att återkalla ett körkort inom EU och EES. Det nya EU-direktivet kommer också att stödja praktiskt körprov vid synfältsdefekter som redan idag finns i ett flertal europeiska länder. Denna möjlighet menar STR även ska omfatta individer i Sverige som kan kompensera för bristerna i synfältet och därmed kan köra trafiksäkert. Därför ska dessa personer kunna få sin faktiska körförmåga prövad.</p> <p>2. Förändringar av genomförande av utökade den synundersökningen, vilket STR saknar kompetens att bedöma.</p> <p>3. Förändringar av genomförande av grundläggande synundersökningar</p> <p>STR motsätter sig tydligt förslaget att trafikskolor framgent inte längre ska kunna utföra den grundläggande synundersökningen vilken görs i samband med ansökan om körkortstillstånd och vid förnyelse av högre behörigheter, utan anser att det borde utredas hur denna tjänst skulle kunna möjliggöras även med ett förändrat regelverk. STR anser inte att de motiv som Transportstyrelsen anger för denna förändring är tillräckliga och att grundproblemet som Transportstyrelsen ser med kontroll och uppföljning, i praktiken kvarstår även efter den föreslagna reformen. STR uppfattar att de grundläggande problemen och motiven till förändringarna till stor del är svagheter avseende myndighetens registerhållning respektive uppföljning. STR menar att utgångspunkten borde vara att förbättra dessa, snarare än att ta bort en</p>	<p>Transportstyrelsen noterar STR: synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Se kommentar på rad 72, grundläggande synundersökning där Transportstyrelsen motiverar varför myndigheten anser att det förslag som har lagts fram är det bästa.</p> <p>Vad gäller synpunkten om kontroll och uppföljning är optiker och läkare hälso- och sjukvårdspersonal och det är Inspektionen för vård och omsorg (IVO) som tillsynar hälso- och sjukvårdspersonal. Både optiker och läkare är dessutom legitimerade yrken där Socialstyrelsen bedömer utbildningen innan legitimationen utfärdas. Legitimationen blir därför en garanti för att personen har de kunskaper som krävs. Om en person med ett legitimerat yrke missköter sitt arbete kan personens legitimation återkallas. Det går också att kontrollera att</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>service från en småföretagarbransch, speciellt då konsekvenserna med stor sannolikhet kommer att innebära en kostnadsökning och serviceförsämring för körkortskandidaterna.</p> <p>Ytterligare kommentarer Att körkortskandidater har en tillräckligt god syn för att kunna börja utbilda sig, är naturligtvis en angelägenhet inte bara för eleven själv, utan även för ansvarig trafiklärare, eventuell privat handledare och omgivande trafikanter. Det är därmed inte bara en trafiksäkerhetsfråga, utan även en viktig arbetsmiljöfråga och där yttersta ansvaret ligger hos varje trafikskolchef.</p> <p>Trafikskolor har sedan 1980-talet bemyndigats att genomföra den grundläggande synundersökningen vilket i branschen betraktas som en service som underlättar för körkortskandidater att snabbt komma i gång med sin utbildning. Intresset för körkortstagande har bland de unga varierat över tid och då körkortet är centralt för såväl anställningsbarhet som personlig mobilitet, är det viktigt att det är enkelt att komma i gång med sin utbildning. Därför är det viktigt att formella krav som den grundläggande synundersökningen på ett så enkelt sätt som möjligt kan genomföras så att ett körkortstillstånd kan erhållas givet att det inte finns andra hinder.</p> <p>Vad STR erfarit har den grundläggande synundersökningen genomförts med gott resultat av trafikskolor, både vad avser service mot kunden som efterlevnad av regelverket. Det har även volymmässigt avlastat optikerbranschen. I förekommande fall uppmanas</p>	<p>det är en optiker eller läkare som utfärdar synintyget i registret för hälso- och sjukvårdspersonal (HOSP).</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>elever att genomgå en fullständig synundersökning hos optiker eller läkare, trots att eleven godkänts i den grundläggande synundersökningen. I sammanhanget kan nämnas att STR under många år arrangerat kursverksamhet i grundläggande synundersökning och att en stor andel av landets trafikskolor dessutom har gjort investeringar å 25 - 40 000 kr i erforderlig testutrustning och utbildning för att kunna erbjuda körkortskandidaterna denna tjänst.</p> <p>En annan aspekt är att trafikskolorna även i förekommande fall fungerar som en extra kontroll av eleverna under utbildning avseende dolda synfel vilka inte upptäckts i den grundläggande synundersökningen. Sammantaget anser STR att trafikskolor är en resurs som bidrar till trafiksäkerheten och underlättar körkortstagandet vilket bör värderas och bibehållas.</p> <p>STR upplever, och har påvisat, att det saknas tillsyn av denna grundläggande synundersökningsverksamhet för körkort. Det finns inga formella krav på utrustning som ska användas och ingen uppföljning på att utbildning gjorts. En uppstyrning och förtydligande av regelverket välkomnas därför. Men dessa brister ska inte vara ett motiv till att ta bort möjligheten för trafikskolor att utföra tjänsten utan borde istället handla om att ge myndigheten nödvändiga resurser för att kunna lösa.</p> <p>STR motsätter sig alltså förslaget att trafikskolor framgent inte längre ska kunna utföra den grundläggande synundersökningen som görs i samband med ansökan</p>	<p>Synundersökningen vid ansökan om förnyelse av högre behörigheter får inte göras av anställda vid trafikskolor, varken med de regler som finns idag eller med</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>om körkortstillstånd och vid förnyelse av högre behörigheter, utan anser att det borde utredas för hur detta skulle kunna bibehållas, samtidigt som krav på kontroll och uppföljning upprätthålls och utvecklas. Dessutom framgår det inte i utredningen att grundproblemet egentligen löses med förändringarna: dvs. problemet med kontroll och uppföljning kvarstår.</p> <p>I sammanhanget vill STR nämna att den s.k. synbesiktningen, vilken har genomförts i 15 års tid av Synoptik och Bilprovningen, årligen visar att ca 9% av bilisterna har för dålig syn (synskärpa under dagens krav: visus/synskärpa 0,5) för att få ta B-körkort. (Resultatet publicerades i bland annat Tv4 den 4/12 respektive i Expressen den 7/12). Dessutom är många bilister inte medvetna om att de ser för dåligt för att vistas i trafiken. Utslaget på befolkningen omfattar detta ca 600 000 personer. I samma undersökning svarade 91% av deltagarna i studien (år 2020) även att man ville se ett lagkrav för återkommande synkontroller i samband med att körkortet förnyas var tionde år. I dagsläget är den enda synundersökningen som genomförs kopplad till personbilskörkortet, det som genomförs i samband med ansökan om lämplighetsintyg när man tar körkort. En bilist kan således köra bil i upp till 80 år utan att denna grundläggande funktion kontrolleras. Detta är inte rimligt. Speciellt mot bakgrund av att synförsämringar ofta kommer gradvis och att bilisten själv inte märker det utan lyckas gradvis och hjälpligt, kompensera för dessa. Detta kan fungera i normalsituationer men i en avvikande situation, kan funktionsnedsättningen naturligtvis innebära en uppenbar olycksrisk.</p>	<p>föreslagna regler. I denna del innebär förslaget därför ingen skillnad för trafikskolorna. Övriga synpunkter har bemötts ovan.</p> <p>En eventuell reglering av återkommande synkontroller skulle kräva ändringar på lag och förordningsnivå. Transportstyrelsen har inte mandat att ta fram lag- eller förordningsändringar, sådana ändringar beslutas av riksdag och regering. En utredning om detta har inte ingått i denna föreskriftsrevidering. Synpunkten föranleder därför ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>STR anser således, i likhet med bl.a. Bilprovningen och den absoluta majoriteten av bilisterna i Sverige enligt undersökningen, att bilister i likhet med ett flertal andra EU-länder, borde genomföra återkommande synkontroller efter att man tagit körkort. Det borde vara en självklarhet att det råder samma krav på en sådan grundläggande faktor som syn inom EU som syftar till fri rörlighet över gränserna. Andra faktorer att väga in är att medelåldern i befolkningen stadigt ökar och att det är viktigt för människor att kunna bibehålla sin mobilitet med bibehållen säkerhet. Dessutom, det är ett krav idag för yrkesförare och det borde alltså vara samma regler för personbilsförare menar STR.</p> <p>Konsekvenser om förslaget verkställs</p> <p>Utredaren pekar på att priset för den grundläggande synundersökningen skulle kunna öka och det anser STR är ett befogat antagande. Utredaren pekar på att antalet trafikskolor och optiker är ungefär lika många. Då de föreslagna föreskriftsförändringarna träder i kraft halveras därmed antalet aktörer som kan erbjuda den grundläggande synundersökningen. På många orter kommer körkortskandidater enbart i bästa fall ha en aktör att vända sig till. Bristen på konkurrens kommer med stor sannolikhet att leda till högre priser och ökade kostnader för körkortstagaren vilket bör beaktas då kostnaderna ofta är i fokus när det gäller körkort. STR vill även peka på att 18-årskullarna ökar relativt kraftigt under de kommande åren: från nuvarande ca 121 000 till ca 135 000 redan 2028. Under de därpå följande åren bibehålls nivån 130–135 000 18-åringar per år fram till 2040 enligt SCB:s</p>	<p>Enligt den enkätundersökning som Transportstyrelsen genomfört är det omkring hälften av landets trafikskolor som erbjuder synundersökning idag. Förslaget innebär därför inte att antalet aktörer halveras. Optikbranschen har bekräftat att landets optikbutiker kan hantera den ökade efterfrågan som kommer att uppstå på grund av regelförändringen. Hösten 2023 startade dessutom Linnéuniversitetet en optikerutbildning i Göteborg, vilket innebär att fler optiker utbildas idag än för några år sedan. Transportstyrelsen kan självklart inte med säkerhet säga att väntetiden för att få en synundersökning inte kommer att påverkas. Men Transportstyrelsen anser ändå att förslaget är det bästa utifrån de förutsättningar som myndigheten måste ta hänsyn till.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>prognoser om befolkningsmängd. 18-års kullarna har ökat sedan 2015 och även om inte alla 18-åringar tar körkort, kommer behovet av bl.a. grundläggande synundersökningen oundvikligen att öka. STR upplever inte att konsekvensutredningen uppmärksammar denna kraftiga ökning jämfört med dagens nivå. Detta, i kombination med en halvering av aktörer som kan erbjuda tjänsten, torde innebära dels en risk för att det periodvis kan bli svårt att få en synundersökning genomförd, dels att priset pressas uppåt pga. stigande efterfrågan. Transportstyrelsen bedömer att optikbutikerna kan hantera den ökade efterfrågan. Det är dock svårt att göra prognoser och om detta inte lyckas, är det körkortstagarna som får betala priset. STR menar därför att det är av yttersta vikt att dels kostnadsutvecklingen bevakas, dels att ackreditering till externa aktörer såsom trafikskolor som redan idag har erforderlig utrustning och utför denna tjänst, även framgent kan ackrediteras för att kunna fortsätta utföra tjänsten.</p> <p>STR menar avslutningsvis också att det i utredningen inte framgår hur myndigheten i nästa steg i praktiken ska följa upp och kontrollera tillståndsinnehavarna. En central fråga i det här handlar om ansvarsförhållande och uppföljning och problemet med kontroll och uppföljning kvarstår.</p>	<p>Föreskriftsförslaget innebär att den som utfärdar synintyget ska vara en optiker eller läkare, men det behöver inte vara en optiker eller läkare som utför själva synundersökningen. Det är upp till den som utfärdar synintyget att säkerställa att den som utför synundersökningen har tillräcklig kompetens. Utifrån de föreslagna föreskrifterna finns därför inte något som hindrar att en trafikskola anställer en optiker som kan utfärda synintygen.</p> <p>Som nämnts ovan finns en risk att priset för synundersökningen kan komma att öka något, men Transportstyrelsen bedömer att kostnaden för synundersökningen fortfarande kommer utgöra en mycket liten del av den totala kostnaden för att ta körkort.</p> <p>Som nämnts ovan är optiker och läkare hälso- och sjukvårdspersonal och det är Inspektionen för vård och omsorg (IVO) som tillsynar hälso- och sjukvårdspersonal. Både optiker och läkare är dessutom legitimerade yrken där Socialstyrelsen bedömer utbildningen innan legitimationen utfärdas. Legitimationen blir därför en garanti för att personen har de kunskaper som krävs. Om en person med ett legitimerat yrke missköter sitt arbete kan personens legitimation återkallas. Det går också att kontrollera att det är en optiker eller läkare som utfärdar synintyget i registret för hälso- och sjukvårdspersonal (HOSP).</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Sveriges Trafikbildares Riksförbund (STR) Omremiss		<p>STR har framfört sina åsikter i remissvar från den 21 december, 2023, och har inte ändrat åsikt utan dessa kvarstår. Svaret bifogas i sin helhet.</p> <p>STR ser inte att Transportstyrelsens kompletterande förslag att även optiker ska få utfärda det utökade synintyget, förändrar den grundläggande kritik som STR har emot förslaget.</p> <p>STR menar principiellt att det i likhet med ett flertal länder inom EU, borde finnas krav på återkommande synkontroller, förslagsvis i samband med körkortsförnyelse. Återkommande undersökningar har visat att det finns både behov av, och acceptans för, en sådan reform. Det borde vara en självklarhet i strävan mot nollvisionen såväl i Sverige som inom EU.</p> <p>STR motsätter sig tydligt förslaget till förändringar av genomförande av grundläggande synundersökningar då de är omotiverade: de löser inte grundproblemet kring register och tillsyn samt uppenbart riskerar att fördyra och försvåra körkortstagandet i och med att det blir en serviceförsämring för körkorts kandidaterna framför allt i glesbygd. Det är periodvis långa väntetider för syntester hos optiker vilket det aldrig är på trafikskolor avseende syntester. Väntetider varierar helt naturligt över tid och direkt efter pandemin var väntetiderna hos optiker mycket lång över i princip hela landet vad STR erfar. Hade inte trafikskolor under denna period kunnat utföra syntest,</p>	Se Transportstyrelsens kommentar ovan (rad 102).	103

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		hade det tex. inneburit betydande svårigheter för körkortstagare att komma i gång med utbildningen.		
Sveriges Åkeriföretag Remiss		<p>Sammanfattning</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 bedömningssätt naturligtvis alltid är att föredra. 	Transportstyrelsen noterar Sveriges Åkeriföretags synpunkter, se kommentarer nedan.	104

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 1 §	<ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Allmänt 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.</p> <p>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,</p>	<p>Transportstyrelsens anser att det inte är ett lämpligt alternativ att implementera körkortsdirektivet ordagrant, utan har bedömt att det finns ett behov av förtydligande föreskrifter med allmänna råd om hur reglerna ska förstås och tillämpas. Utan förtydligande föreskrifter är risken mycket stor för att personer med liknande synnedsättningar bedöms på olika sätt.</p> <p>Föreskriftsförslaget säger inget om vilken metod som ska användas för att mäta synskärpan. Det är en av skillnaderna mot de regler som finns idag där det anges att synprövningstavlan ska vara placerad på fyra eller</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 2 §	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>I det allmänna rådet har Transportstyrelsen vidare angivit en definition av vad som avses med det som anges i körkortsdirektivet med "toleras väl". I det allmänna rådet</p>	<p>fem meters avstånd och ska vara väl och jämnt belyst samt att alla bokstäver ska kunna läsas på den rad som anger synskärpan.</p> <p>För att tydliggöra att det är synskärpan på långt håll som avses och inte närsynskärpan, innebär förslaget att synskärpan ska vara minst 0,5 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).</p> <p>Se kommentar ovan (2 kap. 1 §).</p> <p>Transportstyrelsen har strukit "under den tid som personen framför ett fordon" i det allmänna rådet. Transportstyrelsen anser, liksom flera remissinstanser,</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 3 §	<p>anges" Vid bedömning av om korrekturen tolereras väl bör beaktas om korrekturen 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".</p> <p>I nuvarande medicinska föreskrifter finns inga tydliga regler kring vad som gäller för högre behörigheter när en person plötsligt fått en väsentlig synnedläggelse 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.</p> <p>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 taxiförarlegitimation.</p> <p>Detta gäller dock inte om</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. en anpassningsperiod har passerat, och 2. anpassning har skett samt bedömts av sådan medicinsk personal som anges i 17 kap" 	<p>att det i princip är omöjligt för medicinsk personal att uttala sig om huruvida korrekturen tolereras väl under den tid som personen framför ett fordon. Syftet med körkortsdirektivet är enligt Transportstyrelsens bedömning att medicinsk personal ska uttala sig om ifall korrekturen tolereras väl vid synunderökningen.</p> <p>I den översyn som föregick föreskriftsarbetet konstaterade Transportstyrelsen att bestämmelserna i bilaga III till direktivet måste tolkas mot bakgrund av systematiken i och syftet med de unionsrättsliga bestämmelserna i vilka de ingår.</p> <p>Transportstyrelsens bedömning är att en anpassningsperiod är ett krav och att ordet "bör" i direktivet inte kan tillämpas enligt sin ordalydelse. Anpassningsperiodens längd är däremot en rekommendation. Se vidare Transportstyrelsens rapport "Översyn syn", TSV 2018-2366.</p> <p>Som beskrivits i konsekvensutredningen bilaga 3, avsnitt 7.3 anser Transportstyrelsen att det behövs en reglering av vad väsentligt nedsatt syn är. Utan en sådan blir föreskrifterna otydliga och svåra att följa och det finns risk för att personer med liknande synnedläggelse bedöms på olika sätt. Transportstyrelsen anser att gränsvärdet 0,3 är rimligt, det baseras bland annat på de gränsvärden som ICD och WHO använder sig av och de expertläkare som</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 4§	<p>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 ottydligt och rent utav en som en skärpning i förhållande till körkortsdirektivet.</p> <p>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.</p> <p>"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."</p> <p>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"</p> <p>I det nya författningsförslaget framkommer, i denna del, direktivets krav tydligare dock anser Sveriges Åkeriföretag</p>	<p>deltagit i föreskriftsarbetet menar att 0,3 är en rimlig och vedertagen gräns.</p> <p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Åkeriföretags synpunkt. Synpunkten föranleder inte någon åtgärd.</p> <p>Se kommentar ovan angående Transportstyrelsens tolkning av körkortsdirektivet.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 5–11, 16–18 §§	<p>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.</p> <p>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 synfältdefekter 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.</p> <p>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</p>	<p>Transportstyrelsen står fast vid att ett synintyg krävs för att uppfylla direktivets krav på yttrande från synexpert. Av 17 kap. 5 § framgår att synintyget får utfärdas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar eller optiker. Även idag kräver myndigheten ögonläkarintyg då det kommer till myndighetens kännedom att en plötslig synnedsättning som i ett öga understiger 0,3 har inträtt. Detta sker med stöd av utredningsskyldigheten i körkortslagen (1998:488).</p> <p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Åkeriföretags synpunkt. Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 12–13 §§	<p>en viss utmaning för att uppnå likvärdiga bedömningar. Sveriges Åkeriföretag vill också peka på att det alljämt kommer vara viktigt att iaktta noggranna bedömningar för att inte situationer som i Kammarrättens i Göteborgs Målnr 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.</p> <p>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.</p>	<p>I konsekvensutredningen har Transportstyrelsen konstaterat att det är motiverat att behålla det särkrav som sedan tidigare har funnits vad gäller regleringen av dubbelseende. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p>	
	2 kap 14 §	<p>Vidare innebär författningsförslaget ett 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.</p> <p>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</p>	<p>Av körkortsdirektivet framgår att alla som ansöker om körkortstillstånd ska genomgå en lämplig undersökning som syftar till att kontrollera att de har tillräckligt god syn för att föra ett motorfordon. Vidare står att om det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn är</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>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?</p>	<p>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.</p> <p>Transportstyrelsen står fast vid bedömningen att föreskriftsförslaget stämmer överens med körkortsdirektivet.</p>	
	2 kap 15 §	<p>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.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Åkeriföretags synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd. Transportstyrelsen gör individuella bedömningar av hur ofta intyg behöver lämnas i varje enskilt fall.</p>	
	2 kap 18 §	<p>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 inte blir mer omfattande än som krävs för att uppfylla körkortsdirektivets krav och trafiksäkerheten.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Åkeriföretags synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	17 kap	<p>Det är tydligt att Transportstyrelsen inte haft bemyndigande att utfärda tillstånd till utbildare av synprövare 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.</p> <p>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</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Åkeriföretags synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Åkeriföretags synpunkter. Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		körkortstillstånd på grund av synfältsdefekter. Myndigheter och hälso-och sjukvården samt i vissa fall optiker behöver förbereda sig för att möta ett eventuellt ökat behov.		
Sveriges Åkeriföretag Omremiss		Sveriges Åkeriföretag har granskat omremissen och ser att allt det vi anförde i första remissomgången finns intakt och att vi därför inte har ytterligare att tillföra.	Transportstyrelsen noterar Sveriges Åkeriföretags synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.	105
Sveriges Ögonläkarförening Remiss		<p>Generella kommentarer</p> <p>Det är välkänt att Sverige har haft en relativt strängare lagstiftning gällande synfält än jämförbara länder inom Norden och Europa. Föreningen välkomnar därför en internationell anpassning av de nuvarande kraven, då det upplevts som orimligt att betydligt lägre synfältskrav gäller i exempelvis Norge. Det är utom tvivel att någon grad av synskärpa och synfält är nödvändigt för bilkörning. Vart gränsen för godkänt sedan skall sättas är betydligt svårare att svara på, och här ger den vetenskapliga litteraturen inga entydiga svar. För att skapa ett rättvist system med minskat utrymme för egna tolkningar ser vi det som positivt med ett tydligt regelverk för de synmässiga körkortskraven, definierat både genom gränsvärden, och metoder för att uppnå dessa.</p> <p>Specifika kommentarer</p> <p><i>Grundläggande synundersökning</i></p> <p>Vi ställer oss bakom förslaget att intyg om grundläggande synundersökning för körkort endast kan utfärdas av läkare eller optiker. Att uppdraget begränsas till legitimerad personal för att möjliggöra kontroll av verksamheten ses som positivt.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Ögonläkarföreningens synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Ögonläkarföreningens synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p>	106

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p><i>Utredning av synen under pågående körkortsinnehav</i> Vi ställer oss bakom Transportstyrelsens förslag (regleringsalternativ 1) då övriga alternativ innebär en ökad belastning för ögonsjukvården.</p> <p><i>Utfärdande av synintyg</i> Som övrig svensk sjukvård brottas ögonsjukvården med en ökad efterfrågan på sjukvård pga av en åldrande befolkning samtidigt som de möjliga åtgärderna blivit allt fler och kostsamma kombinerat med sparkrav i sämre ekonomiska tider. I denna situation är det naturligtvis önskvärt att renodla uppdraget. Vi tycker därför det är positivt att även optiker föreslås utföra synfältsundersökningar vid intygsskrivning, då detta uppdrag inte är egentlig sjukvård. Vi är samtidigt införstådda i att individer som ej uppfyller synfältskrav pga progressiv ögonsjukdom inom befintliga strukturer inte kan identifieras någon annanstans än i sjukvården.</p> <p><i>Synskärpa, monokulärt seende, väsentligt nedsatt syn på ett öga, dubbelseende, kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet</i> Vi ställer oss bakom att särkravet om nystagmus och reglerna för väsentligt nedsatt syn på ett öga för lägre behörigheter tas bort, liksom justeringen av i vilka blickriktningar dubbelseende får uppträda. Vad gäller allvarligt nedsatt kontrastkänslighet, allvarligt ökad bländningskänslighet och allvarligt nedsatt mörkerseende vill vi uppmärksamma problemet med allt för specifika krav, i avsaknad av vedertagna mätmetoder. Det är därför lämpligt att kravet blir just "allvarlig" nedsättning för att möjliggöra en individuell klinisk bedömning.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Ögonläkarförenings synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Ögonläkarförenings synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Ögonläkarförenings synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p><i>Perimetri</i></p> <p>För att kunna inkludera även andra perimetrar än exempelvis Humphrey från Zeiss, vilken är den vanligast förekommande inom svensk ögonsjukvård idag, innehåller föreskriftsförslaget en utförlig definition av vad som räknas som ett Estermanprogram gällande testpunkter, ljusintensitet, duration för stimuli etc. En ytterligare aspekt som vi inte själva känner till är om testalgoritmen, dvs hur många gånger ett enskilt stimuli visas och om man får flera chanser vid missat stimuli skiljer sig mellan olika perimetrar. Vidare kan metoder för fixationskontroll, kontroll av falska positiva svar etc också variera. Vi undrar därför om Transportstyrelsen har kunskap om detta och om det skulle kunna göra att undersökningar med olika perimetrar inte blir likvärdiga i föreskriftsförslaget? Det kanske därutöver också behöver anges ett riktvärde för maximalt antal falska positiva svar, men detta kanske inte görs inom föreskriften utan som ett vägledande PM inom ögonläkarföreningen?</p>	<p>Transportstyrelsen har utrett hur många gånger varje enskilt stimuli visas i ett Estermanprogram, om man får flera chanser vid missat stimuli och om det skiljer sig åt mellan olika perimetrar. Utifrån de svar som Transportstyrelsen har fått in har myndigheten valt att i 2 kap. 10 § även reglera att "varje testpunkt får visas maximalt två gånger". För ytterligare motivering till denna reglering se rad 120.</p> <p>Transportstyrelsen känner till att metoder för fixationskontroll och kontroll av falskt positiva svar kan variera. Men Transportstyrelsen anser att en reglering av att resultatet ska vara tillförlitligt och riktvärden för detta inte är rätt väg att gå. Att ett underlag är tillförlitligt är en förutsättning för att det ska kunna styrka det som ska prövas, oavsett vad saken gäller. Reglering av detta är därför överflödigt.</p> <p>Dessutom skulle en sådan reglering med riktvärden bli missvisande då en medicinsk helhetsbedömning ibland kan vara nödvändig. I en sådan helhetsbedömning kan hänsyn även behöva tas till andra aspekter och att då vara låst vid en viss nivå kan försvåra prövningen. Myndigheten anser dessutom att den som utfärdar synintyget är ansvarig för att säkerställa att resultatet är tillförlitligt. Transportstyrelsen är dock medveten om att tillförlitligheten i undersökningen kan ses på olika sätt beroende på om resultatet ska användas inom vården för att bedöma progress av en ögonsjukdom eller om</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p><i>Synfältskrav</i> Transportstyrelsen föreslår att såväl det centrala som perifera synfältet får mätas med Estermanprogram eller annat likvärdigt program. Jämfört med den tidigare nivån definierat med Humphreyperimetri innebär detta ett lägre krav. Den vetenskapliga litteraturen ger dock inget tydligt svar på vilken gräns som är optimal ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, vilket gör det svårt att motivera de strängare kraven jämfört med andra länder annat än utifrån en försiktighetsprincip. Transportstyrelsen konstaterar också att andra Europeiska länder med god trafiksäkerhet har denna kravnivå. Utifrån det osäkra kunskapsläget tycker vi det är viktigt att lämplig instans, exempelvis Statens väg-och transportforskningsinstitut, följer upp den reviderade föreskriften utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Exempel på frågeställningar är hur stor andel av de som tidigare fått indragen behörighet kan nu återfå denna och hur ser olycksstatistiken ut för denna grupp?</p> <p>Då framförallt ögonsjukdomen glaukom följs inom ögonsjukvården med central tröskelperimetri välkomnar vi förslaget att behörigheten kan anses vara uppfylld så länge ingen korresponderande testpunkt vid sådan undersökning är under 10 dB inom 20 grader för lägre och 30 grader för högre behörighet. Detta för att undvika undersökningar som endast är nödvändiga ur ett juridiskt perspektiv och inte medicinsk. Den vetenskapliga</p>	<p>resultatet ska användas för att bedöma om föreskriftskraven för synfält uppfylls.</p> <p>Även Transportstyrelsen anser att en utvärdering av förändringen vore bra, men det går i dagsläget inte att säga vilken typ av uppföljning som kan komma att bli aktuell.</p> <p>Utgångspunkten för reglerna om synfält är att synfältet ska mätas med ett Estermanprogram. För att underlätta för patienter och ögonsjukvård tillåter reglerna under vissa förutsättningar att en undersökning med statisk tröskelperimetri kan användas för att visa att synfältskraven uppfylls. I de fall det finns en korresponderande testpunkt som visar på en nedsättning är det inte givet att synfältsnedsättningen</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>litteraturen ger också stöd för att synfältsförändringar vid glaukom oftast debuterar paracentralt. Samtidigt kan det vara svårt att i sådana fall helt utesluta att sjukdomen påverkar synfältets perifera del. För att vara konsekvent med hur kravet är formulerat enligt Esterman borde dock också en korresponderande testpunkt inom 20 grader under 10 dB vid Humphrey kunna vara godkänt?</p> <p>Det uppstår också frågor om hur en patient med en korresponderande testpunkt under 10 inom 20 grader vid Humphreyperimetri, men med ett godkänt Esterman skall hanteras? Det saknas idag kunskap hur de två synfältsmetoderna förhåller sig till varandra och det är därmed svårt att avgöra när Estermanperimetri behöver utföras nästa gång. Kanske är detta inte heller något som behöver regleras enligt föreskrift, utan kan formuleras som ett vägledande PM inom Ögonläkarföreningen när mer kunskap inom ämnet har gått att uppnå?</p>	<p>uppträder på exakt samma ställe vid en Estermanundersökning. Testpunktens placering skulle till exempel kunna vara inom de centrala 10 graderna i Esterman vilket skulle innebära att kraven inte uppfylls.</p> <p>Ett körkort kommer inte återkallas på resultat från enbart statisk tröskelperimetri. I de fall Transportstyrelsen får in ett resultat med statisk tröskelperimetri där ett eller flera värden ligger under 10 dB i de korresponderande testpunkterna behöver myndigheten även få in ett resultat från en undersökning i ett Estermanprogram för att kunna säkerställa om synkraven uppfylls eller inte. Det kan dock inte uteslutas att resultatet talar emot varandra och att man behöver göra en medicinsk helhetsbedömning av om en person i föreskriftens mening har "en oförmåga att uppfatta en eller flera testpunkter i ett Estermanprogram".</p>	
Sveriges Ögonläkarförening Omremiss		<p>Vi har inga invändningar mot det nya förslaget som alltså innebär att även optiker får utfärda det utökade synintyget, det vill säga det som gäller vid misstanke om nedsatt syn och/eller ögonsjukdom. Att optiker även skall få utfärda synintyg vid dubbelseende under pågående körkortsinnehav, så länge dubbelseendet inte har neurologisk eller okänd grund, tycker vi är rimligt. Dock skall det poängteras att majoriteten av alla dubbelseenden faller in under den kategorin, varför det i praktiken inte kommer att finnas så många patienter med dubbelseende där optikerna kan utfärda dessa intyg.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Ögonläkarförenings synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p>	107

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Sveriges Ögonläkarförening, SÖF, företräder både medlemmar som arbetar i offentlig respektive privat regi. Från Sveriges Privata Ögonläkarförening, SPÖF, som har en representant i SÖFs styrelse, kommer följande synpunkt:</p> <p>För det stora flertalet privata vårdgivare som verkar inom vårdvalsavtal eller vårdgarantiavtal kommer den förändrade körkortsföreskriften sannolikt innebära en lättnad och att man kan koncentrera sina resurser på ögonsjukvård. För de ögonläkare som verkar enligt Lagen om läkarvårdersättning innebär den förändrade körkortsföreskriften en försämring. Man har ett tak på hur mycket man kan fakturera regionen per år. Att utfärda körkortsintyg ger en ytterligare tillskott till den intäkt man kan göra i sin verksamhet.</p> <p>Sammanfattning av yttrande från Sveriges Ögonläkarförening SÖF ställer sig bakom det förslag till omremiss som nu gått ut från Transportstyrelsen.</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Ögonläkarförenings synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar Sveriges Ögonläkarförenings synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p>	
Synoptik Remiss	-	-	-	108
Synoptik Omremiss	-	-	-	109
Synsam Remiss	-	-	-	110
Synsam Omremiss	-	-	-	111

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Synsam Group Sweden AB Remiss	-	-	-	112
Synsam Group Sweden AB Omremiss	-	-	-	113
Synvård W Lorin Aktiebolag Remiss	-	-	-	114
Synvård W Lorin Aktiebolag Omremiss	-	-	-	115
T. Björkegrens Optik AB Remiss	-	-	-	116
T. Björkegrens Optik AB Omremiss	-	-	-	117
Trafiklärarutbildningen Liljaskolan Remiss	-	-	-	118
Trafiklärarutbildningen Liljaskolan Omremiss	-	-	-	119
Trafikmedicinskt centrum Huddinge Remiss	- Synfält	<p>TrMC synpunkter på föreliggande remiss: Redovisade ändringsförslag är ur gränsvärdessynpunkt ser vi som väl genomtänkta och rimliga. Dock finns en del oklarheter och ofullständigheter vilka kommenteras nedan samt vissa förslag till ändringar.</p> <p>I förslaget anges att synfältsprovning för körkort enligt 2 kap. 10§ skall ske med Estermanprogrammet eller</p>	<p>Transportstyrelsen noterar Trafikmedicinskt centrum synpunkt. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen har utrett hur många gånger varje enskilt stimuli visas i de Estermanprogram som</p>	120

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>likvärdigt och det anges i 9 punkter hur kraven för olika testparametrar skall vara. Allvarligt är dock, att det inte anges hur många gånger en testpunkt får visas. Det bör framgå att varje testpunkt får visas en och endast en gång. Det får inte vara så att exempelvis missade testpunkter testas en (eller flera) gång(er) ytterligare och att senare sedd mätpunkt redovisas som sedd (som i tröskelperimetrin). I remisshandlingarna framgår inte huruvida omtestning av ej sedd mätpunkt förekommer i Estermanprogrammet. Om så är fallet faller Estermanprogrammets lämplighet som ensamt utslagsgivande för körkortslämpighet. I 17§ anges att resultatet från statisk tröskelperimetri får användas under vissa förutsättningar, bl.a. att korresponderande mätpunkter inom centrala synfältet har en känslighet om minst 10 dB i ena ögat.</p> <p>TrMC har skickat med resultat från synfältsundersökningar i sitt remissvar. I sin kommentar till bilderna skriver TrMC att resultatet visar en påtaglig defekt i övre högra kvadranten med flera överlappande punkter < 10 dB, som inte visar sig Estermanprogrammet gjort ca 5 minuter senare. En klinisk erfarenhet från körkortsutredningarna vid TrMC är, att inte sällan även större defekter som framkommer vid HFA-Central 24-2 eller 30-2 inte kan ses i Estermanprogrammet. En studie av A. M från 2012 [1] har direkt jämfört utfallet mellan HFA Central 24-2 och HFA Estermanprogram för 40 patienter med glaukom. Av de 24 som ej kunde godkännas i den statistiska tröskelperimetrin blev 8 (33 %) godkända i Estermanprogrammet.</p>	<p>används idag och om man får flera chanser vid missat stimuli samt om det skiljer mellan olika perimetrar.</p> <p>I de flesta Estermanprogram visas en osedd testpunkt en gång till. Transportstyrelsen har därför valt att i 2 kap. 10 § lägga till en reglering som anger att "varje testpunkt får visas maximalt två gånger". Motiveringen till att två gånger accepteras är att programmen används för att mäta synfältet idag. Transportstyrelsen anser att det inte skulle vara en rimlig åtgärd att enbart acceptera de få perimetermodeller som visar varje testpunkt en gång. Det skulle leda till att mycket få mottagningar skulle kunna göra synfältsundersökningen. Transportstyrelsen anser att det inte heller är motiverat med tanke på att dessa program används redan idag och även används i de länder som har Estermanprogrammet som grund.</p> <p>Det enklaste och bästa sättet att uppnå helt likvärdiga bedömningar hade varit att enbart godta ett specifikt program där alla parametrar är reglerade. Som beskrivits i konsekvensutredningen bilaga 2 finns en sådan trafikperimetri algoritm framtagen av norska forskare. Men att kräva detta program skulle få alltför negativ inverkan på möjligheten för hälso- och sjukvården och optikbutikerna att utföra synfältsundersökningar eftersom denna algoritm än så länge enbart finns i ett specifikt instrument. Det skulle också gå emot Transportstyrelsens mål att vara så teknikneutral som möjligt (eftersom ett specifikt instrument skulle krävas) och det är för tidigt att säga</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Sammanfattningsvis innebär ovan redovisade resultat att användning av enbart Estermanprogrammet kommer att kunna godkänna överlappande upptäckta tröskelmätningar inom 20° radie med känslighet < 10dB vilket skulle inneburiit hinder för körkortsinnehav.</p>	<p>hur kraven för trafikperimetrialgoritmen förhåller sig till dagens synfältskrav både i Sverige och i andra länder.</p> <p>Transportstyrelsen är medveten om att centrala synfältsnedsättningar som syns i undersökningar gjorde med statisk tröskelperimetri inte alltid framkommer vid undersökningar i ett Estermanprogram. Trots den vetskapen har Transportstyrelsen gjort bedömningen att Estermanprogrammet ska användas både före det perifera och det centrala synfältet.</p> <p>Som beskrivits i konsekvensutredningen bilaga 2 visar den översyn som Transportstyrelsen genomfört att varken Norge, Finland, Storbritannien, Spanien, Tyskland eller Nederländerna ställer krav på att det centrala synfältet ska undersökas med statisk tröskelperimetri. I konsekvensutredningen konstateras också att de krav som Sverige har på det centrala synfältet är högre än i flera andra länder i Europa som även de har en hög trafiksäkerhet.</p> <p>Att besluta en rimlig kravnivå för vilka synfältsnedsättningar som kan accepteras är en svår balansgång där hänsyn måste tas till både trafiksäkerhet och tillgänglighet. Transportstyrelsen anser att kravnivån i Sverige bör kunna likna den i Norge och Storbritannien.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap. 14 §	Det är oklart om formalia rörande "... om innehavet begränsas till körning i dagsljus". Skall det vara ett villkorsärende (villkor 05.01), dispensärende, eller läkares givna muntliga/skriftliga körförbud i mörker? Detta bör vara tydligt. Förslag till lydelse av andra stycket: "En person som har allvarligt nedsatt mörkerseende får dock inneha behörigheterna om innehavet genom villkor begränsas till körning i dagsljus". (Villkor 05.01)	För att denna paragraf ska överensstämma med andra paragrafer i synkapitlet och även med resten av medicinföreskrifterna anser Transportstyrelsen att formuleringen ska kvarstå som den är. Till exempel anges inte i paragrafen om synskärpa att det krävs villkor glasögon när synskärpan utan korrigering understiger ställda krav.	
	17 1, 2 §§ sista stycket	Här anges att utökat synintyg skall ske på blankett som tillhandahålles av Transportstyrelsen. I 2 kap. 20§, som det hänvisas till, står det inget om särskild blankett, varför sista meningen i såväl 1 som 2 §§ bör ha punkt efter ögonsjukdomar. "... som tillhandahålles av Transportstyrelsen." bör strykas. Det torde i praktiken vara omöjligt göra en blankett som täcker alla aspekter av vad som skall framgå av ett utökat läkarintyg.	I 2 kap. 20 § finns reglerat vilka uppgifter som ska framgå i det utökade synintyget. I den blankett som Transportstyrelsen tillhandahåller säkerställs att dessa delar besvaras. Det innebär att sannolikheten för att Transportstyrelsen får in ett fullständigt intyg ökar betydligt om en sådan blankett används. Det är positivt både för medborgaren och ögonsjukvården. Transportstyrelsen anser därför att meningen "som tillhandahålls av Transportstyrelsen" ska vara kvar.	
	Kap. 17	17 kap. berör vilka som får utfärda vilka intyg. I 4§ anges att "Kraven i 5§ får frångås endast om det i ett särskilt fall finns särskilda skäl". Formuleringen skulle kunna vara: "... endast i de fall det finns särskilda skäl". Med tanke på det stora antal synfältsärenden som passerar TrMC bör formuleringen av undantaget formuleras om på sådant sätt att intyg från TrMC även fortsättningsvis kan accepteras i körkortsärenden för att ansluta till dagens praxis (och TS dispensbeslut TSV 2013-xxx m.fl.). TrMC kan därmed fortsättningsvis avlasta regionens ögonkliniker avseende perimetriundersökningar.	Fram till år 2013 beviljade Transportstyrelsen undantag från kravet på specialistkompetens för vissa enskilda läkare. Men i en dom i Förvaltningsrätten 2014 (2983-13) konstaterades att Transportstyrelsen inte har rätt att pröva denna typ av undantag utifrån vad som står i lag och förordning samt i Transportstyrelsens föreskrifter. Transportstyrelsen har därför inte beviljat några sådana undantag de senaste 10 åren. Transportstyrelsen anser att formuleringen i 4 § paragrafen ska kvarstå. Tanken med regleringen är att	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	17 kap. 5§	<p>I 17 kap. 5§ saknas progressiv ögonsjukdom som egen entitet, men huvudparten av progressiva ögonsjukdomar torde visserligen kunna hänföras till de tillstånd som redan listats i tabellen, men för formens skull kanske progressiv ögonsjukdom borde finnas med i likhet med dubbelseende.</p> <p>Konsekvensutredningarna är ibland ofullständigt genomtänkta.</p> <p>a. Obligatoriska blanketter för synprovning vid ansökan om körkortstillstånd enligt 17 kap. 1-4 §§, måste göras tillgängliga för ifyllande direkt från dator och ofta även implementeras i sjukhusens journalsystem genom insatser från regionernas dataavdelningar.</p> <p>b. Punkten ovan gäller även övriga aktörer där man gärna använder datorbaserade blanketter.</p> <p>c. TrMC är troligen inte ensamma om att uppleva tekniska brister när det gäller att hantera TS blanketter i regionens journalsystem.</p>	<p>det ska vara en läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar eller en optiker som utfärdar synintyget, men att den som läkaren eller optikern bedömer lämplig får göra själva synundersökningen.</p> <p>Det är bara i särskilda fall och vid särskilda skäl som det ska var möjligt för en annan kompetens att utfärda synintyg.</p> <p>I 5 § framgår vilken specialistkompetens som krävs vid bedömning av om olika synnedsättningar förligger. Progressiv ögonsjukdom är ingen synnedsättning i sig. Den progressiva ögonsjukdomen kan ge upphov till olika synnedsättningar och beroende på vilken synnedsättning det handlar om kan olika kompetens krävas enligt vad som framgår i 5 §. Transportstyrelsen anser därför att paragrafen ska vara formulerad som den är.</p> <p>Transportstyrelsen arbetar för att få till en så smidig hantering av blanketterna som möjligt. Men att ta fram tekniska lösningar ligger utanför arbetet med att ta fram de föreslagna föreskrifterna.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Trafikmedicinskt centrum Huddinge Omremiss	-	-	-	121
Trafikutbildarnas riksorganisation (TR) Remiss	-	-	-	122
Trafikutbildarnas riksorganisation (TR) Omremiss	-	-	-	123
Transportföretagen Remiss		<p>Generella synpunkter</p> <p>Transportföretagen motsätter sig Transportstyrelsens förslag att trafikskolor inte ska kunna genomföra den grundläggande synundersökningen som görs i samband med ansökan om körkortstillstånd och vid förnyelse av högre behörigheter. Med dagens regelverk har trafikskolor kunnat göra sådana sedan början av 1980-talet och har således en mångårig erfarenhet att falla tillbaka på.</p> <p>Att körkortskandidater har fullgod syn inför att en utbildning påbörjas är givetvis en angelägenhet för den enskilde, för utbildare och handledare, för omgivande trafikanter och i förlängningen hela samhället. En god syn är en trafiksäkerhets- likväl som en arbetsmiljöfråga. Att möjligheten för trafikskolor att inte kunna genomföra synundersökningar riskerar att orsaka ett antal problem. Det kan det skapa svårigheter för körkortstagare att kunna göra sin synundersökning, särskilt i glesbygd. Transportföretagens medlemmar har stora svårigheter att kunna rekrytera medarbetare till företag som utför</p>	<p>Idag krävs att det är en läkare som utfärdar synintyg vid ansökan om högre behörigheter. De förändringar som föreslås vad gäller trafikskolorna rör enbart synintyg som krävs vid ansökan om lägre behörigheter. Därför anser Transportstyrelsen att majoriteten av blivande yrkesförare inte påverkas av förändringen. Transportstyrelsen håller därför inte med om att gods- och persontransporter riskerar att ställas in som en följd av den föreslagna förändringen. Inte heller borde förändringen göra det svårare att finna välutbildade yrkesförare.</p>	124

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>landsvägstransporter. Den föreslagna förändringen innebär en utmaning som får direkta praktiska konsekvenser genom att såväl gods- som persontransporter riskerar att ställas in på grund av personalbrist. Enbart när det gäller busstransporter bedömer Transportföretagen att behovet av yrkesförare den kommande treårsperioden överstiger 8000 förare. Till detta ska läggas det behov av förare som finns för tunga lastbilstransporter och för taxiresor.</p> <p>Transporter är blodomloppet i samhället och skapar förutsättningar för att hela landet ska fungera. Förlorar trafikskolorna möjligheten att utföra synundersökningar minskar antalet aktörer som kan erbjuda denna tjänst, vilket i förlängningen kan innebära att synundersökningarna fördyras genom en ökad efterfrågan på dessa. Vi befärar att genom att begränsa och försvåra möjligheterna till synundersökningar kan den föreslagna förändringen på sikt bidra till ytterligare problem för transportbranschen genom att göra det svårare att finna väl utbildade yrkesförare.</p> <p>Transportföretagen menar också att det är viktigt att utbildningsprocessen för körkort är rationell och väl fungerande. Genom att körkortstagare kan genomföra sin synundersökning hos en trafikskola skapas en enkel och logisk utbildningsmodell vilket är till gagn för såväl den enskilde som för samhället i övrigt. Att kunna genomföra flera delar av utbildningen hos en trafikskola bidrar till en effektiv utbildning och ett sätt att skapa kontinuitet. Trafikskolans medarbetare kan under hela</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		utbildningsprocessen stötta och på bästa sätt coacha eleven till att bli en trafiksäker och riskmedveten fordonsförare. Transportföretagen har inte någon medicinsk kompetens vad gäller synhälsa och avstår från att kommentera dessa aspekter av utredningen.		
Transportföretagen Omremiss	-	-	-	125
Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd – TYA Remiss	-	-	-	126
Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd – TYA Omremiss	-	-	-	127
Universitets- och högskolerådet (UHR) Remiss	-	<p>Universitets- och högskolerådet (UHR) har inga synpunkter att framföra med anledning av förslagen i skrivelsen.</p> <p>Transportstyrelsen åberopar undantag för inremarknadstest i hänvisning till att de föreslagna föreskrifterna inte begränsar tillträdet till eller utövande av de reglerade yrkena för läkare och optiker. Det remitterade föreskriftsförslaget omfattas emellertid av anmälningsskyldigheten enligt 9 kap. 1 § i YKD-förordningen (2016:157). Transportstyrelsen ska, när föreskrifterna har meddelats, lämna information som behövs för anmälan till UHR. Den underrättelse som lämnas till UHR inför anmälan enligt 9 kap. 4§ i samma förordning, ska innehålla uppgifter om föreskriften samt motivering till undantaget som beskriver på vilket sätt</p>	Transportstyrelsen kommer att lämna den information som är nödvändig till UHR när föreskrifterna har beslutats.	128

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		ändringen inte begränsar tillträdet till eller utövandet av reglerade yrken.		
Universitets- och högskolerådet (UHR) Omremiss	-	Universitets- och högskolerådet (UHR) har inga synpunkter att framföra med anledning av förslagen i skrivelsen. Det remitterade föreskriftsförslaget omfattas emellertid av anmälningsskyldigheten enligt 9 kap. 1 § i YKD-förordningen (2016:157).	Ingen åtgärd. Se kommentar på rad 128.	129

Del 2

Denna del av remissammanställningen innehåller bland annat synpunkter från privatpersoner. Då det inte får finnas några personuppgifter i sammanställningen har namnen på de privatpersoner som skickat in synpunkter tagits bort och ersatts av privatperson 1, privatperson 2 och så vidare. Dessutom har namn som funnits med i synpunkterna oidentifierats.

En del av remissynpunkterna innehåller påhopp och utpekanden. Denna typ av inspel bidrar inte till en konstruktiv dialog och bemöts därför inte i remissammanställningen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Karolinska institutet Remiss		<p>KI har tagit del av Optikerförbundets svar och delar förbundets åsikter. Som ett av två svenska utbildningsorgan för blivande optiker och tongivande organisatör av efterutbildning för dessa, välkomnar KI ändringar i aktuell föreskrift och ser positivt på att optiker får ett utökat ansvar i relation till intyg för körkort. Optiker besitter en stor kompetens och enligt oss bör optikern kunna avlasta ögonvården ännu mer än det förslaget föreslår när det gäller att intyga synförmåga. Allt för att samhället ska tillvarata den kompetens optiker besitter, vilket bör öka tillgängligheten för invånarna samtidigt som den specialiserade ögonvården inte belastas i onödan.</p> <p>Vi upplever att förslaget till ny föreskrift är krångligt formulerat, vilket medför att den är svår att tolka både för de som är i behov av medicinska intyg och de som ska utfärda intygen. Vi anmanar Transportstyrelsen till att omformulera skrivelsen så att den blir lättare att tolka.</p>	<p>Transportstyrelsen har omarbetat förslaget. Det nya förslaget skickades ut på omremiss den 13 mars 2024. Det nya förslaget innebär att optiker får utfärda fler synintyg och därmed att optikers kompetens tillvaratas i ännu större utsträckning.</p> <p>Se kommentar på rad 56.</p>	130

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	1 kap 6§ (samt 2 kap 19§)	<p>"Undersökningen ska göras med utgångspunkt från de uppgifter som sökande 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"</p> <p>Optiker är ett legitimationsyrke och är därmed ålagda att arbeta enligt vetenskap och beprövad erfarenhet. I förslaget till ny föreskrift anges att optikern ska intyga om den sökande har en sjukdom eller medicinskt tillstånd som innebär trafiksäkerhetsrisk eller inte. För att ett sådant intygande ska kunna ske i enlighet med legitimationskraven, kommer de synkontroller som görs i samband med prövning för körkortskrav idag att behöva utökas till fullständiga synundersökningar.</p> <p>Vi upplever att förslaget till ny föreskrift i övrigt kan tolkas som att optiker endast ska kontrollera synfält hos personer med progressiva ögonsjukdomar. För att optikerna ska kunna intyga att "det inte finns tecken på synfältsdefekter" (enligt ovan), så kommer optiker behöva testa synfält. Det vore då rimligt att optiker skickar in detta som underlag (dvs ingen "osäkerhet" enl. 17 kap 1§ varvid vi underlättar för patient och myndighet).</p>	<p>Se kommentar på rad 56, 1 kap. 6 § och 2 kap. 19 §.</p>	
	1 kap 6 § Allmänna råd	<p>De allmänna råden anger att Transportstyrelsen ska fatta beslut om ev. fördjupad undersökning utifrån insänt intyg. Denna hantering medför en avsevärd ineffektivitet, administration samt förlängd väntetid för den sökande, i det fall som undersökning utförs av läkare med specialistkompetens. Råden verkar baseras på att optiker</p>	<p>Se kommentar rad 56, 1 kap. 6 § Allmänna råd</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 2§	<p>intygat att "inga tecken på synfältsdefekter föreligger" utan att ha genomfört en synfältsundersökning. KI upplever sig inte kunna stå bakom att lära ut detta. Det KI lär ut ska baseras på vetenskap och beprövad erfarenhet och undervisningen innebär således att optikerstudenten får lära sig att alltid utföra en synfältsundersökning för att kunna uttala sig om en persons synfält. I förlängningen kommer detta medföra att Transportstyrelsen kan få tillgång till redan utförda synfältsundersökningar, vilket borde förenkla och effektivisera bedömningsprocessen.</p> <p>"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."</p> <p>Dagens teknologi medför att modern optik har mycket färre störningar (aberrationer) än äldre glastyper, vilket medför en bättre synkvalitet. En absolut gräns för antalet dioptrier behöver därför inte anges så länge man klarar kravet om synskärpa och synfält.</p>	<p>Se kommentar på rad 56, 2 kap. 2 §.</p>	
	2 kap 2§ samt Allmänna råd	<p>I 2§ anges att "Korrigerande linser får användas för att uppnå synskärpan som krävs enligt första och andra stycket. Det gäller under förutsättning att korrektionen tolereras väl." Vidare anges i allmänna råden att "Vid bedömning av om korrektionen tolereras väl bör beaktas om korrektionen fungerar båda monokulärt och binokulärt, under den tid personen framför ett fordon."</p> <p>KI anser att det optiker kan avgöra, är om korrektionen tolereras väl i samband med synprovningen samt vilken typ av korrektion som ska ordinerats för att kraven i föreskriften ska uppfyllas. Anledningen till det är att det</p>	<p>Se kommentar på rad 56, 2 kap. 2 § Allmänna råd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 4§	finns många faktorer som kan påverka, t.ex. den optiska lösningen, glasögonbågen samt yttre faktorer som torr luft, partiklar i luften mm. Det blir då omöjligt för en optiker eller ögonläkare att avgöra om korrektionen "fungerar/tolereras väl" under den tid som personen framför ett fordon. Att en person helt saknar syn i ett öga avses att personen saknar förmåga att uppfatta ljus och att synskärpan är 0. Konstig definition. "Saknar syn" skulle kunna definieras som synskärpa <0,05.	Se kommentar på rad 58, 2 kap. 4 §.	
	2 kap Synfält	Ett tolkningsstöd till synfält bör tas fram. En svaghet med Esterman är att testet saknar testpunkter i anslutning till (dvs. precis inom och utanför) de gränser som anges, dvs 20°+20° vertikalt och 120° horisontellt, och 30°+30° vertikalt och 160° horisontellt. Hur detta ska hanteras bör framgå av ett tolkningsstöd.	Se kommentar på rad 58, 2 kap. Synfält.	
	2 kap 12§	Ska enligt 17 kap 5§ intygas av ögonläkare. Optiker besitter kompetens och erfarenhet av, att avgöra om dubbelseende elimineras av korrektion, uppträder inom angivna blickriktningar, samt om elimineras med ocklusion. Detta bör således med fördel kunna intygas av optiker. Vidare, om man tillåter att det elimineras genom ocklusion så är det samma som en plötslig synnedläggelse och en 6 månaders anpassningsperiod bör appliceras.	Se kommentar på rad 58, 2 kap. 12 §.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 14§	<p>Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet</p> <p>Vi upplever att det saknas definitioner av allvarligt nedsatt, testmetod och kriterier. Det kan komma att bli mycket svårbedömt och godtyckligt.</p>	<p>Se kommentar på rad 56, 2 kap. 14 §.</p>	
	2 kap 15§	<p>Progressiva ögonsjukdomar</p> <p>Vi ställer oss frågande till hur Transportstyrelsen får kännedom om personer med progressiva ögonsjukdomar?</p> <p>Det finns flera sjukdomstillstånd som är progressiva (som t.ex. torr åldersrelaterad makuladegeneration och epiretinalt membran) där optiker följer dessa personer utan att remittera till specialistögonsjukvården eftersom behandling saknas eller där behandling först initieras sent i sjukdomsförloppet. Ska optiker rapportera in dessa personer eller hur ska detta handhasas? Det behöver förtydligas för korrekt hantering.</p>	<p>Transportstyrelsen kan till exempel få kännedom om att en person har en progressiv ögonsjukdom vid ansökan om körkortstillstånd eller vid förlängning av högre behörigheter.</p> <p>Många personer med progressiva ögonsjukdomar följs regelbundet inom ögonsjukvården där läkarens anmälningsskyldighet gäller. Det är viktigt att beakta att läkarens anmälningsskyldighet är en sekretessbrytande bestämmelse som bara blir tillämplig när läkaren gör bedömningen att personen är medicinskt olämplig att inneha körkort. Att personen inte har ett villkor om synintyg är därför inte en enskild anledning för läkaren att anmäla till Transportstyrelsen. Det innebär att en person med en progressiv ögonsjukdom som följs av ögonsjukvården, men som uppfyller de medicinska kraven inte per automatik kommer komma till Transportstyrelsens kännedom. På motsvarande sätt kommer en person med en progressiv ögonsjukdom som följs av optiker inte heller per automatik komma till Transportstyrelsens kännedom. Men skillnaden blir att för personer som följs i ögonsjukvården gäller läkarens anmälningsskyldighet i de fall som personen är medicinskt olämplig att inneha körkort. Läkarens</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	2 kap 19§	Synintyg Samma som 1 kap 6§ Om man ska intyga så måste man göra en full undersökning.	anmälningsskyldighet regleras i körkortslagen och någon motsvarande sekretessbrytande bestämmelse finns inte för optiker. De personer som under sitt körkortsinnehav drabbas av en progressiv ögonsjukdom och som följs enbart av optiker kommer inte heller idag till myndighetens kännedom. Anmälningsskyldighet för optiker skulle kräva en lagändring och någon sådan utredning har inte ingått i föreskriftsarbetet. Se kommentar på rad 56, 1 kap. 6 § och 2 kap. 19 §.	
	17 kap 5§	Samma som 2 kap 12§. Optiker bör kunna intyga om dubbelseende. Vidare står det: "När det utifrån de grundläggande uppgifterna om syn inte går att avgöra om en person uppfyller kraven i 2 kap. ska ett utökad synintyg enligt vad som sägs i 2 kap. 20§ ges in till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska intygas av läkare med specialistkompetens i ögonsjukdomar på blankett som tillhandahålls av Transportstyrelsen." Som vi har redogjort för under svar till 1 kap 6§ (samt 2 kap 19§) så bör optikers kompetens tillvaratas på ett bättre sätt vid dessa intyg. Dels för att optiker sannolikt kommer att vara de som utför mätningarna som efterfrågas, för att initialt över huvud taget våga intyga att	Se kommentar på rad 58, 2 kap. 12 §.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		kraven uppfylls, och dels för att det skulle vara samhällsekonomiskt genom att optiker är mycket mera tillgängliga än ögonsjukvården. Optiker skulle på så sätt kunna avlasta specialistögonvården. Ögonläkare bör istället involveras när Transportstyrelsen, baserat på intyg och underlag från optiker, inte är säkra på om kraven uppnås.		
Karolinska institutet Omremiss	-	-	-	131
Sveriges MotorCyklister (SMC) Remiss		<p>Synpunkter och kommentar</p> <p>SMC har inga invändningar mot Transportstyrelsens förslag till ändrade föreskrifter avseende syntester för innehav av körkort.</p> <p>SMC har heller inga invändningar mot Transportstyrelsens förslag att grundläggande syntester vid ansökan eller förnyelsen av körkort ska utfärdas av läkare eller optiker.</p> <p>SMC delar vidare Transportstyrelsens bedömning att de föreslagna ändringar gällande vem som ska få utfärda synintyget begränsas till läkare och optiker resulterar i en större sannolikhet för korrekta och likvärdiga bedömningar vid synundersökningen. SMC uppfattar att förslaget innebär förtydligande och förenklingar vilket är önskvärt för en likvärdig bedömning och för ökad tydlighet .</p> <p>SMC anser givetvis att Transportstyrelsens föreskrifter ska överensstämma med kraven i körkortsdirektivet och</p>	Transportstyrelsen noterar Sveriges MotorCyklisters synpunkter. Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.	132

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		ser med tillförsikt fram emot fortsatt god dialog kring ökad trafiksäkerhet och frågan om god syn i trafiken.		
Sveriges MotorCyklister (SMC) Omremiss	-	-	-	133
Se & Synas Eskilstuna Remiss	-	<p>Angående Transportstyrelsens uppdrag att lägga förslag till praktiskt körprov som en del i beslutsunderlag när syndefekterna hotar körkortet.</p> <p>Jag träffar personer mycket ofta som får sina körkort indragna i min yrkesroll som optiker. För att dessa personer ska få en rättvis bedömning behövs att ett praktiskt körprov genomförs innan ett körkort dras in.</p> <p>I EU direktiven från 2006 står det att föraren SKA ha en möjlighet till ett praktiskt körprov. Det är av största vikt att ordet SKA inte byts ut mot BÖR i den svenska versionen. Om det står BÖR så är vi där igen med godtyckliga bedömningar som inte ger en rättvis och repeterbar bedömning.</p>	Transportstyrelsen noterar Se & Synas synpunkter. Synpunkterna föranleder ingen åtgärd då de ligger utanför ramen av detta föreskriftsarbete. Precis som Se & Synas påpekar har Transportstyrelsen fått ett uppdrag av regeringen att utreda körprov i trafik vid bedömning av undantag från synfältskraven. Uppdraget ska redovisas i juni 2025 och ligger utanför detta föreskriftsarbete.	134
Se & Synas Eskilstuna Omremiss	-	-	-	135
Specsavers Frölunda Torg Remiss Remissvar 1	-	<p>Avsikten är att "lätta" på kraven vid synfältsbortfall men samtidigt omöjliggöra syntest för körkort för körskolor och utbildade optikerassistenter. Synundersökning för tyngre behörighet utförs av optiker och kostar 445 kr, som en normal synundersökning men inklusive synfältsmätning. Anledningen till att vi har råd att göra synundersökningar</p>	Transportstyrelsen kontaktade Frölunda Torg då det inte kunde uteslutas att optikbutiken hade missförstått förslaget och att de utgick ifrån att synundersökningen nödvändigtvis behövde göras av optiker och med viss utrustning. Återkopplingen från Specsavers Frölunda Torg bekräftade att det var så. Men optikbutiken	136

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>för körkort med vanlig behörighet är pga. att just optikerassistenter gör dessa. Vi har flyttat ut dessa från optikerrummet. Att flytta in dessa till optiker igen kommer kosta. Snabbt räknat (då räknar jag inte med en synfältsmätare som kan kosta upp till 500 000 kr med en avskrivning på 5 år) så behöver vi ta ut minst 1500 kr per synundersökning. Det är nämligen den summan vi i genomsnitt får in då vi gör synundersökning för glasögon.</p> <p>Ett räkneexempel: Vid 10 körkortsundersökningar så har vi normalt 70 % konverteringsgrad, dvs 7 av 10 handlar. Vårt snittköp är 2100 kr vid glasögonundersökningar. Summan blir då 2100 kr x 7 = 14700 kr. Ett snitt på 10 undersökningar blir då 14700 kr/ 10 = 1470 kr. Detta är då ett absolut minimum vi måste debitera för en synundersökning för körkort. Kan vi inte ta ut denna kostnad så kommer vi självklart inte stå till tjänst med detta. Vi kommer helt klart stänga ner den servicen då den kommer att generera en förlust. Med dom hyrorna och personaltäteten vi dras med så kommer vi inte klara oss. Dessutom tillkommer en synfältsmätare som ska betala sig minst inom 5 år för att sen generera pengar.</p> <p>Jag hoppas ni förstår att ni skjuter er själva i foten. Kommer ingen optiker vilja utföra dessa tester så kommer inte körskolorna ha någonting att göra heller vilket resulterar i en kollaps av samhället. Jag är övertygad om att ögonläkare inte kommer att utföra dessa tester heller.</p>	<p>menade, trots klarläggandet om att även annan personal kan göra undersökningen, att förslaget innebär en försämring och att det riskerar att sluta med att optikbutiker inte erbjuder synundersökningar.</p> <p>Transportstyrelsen har varit i förnyad kontakt med Optikerförbundet och Optikbranschen eftersom det skulle vara mycket allvarligt om inga optikbutiker erbjuder synundersökningar för körkort. Förbundet och branschen kan självklart inte svara för varje enskild butik men de menar att det till stor del är en ledningsfråga. De stora kedjorna har dessutom bekräftat att de kan hantera den ökade efterfrågan på synundersökningar som förslaget innebär.</p> <p>Som beskrivits i konsekvensutredningen bilaga 1 anser Transportstyrelsen att det inte finns något bättre alternativ än att enbart tillåta att optiker och läkare utfärdar synintygen. Se vidare om detta på rad 72, grundläggande synundersökning.</p>	
Specsavers Frölunda Torg Remissvar 2	-	Om det endast är optiker och läkare som får göra syntest för körkort så kommer vi att sluta ta emot dessa	Se kommentar på rad 136.	137

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>undersökningar. Idag gör våra assistenter mellan 6-10 undersökningar/dag. Det sker utanför optikerrummen och tar således inte optikerns dyrbara tid.</p> <p>Då vi lever på att sälja glasögon och dessa sällan har intresse av det så kommer vi inte ha råd att hjälpa till.</p> <p>Vi har heller ingen synfältsmätare med Estermanprogram. Kommer ej heller att köpa in denna dyra maskin då det skulle ta allt för många år att få den betald.</p>		
Specsavers Frölunda Torg, Omremiss	-	-	-	138
Kerstins Trafikskola AB Remiss	-	<p>Jag som trafiklärare & trafikskole- ägare! Välkomnar de förslaget. Har aldrig förstått varför en trafikskola ska agera som optiker?</p> <p>Om kunden behöver glasögon så är de på rätt plats, just hos en optiker!</p> <p>Jag tänker på säkerheten i trafiken & de är för många i trafikskole branchen som fuskar med sin syn undersökning.</p> <p>Trafikskolor ska hålla på med utbildning inte synkontroll!</p> <p>Ser på nätet där man gör namninsamling samt kämpar för att få behålla denna tjänst? Varför för pengarna?</p>	Transportstyrelsen noterar Kerstins Trafikskolas synpunkter. Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.	139

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		Säkerheten är viktigare! Tackar & hoppas att detta fråntas från trafikskolor!		
Kerstins Trafikskola AB Omremiss	-	-	-	140
Körkortsakuten Remiss	-	<p>Till alla som tvivlar på vår förmåga att genomföra en kvalitativ synundersökning på elever:</p> <p>1- Optiker utför inte och har aldrig genomfört synundersökningar för körkort. Istället låter de sina säljare i butiken utföra undersökningarna med exakt samma apparatur och samma utbildning.</p> <p>2- Även om en optiker skulle vara överambitiös och utföra undersökningen själv, använder de samma metod och samma apparatur.... läsa bokstäver.</p> <p>3- Optikers roll börjar när eleven visar tecken på synproblem, där skickar vi "eller säljaren" eleven vidare till en vanlig synundersökning. Vi rättar inte felet. Vår roll är att konstatera felet, inte mer.</p> <p>4- Optikern hjälper eleven att rätta till felet med glasögon/linser när eleven visar brister inte innan.</p> <p>Så, jag hittar absolut ingen logik i att förbjuda trafikskolan att utföra synundersökningar på elever. Den enda orsaken</p>	Se kommentar på rad 72, grundläggande synundersökning.	141

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>jag kan tänka mig är att vissa varit oseriösa och låtit utbildade receptionister godkänna tveksamma elever utan att kunna stå emot och säger: "Du har fel i synen och behöver hjälp från en optiker."</p> <p>Vi är verkligen upprörda över att förlora möjligheten att hjälpa elever att få körkortstillstånd och fånga upp elever till en utbildning i ett tidigt skede.</p> <p>Om förslaget klubbas så kommer synundersökningen att kosta eleven betydligt mycket mer än de 150:- som de flesta trafikskolor tar idag, elever som redan klagat på att körkortet är dyrt.</p> <p>Jag hade accepterat om diskussionen istället handlade om hur vi förbättrar våra undersökningar och rutiner, istället för att kapa våra möjligheter i dessa tider.</p>		
Körkortsakuten Omremiss	-	-	-	142
AnSans's Trafikskola Remiss	-	<p>Till alla som tvivlar på vår förmåga att genomföra en kvalitativ synundersökning på elever:</p> <p>1- Optiker utför inte och har aldrig genomfört synundersökningar för körkort. Istället låter de sina säljare i butiken utföra undersökningarna med exakt samma apparatur och samma utbildning.</p>	Se kommentar på rad 72, grundläggande synundersökning.	143

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>2- Även om en optiker skulle vara överambitiös och utföra undersökningen själv, använder de samma metod och samma apparatur.... läsa bokstäver.</p> <p>3- Optikerns roll börjar när eleven visar tecken på synproblem, där skickar vi "eller säljaren" eleven vidare till en vanlig synundersökning. Vi rättar inte felet. Vår roll är att konstatera felet, inte mer.</p> <p>4- Optikern hjälper eleven att rätta till felet med glasögon/linser när eleven visar brister inte innan.</p> <p>5- Trafikskolorna har oftast möjlighet att ta emot eleverna direkt via dropp-in, tidsmässigt blir det enklare för eleven.</p> <p>6- Optikerna har sina butiker i stadskärnan eller i köpcenter, trafikskolor ligger ofta i anslutning till skolor, lätt för eleven att ta sig dit.</p> <p>Så, jag hittar absolut ingen logik i att förbjuda trafikskolan att utföra synundersökningar på elever. Den enda orsaken jag kan tänka mig är att vissa varit oseriösa och låtit utbildade receptionister godkänna tveksamma elever utan att kunna stå emot och säger: "Du har fel i synen och behöver hjälp från en optiker."</p> <p>Vi är verkligen upprörda över att förlora möjligheten att hjälpa elever att få körkortstillstånd och fånga upp elever till en utbildning i ett tidigt skede.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Om förslaget klubbas så kommer synundersökningen att kosta eleven betydligt mycket mer än de 150:- som de flesta trafikskolor tar idag, elever som redan klagat på att körkortet är dyrt.</p> <p>Jag hade accepterat om diskussionen istället handlade om hur vi förbättrar våra undersökningar och rutiner, istället för att kapa våra möjligheter i dessa tider.</p>		
AnSans's Trafikskola Omremiss	-	-	-	144
Trafikhuset Remiss	-	<p>Vi gör syntester på våra elever. Om vi ser att eleven har svårt eller ligger på gränsen hänvisar vi vidare till optiker.</p> <p>Problemet är hos optiker över hela Sverige är att de är relativt få kontra befolkningsmängd. Det är ofta flera månaders väntetid.</p> <p>Vi anser därmed:</p> <p>Låt trafikskolor fortsätta göra sitt fina jobb på drop in tider under skolans öppettider.</p> <p>Det gör att ca 80% av människor som söker körkortstillstånd inte behöver sitta i onödiga långa köer för att få börja övningsköra. Detta för att ca 80% inte har svårigheter med synen i ung ålder.</p>	Se kommentar på rad 72, grundläggande synundersökning.	145

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Trafikhuset Omremiss	-	-	-	146
City Trafikskola Angered Remiss	-	<p>Till alla som tvivlar på vår förmåga att genomföra en kvalitativ synundersökning på elever:</p> <p>1- Optiker utför inte och har aldrig genomfört synundersökningar för körkort. Istället låter de sina säljare i butiken utföra undersökningarna med exakt samma apparatur och samma utbildning.</p> <p>2- Även om en optiker skulle vara överambitiös och utföra undersökningen själv, använder de samma metod och samma apparatur... läsa bokstäver.</p> <p>3- Optikerns roll börjar när eleven visar tecken på synproblem, där skickar vi "eller säljaren" eleven vidare till en vanlig synundersökning. Vi rättar inte felet. Vår roll är att konstatera felet, inte mer.</p> <p>4- Optikern hjälper eleven att rätta till felet med glasögon/linser när eleven visar brister, inte innan.</p> <p>Så, jag hittar absolut ingen logik i att förbjuda trafikskolan att utföra synundersökningar på elever. Den enda orsaken jag kan tänka mig är att vissa varit oseriösa och låtit utbildade receptionister godkänna tveksamma elever utan att kunna stå emot och säga: "Du har fel i synen och behöver hjälp från en optiker."</p>	Se kommentar på rad 72, grundläggande synundersökning.	147

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Vi är verkligen upprörda över att förlora möjligheten att hjälpa elever att få körkortstillstånd och fånga upp elever till en utbildning i ett tidigt skede.</p> <p>Om förslaget klubbas så kommer synundersökningen att kosta eleven betydligt mycket mer än de 150:- som de flesta trafikskolor tar idag – elever som redan klagat på att körkortet är dyrt.</p> <p>Jag hade accepterat om diskussionen istället handlade om hur vi förbättrar våra undersökningar och rutiner, istället för att kapa våra möjligheter i dessa tider.</p>		
City Trafikskola Angered Omremiss	-	-	-	148
Trafiklärare Remiss	-	<p>Synundersökning på elever:</p> <p>1- Optiker utför inte och har aldrig genomfört synundersökningar för körkort. Istället låter de sina säljare i butiken utföra undersökningarna med exakt samma apparatur och samma utbildning som en trafiklärare med rätt utbildning.</p> <p>2- Även om en optiker skulle vara överambitiös och utföra undersökningen själv, använder de samma metod och samma apparatur.... läsa bokstäver.</p> <p>3- Optikerns roll börjar när eleven visar tecken på synproblem, där skickar vi som trafiklärare "eller säljaren</p>	Se kommentar på rad 72, grundläggande synundersökning.	149

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>hos optikern" eleven vidare till en vanlig synundersökning. Vi rättar inte felet. Vår roll är att konstatera felet samt upplysa både kunden och transportstyrelsen om elevens syn oavsett om den är bra eller dålig.</p> <p>4- Optikern hjälper eleven att rätta till felet med glasögon/linser efter att eleven varit hos oss eller hur säljaren i glasögon butiken.</p> <p>Så, jag hittar absolut ingen logik i att förbjuda trafikskolan att utföra synundersökningar på elever. Den enda orsaken jag kan tänka mig är att vissa varit oseriösa och låtit utbildade receptionister godkänna tveksamma elever utan att kunna stå emot och säger: "Du har fel i synen och behöver hjälp från en optiker." Men den risken finns tyvärr även i en glasögonbutik.</p> <p>Vi är verkligen upprörda över att förlora möjligheten att hjälpa elever att få körkortstillstånd och fånga upp elever till en utbildning i ett tidigt skede. Så på samma sätt som trafikverket erbjuder kunder att fotografera sig innan dom gör teoriprovet så vill vi även erbjuda kunden en synundersökning innan dom får ett körkortstillstånd.</p> <p>Om förslaget klubbas så kommer synundersökningen att kosta eleven betydligt mycket mer än det som den kostar hos oss som trafikskola, elever samt politiker som redan klagat på att körkortet är dyrt.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		Jag hade accepterat om diskussionen istället handlade om hur vi förbättrar våra undersökningar och rutiner, istället för att kapa våra möjligheter i dessa tider. Hur ska man säkerställa att "optiker"(ofta säljare) gör jobbet bättre?		
Trafiklärare Omremiss	-	-	-	150
Privatperson 1 Remiss Remissvar 1	-	<p>Läste remiss av förslag om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort.</p> <p>Ser att det ändras en del i kraven angående synfält för olika behörigheter. Och det är ju bra eftersom ni har haft totalt fel, ljugit och fabricerat "bevis" i ca 15 år. Nu kommer det nya mätpunkter och direktiv, men varför gör ni det inte enkelt och låter alla få samma förutsättningar? klarar man synfältskraven hos en optiker, den ALLA gör när dom ansöker om körkort så får man testa en uppkörning? varför special regler för dom som är dumma nog och medge att dom har synfältsbortfall?</p> <p>Min fråga är alltså, varför diskriminera alla med synfältsbortfall? då det INTE finns några bevis för att dom är sämre bilförare? varför får vi inte en vanlig uppkörning?</p>	<p>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. måste uppfylla de medicinska krav som ställs i bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort. I bilagan framgår tex. vilken synskärpa som krävs för att man ska få ha körkort, på samma sätt framgår vilket synfält som krävs för körkortsinnehav. I direktivet anges att det horisontella synfältet ska vara minst 120 grader och det vertikala minst 40 grader, det får inte heller finnas några defekter inom den centrala tjugogradersradien (för B-behörighet).</p> <p>I den översyn som föregick detta föreskriftsarbete konstaterade Transportstyrelsen att flera studier visar att utbredningen av synfältsnedsättning på gruppnivå har ett samband med körförmåga, ju större nedsättning desto sämre körförmåga. Något som många studier också rapporterar är att vissa personer med synfältsnedsättningar klarar av att kompensera för sina nedsättningar och ändå köra trafiksäkert. Andelen personer som klarar av att kompensera varierar mellan studier. Det kan konstateras att sambandet mellan</p>	151

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
			<p>körförmåga och synfältsnedsättningar är komplext och att det inte finns några självklara svar för vilken nivå av synfältsnedsättningar som inte innebär någon trafiksäkerhetsrisk i trafiken.</p> <p>Att tillåta att alla med synfältsnedsättning ska få köra bil skulle således strida mot körkortsdirektivet och dessutom påverka trafiksäkerheten negativt. Det måste därför finnas en gräns för vilka synfältsnedsättningar som accepteras, hänsyn måste tas både till trafiksäkerhet och tillgänglighet. De synfältskrav som föreslås är mycket lägre än de krav som finns idag, de överensstämmer med flera andra länders krav och de uppfyller de krav som finns i körkortsdirektivet.</p> <p>För att säkerställa att synfältet har den utbredning som krävs måste en synfältsundersökning göras. Transportstyrelsen anser att det idag inte finns någon mer lämplig synfältsundersökning än en undersökning i ett Estermanprogram. Estermanprogrammet används också i flera andra länder i Europa när det handlar om att bedöma om synfältskraven för körkort uppfylls. Men eftersom majoriteten av de som söker körkortstillstånd inte har några synfältsnedsättningar och Transportstyrelsen anser att belastningen på samhället och individen skulle bli oproportionerligt stor om alla skulle få lov att göra en Estermanundersökning innebär föreskriftsförslaget att den grundläggande synundersökningen ska innehålla mätning av synskärpa och svar på frågor om personens sjukdomshistorik. Utifrån resultatet av den</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
			<p>grundläggande synundersökningen avgör Transportstyrelsen om kraven för körkorts innehav uppfylls eller om vidare utredning krävs. Vidare utredning kan tex. krävas om personen har en ögonsjukdom eller har haft en stroke. Vid dessa tillstånd kan det finnas en risk för synfältsnedsättning och då krävs en Estermanundersökning.</p> <p>Om kraven på synskärpa eller synfält inte uppfylls tillåter direktivet att körkort i undantagsfall kan övervägas, men då bör personen ha klarat av ett praktiskt test anordnat av behörig myndighet. I Sverige finns idag ingen möjlighet att göra ett praktiskt prov om man inte uppfyller de medicinska kraven för synfält. Men Transportstyrelsen har fått ett regeringsuppdrag för att utreda förutsättningarna för körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2025.</p> <p>Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.</p>	
Privatperson 1 Remiss Remissvar 2	-	<p>Vad jag förstår så är det nya förslaget att vi med synfältsbortfall ska mäta vår syn defekt med ett statistiskt test. Varför? kör man bil så? Undrar även varför vi ska mätas på annat sätt än "vanliga" människor? varför duger inte ett test hos en optiker (syksam, specsavers m.m) som det gör för alla andra?</p> <p>Är er ambition att fortsätta diskriminera människor med synfältsbortfall? för i mina ögon så är det exakt vad ni</p>	Se kommentar på rad 151.	152

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		håller på med. Jag kan köra bil exakt lika bra, säkert och tryggt som "alla" andra men jag får inte ens möjlighet att visa det. Ni ger mig och många andra människor ett rättslöst samhälle. Kan man göra något värre? I mina ögon, Nej!		
Privatperson 1 Remiss Remissvar 3	-	<p>Min grundfråga jag vill ha svar på är:</p> <p>Då jag klarar syntesterna hos en vanlig optiker, dom som "alla" andra gör, varför räcker det inte för att ge mig chansen till en uppkörning? Jag har ju bevisat att jag kan se lika bra som alla andra som kör bil. Är inte det diskriminering?</p> <p>När man som myndighet gör människor rättslösa, utan chans att bevisa sin oskuld/förmåga/kompetens. Vilket samhälle har vi då? Vad tror ni är nästa steg för oss som är rättslösa? Är det ett samhälle ni vill ha?</p>	Se kommentar på rad 151.	153
Privatperson 1 Omremiss	-	-	-	154
Privatperson 2 Remiss	-	<p>Jag har två punkter med synpunkter om det nya förslaget:</p> <p>-På sidan 4 i paragraf 7 är undantagen om vad man får missa väl avvägda och bra skrivna, bortsett från:</p> <p>Vad händer om man missar två prickar inom 20 grader och om de inte ligger intill varandra? Att missa en prick är inte allvarligt ur trafiksäkerhetssynpunkt, då den naturligt</p>	I körkortsdirektivet framgår att det inte får finnas några defekter inom den centrala tjugograderradien (för lägre behörigheter). Men eftersom det av direktivet också framgår att man får vara enögd och köra bil anser Transportstyrelsen att det måste innebära att en synnedsättning motsvarande blinda fläcken är tillåten oavsett om man ser med ett eller två ögon. Det vore orimligt att reglerna skulle vara mer tillåtande för enögd. Storleken på den nedsättning som kan	155

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>förekommande blinda fläcken är 200 gånger större än en testpunkt. Om man till exempel missar två punkter mellan 10 och 20 grader och om de inte ligger intill varandra, tycker jag att man borde få behålla körkortet.</p> <p>Så kanske kan formuleringen göras bättre vad gäller det.</p> <p>Det är bra att det står 3 sammanhängande punkter utanför 20 grader, då två sammanhängande punkter motsvarar blinda fläckens storlek.</p> <p>Om det står något om att inga defekter får finnas inom 20 grader i några eu-regler och att det hindrar vettiga formuleringar, tycker jag att ni ska jämföra en testpunkts storlek med den naturligt förekommande blinda fläcken. Mellan två testpunkter är det 6 grader. En testpunkt har vinkelstorleken 0,43 grader. En missad testpunkt innebär att man har missat en prick som är 1/200 av den naturligt förekommande blinda fläckens storlek. Två intilliggande testpunkter motsvarar alltså blinda fläcken. En missad prick kan alltså inte innebära en synfältsdefekt, då blinda fläcken inte räknas som en. Så fundera mer på sidan 4 paragraf 7 om hur man formulerar mellan 10 och 20 grader.</p>	<p>accepteras centralt får dock inte vara större än blinda fläcken.</p> <p>Blinda fläcken kan variera i storlek och placering, det är därför svårt att avgöra exakt vilka testpunkter i ett Estermanprogram som skulle kunna omfattas av blinda fläcken. Transportstyrelsen har granskat vetenskaplig litteratur på området och med hjälp av specialistläkare i ögonsjukdomar kommit till slutsatsen att blinda fläcken endast i undantagsfall täcker mer än en testpunkt i ett Estermanprogram. Myndigheten anser därför att körkortsdirektivet inte uppfylls om en nedsättning av ljuskänsligheten som är större än en testpunkt i ett Estermanprogram generellt accepteras. I de sällsynta fall en person har en blind fläck som faktiskt motsvarar ett större område än vad som accepteras i föreskriften och där det andra ögat inte kan hjälpa till för att uppnå kraven finns möjlighet för personen att få sitt ärende prövat genom att ansöka om undantag.</p> <p>Att ha två spridda osedda testpunkter inom det centrala synfältet uppfyller inte direktivets krav på att inga defekter får finnas centralt.</p> <p>Eftersom Estermanprogrammet dessutom saknar testpunkter i de mest centrala delarna av synfältet kan en osedd testpunkt i ett Estermanprogram motsvara ett ganska stort synfältsbortfall i de centrala delarna av synfältet. Resultat från undersökningar med statistisk tröskelperimetri kan därför visa på stora centrala</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>-Min andra synpunkt på det här är att uppkörning bör tillåtas innan man tar ifrån en oskyldig körkortet. Synfältstester är inte en vetenskapligt baserad metod att bedöma sådant här på, men det kan i bästa fall vara en indikation på att man kan behöva bedöma körförmågan. Att bara komma att tillåta uppkörning efter att man har förlorat körkortet med sådana här metoder är oacceptabelt. Det bör tillåtas även innan.</p> <p>Tycker du gjorde en seriös utvärdering härom året och nu är x och y så gamla att deras konstiga åsikter borde ha upphört att gälla för längesedan. Oskyldiga människor drabbas och ni borde lyssna mer på VTI, så att vetenskapligt baserade metoder blir tillåtna. Eller är det så illa att era arbetstillfällen gynnas av att ni inte tillåter vetenskapligt baserade metoder, så att oskyldiga kränks och får sina liv förstörda på fel grunder? Om det är på det sättet, hoppas och tror jag att du har ett samvete. Det är nu 7 år sedan z inledde en översyn av synfältskraven.</p>	<p>synfältsnedsättningar trots att det enbart visar sig som en eller ingen osedd testpunkt i ett Estermanprogram.</p> <p>Även om själva testpunkten är liten är det mycket osannolikt att en osedd testpunkt enbart innebär en nedsättning av synfältet på just det specifika ställe där punkten visades. Enligt de expertläkare som deltagit i föreskriftsarbetet är det mycket ovanligt med små avskilda nedsättningar i synfältet. Vid ögonsjukdomar är synfältet vanligtvis nedsatt även runt om den lilla punkt som testats.</p> <p>I Sverige finns idag ingen möjlighet att göra ett praktiskt prov om man inte uppfyller de medicinska kraven för synfält. Men Transportstyrelsen har fått ett regeringsuppdrag för att utreda förutsättningarna för körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2025.</p> <p>Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 2 Omremiss	-	<p>Självbedömning av körförmågan ska tillämpas inom EU enligt ett pressmedellande från EU-parlamentet 240228. Att avkräva folk synfältstester strider i så fall mot EU:s regler.</p> <p>-Tycker att uppkörning bör tillåtas som testmetod innan man tar ifrån en oskyldig körkortet. I så fall tillåter man åtminstone en vetenskapligt baserad metod.</p> <p>-Om ni ändå tänker bryta mot EU:s regler och gå vidare med det förslag ni har kommit med och fortsätta med ovetenskapliga synfältstester (synfältstestet estermann), vars syfte egentligen är att diagnosticera glaukom, rätta i så fall till formuleringen i Estermann-testet, så att man får missa enstaka testpunkter inom 20 grader. Att man bara får lov att missa en prick är löjligt. Dessa prickar är såpass små att de saknar relevans ur trafiksäkerhetssynpunkt. Två intilliggande prickar är mer allvarligt. Tycker att formuleringen bör vara att enstaka prickar får missas inom 20 grader. Näsan kan vara i vägen om man bara ser med ett öga, har jag märkt, men det går att klara. Men att behöva bråka med okunniga handläggare om sådant och betala mer pengar för ovetenskapliga tester tycker jag inte tjänar något syfte, annat än att vissa privata kliniker ska tjäna pengar och att handläggare på Transportstyrelsen ska ha jobb. Det borde väl gå att hitta vettigare arbetsuppgifter åt era ca 450 handläggare?</p>	<p>Transportstyrelsen har valt att gå vidare med föreskriftsarbetet trots att EU parallellt arbetar med en översyn av körkortsdirektivet och trots att det pågår ett regeringsuppdrag om körprov i trafik vid bedömning av undantag från synfältskraven. Transportstyrelsen anser att det inte är motiverat att invänta resultatet av fjärde körkortsdirektivet och regeringsuppdraget. De ändringar som föreslås i föreskrifterna är positiva för personer med synfältsnedsättningar och kommer leda till att fler personer uppfyller kraven för att få ha körkort. Transportstyrelsen anser därför att det är viktigt att reglerna träder i kraft så fort som möjligt. Om ändringar blir aktuella till följd av fjärde körortsdirektivet och regeringsuppdraget kommer de att hanteras i ett nytt föreskriftsarbete längre fram.</p> <p>Se kommentar på rad 155 angående varför bara en osedd testpunkt accepteras mellan 10 och 20 grader.</p>	156
Privatperson 3 Remiss	-	Jag vill härmed framföra mina åsikter angående remissen om synfält.	Se kommentar på rad 151, de första tre styckena. Där beskrivs varför synfältet måste mätas med en metod där blicken ska vara fixerad rakt fram.	157

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Jag förstår vikten av att säkerställa att förare har en god synfunktion för att garantera trafiksäkerheten. Dock har jag funderat över den nuvarande metoden, nämligen esterman-metoden, för att bedöma synfältet.</p> <p>Min reflektion grundar sig i det faktum att när man kör bil, är det naturligt att man rör blicken för att upprätthålla en medvetenhet om omgivningen. Att bedöma synfältet under förhållanden där blicken förväntas vara stilla, kan möjligtvis inte fullt ut spegla den faktiska visuella upplevelsen under körning.</p> <p>Jag undrar därför om det finns alternativa metoder som kan vara mer representativa för hur synfältet faktiskt används i praktiken under körning. Kanske det vore möjligt att utforska andra tester eller metoder som bättre speglar den dynamiska natur som är förknippad med bilkörning.</p> <p>Jag uppskattar ert engagemang för trafiksäkerhet och ser fram emot att höra om eventuella överväganden eller diskussioner angående detta ämne.</p>	<p>I konsekvensutredningen bilaga 2 har också de problem som finns med olika synfältsmätningar beskrivits och ett resonemang förts om varför Transportstyrelsen anser att föreslagen reglering är den bästa utifrån de synfältsmätningar som finns att tillgå idag.</p> <p>Många förespråkar att Sverige, liksom flera andra länder i Europa, ska erbjuda ett körprov för de personer som inte uppfyller synfältskraven. Någon sådan möjlighet finns inte idag. Men Transportstyrelsen har fått ett regeringsuppdrag för att utreda förutsättningarna för körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2025.</p>	
Privatperson 3 Omremiss	-	-	-	158
Privatperson 4 Remiss		<p>Erfarenheter Transportstyrelsens medicinska krav</p> <p>Jag är taxiförare på deltid sedan 20 år och pensionerad fd arbetstudie och organisationsutveckling i offentlig</p>	<p>Transportstyrelsens föreskrifter måste uppfylla de medicinska krav som ställs i bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort. I bilagan finns bland annat krav på synfältet. Se kommentar på rad 151, de första tre</p>	159

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>förvaltning där jag erfar att uppenbart en mängd krav inte är förenliga med regeringsformens och FL saklighetskrav</p> <p>Man ställer krav som utan skäl hindrar yrkesarbete (där ex taxiförarjobb för singelpensionärer är en viktig social funktion som håller gubbarna och gummorna igång).</p> <p>Min tidigare dagförare (5 år sedan) som drabbades av stroke och är helt återställd återfick inte sitt taxileg efter ha kört i 35 år (ua!) och 2 år efter stroken pga man hittat ett synfältfel (vidvinkel) som han haft sedan födseln, som är helt irrelevant</p> <p>Moderna taxibilar har synfältsvarning i backspegeln och möjligen skulle man kunna ställa villkorade krav för detta i taxilegitimationer</p> <p>Min tidigare dagförare (15 år sedan) fick inte förnyat busskort och taxilegitimation pga diabetes med hänvisning att om man inte sköter sig är man farlig i trafiken med diabetes, men det skiljer sig inte mot någon annan taxiförare som inte sköter sig. I detta fallet var det storåkeri med taxiförman som lämnar ut nycklarna som definitivt har koll på förarnas skick medicinskt.</p> <p>Diabeteskraven är irrelevanta</p> <p>För 30 år sedan började outsourcing av bussverksamhet från huvudmannen till entreprenadföretag i syfte att försämra anställningsvillkoren, vilket innebar en massflykt av bussförare till taxinäringen</p> <p>Dessa bussförare var i allmänhet de mest erfarna och väl utbildade bussförarna i landet, ex tagit busskort som studenter vilket inte är möjligt idag</p>	<p>styckena. Där beskrivs varför föreslagen reglering om synfältet ser ut som den gör.</p> <p>De delar av remissvaret som berör synpunkter på reglerna för andra medicinska tillstånd eller synpunkter på regler som inte har med medicinska tillstånd att göra omfattas inte av detta föreskriftsarbete.</p> <p>Synpunkterna föranleder ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>I stort sett samtliga inkl undertecknad har av sagt sig C och D behörigheterna pga att Transportstyrelsen jagat dem med en mängd medicinska intygskrav och att de saknar YKB.</p> <p>Transportstyrelsen tömmer landet på landets bästa bussförare i en bransch med akut brist på kvalificerade förare.</p> <p>Transportstyrelsen ifrågasätter taxibehörighet för dem med framgångsrik apnébehandling, vilket är märkligt då det är dem som inte har apnébehandling utgör säkerhetsrisken i trafiken (halva landet har ju apné efter 40 års ålder).</p> <p>Transportstyrelsens jakt på medicinska krav gör att professionella yrkesförare är rädda att söka vård inför risken av att förlora jobbet, vilket är ett akut säkerhetsproblem. Man behöver radikalt fundera på andra arbetsmetoder. Man begränsar tillgången på kvalificerad erfaren arbetskraft för transportnäringen där det råder personalbrist sedan romartiden</p> <p>Vi ser en desperation inom åkarnäringen där uppenbart åkare för skräptaxi (taxibranschen är en lönemässigt stupbrant hierarki med skillnader i lön på upp till 300% och därmed tillgång till arbetskraft) lånar ut taxibilar med körkort och allt till förare som uppenbart helt saknar körvana.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Arbetsförmedlingen vägrar sponsra löner för taxiförare för skräptaxi för de åkare som försöker driva åkerierna legalt, medan dem som skattefuskar har inga problem med sponsring av löner från staten.</p> <p>YKB är en katastrof i svensk buss och lastbilsnäring pga kostnader (som inga åkare är beredda att betala, inte ens SL) och tiden för att utbilda (som gör att inga vanliga vill bli förare av tyngre fordon), bara arbetsförmedlingen betalar utbildning för dem som inte kan få annat arbete, dvs de sämst lämpade att bli förare.</p> <p>Sverige deltog inte i EUs arbetsgrupp för YKB-regelverken. YKB-regelverket är inte kompatibla med svensk transportnäring och Svensk utbildningsnivå</p> <p>YKB får radikalt motsatt effekt, är en jättelik säkerhetsrisk</p> <p>YKB utgår ifrån att förararbetskraften är utbildad, vilket tidigare inte var fallet då studenter, småbarnsföräldrar och pensionärer var dominerande grupper.</p> <p>Utbildade är kapabla att läsa föreskrifter mm själva</p> <p>Det finns skäl att medge undantag för inrikes transporter och busstrafik för YKB för dem med full gymnasiekompetens</p> <p>Jag tog busskort på SL 1976 som SL betalade då jag lovade att köra 7 v sommaren 1976</p> <p>Denna typ av studenter är de bästa bussförarna Sverige haft då de är pålästa, receptiva och unga uppmärksamma med god energi.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Denna möjliga arbetskraftkategori är omöjlig sedan många år.</p> <p>I lastbilsbranschen domineras numera av förare från Östeuropa där det antas att YKB kan köpas svart.</p> <p>Vi får en godstransportnäring där alokohol och säkerhetskulturen är allt annat än den som är normal här.</p> <p>YKB är grunden för att kriminell åkerinäring på lastbilssidan vinner snabbt terräng i Sverige på bekostnad från svensk legal företagsamhet. Samma fenomen gäller i hela Västeuropa norr om alperna. Det saknas 1 miljon lastbilsförare inom EU.</p> <p>Elektroniska vilotidsböcker i taxametrar</p> <p>De etablerade taxioperatörerna som Taxi Stockholm har vilotidsreglerna som grundläggande parametrar i inloggningssystemet för taxametrar och körorder:</p> <p>Det går inte att köra en Taxi Stockholm-taxi i brott mot vilotidsreglerna, man blir utloggad och kan inte ta emot order eller ta betalt för körningar</p> <p>Det finns inga skäl att ha krav på fysisk vilotidsbok med viteskrav om tusentals kr där man kan elektroniskt säkra vilotiden?</p> <p>Polistjänstemännen kan väldigt uppenbart inte vilotidsföreskrifterna och improviserar på gatorna</p> <p>Används i väldigt hög grad av kriminella poliser som söker straffa dem de inte gillar med påhittade strafförelägganden om vilotidsbok och körriktningsvisare- underlåtenhetsbrott</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Jag har slutat köra lördagar som socialt körande taxiförare och pensionär. Jag har ingen anledning att möta detta lördagsfenomen, som en personlig säkerhetsrisk</p> <p>Transportstyrelsens regelverk missbrukas på detta sätt och måste anpassas för att försvåra missbruk vid kriminell myndighetsutövning</p> <p>Motsvarande med annan lagstiftning används i utsatta områden och är skälet att det kastas sten på polisen där. Dessa möjligheter till kriminell myndighetsutövning behöver begränsas.</p> <p>Det finns inget skäl att Transportstyrelsen inte skall acceptera ansökningar av taxioperatörer om elektronisk vilotidsbok som kan garantera vilotidsföreskrifterna uppfylls elektroniskt och kan skriva ut vilotidslistor enligt föreskrift elektroniskt ur taxameterar.</p> <p>Dvs dess förare undantas från kravet att fylla i fysisk vilotidsbok på papper</p> <p>Förarna krävs kunna skriva ut vilotidslista 1 månad bakåt i tiden från taxameteren</p>		
Privatperson 4 Omremiss	-	-	-	160
Privatperson 5 Remiss	-	<p>Angående synfältsbortfall, Jag skulle gärna vilja ha svar på varför förföljelsen av dessa människor behöver fortsätta?</p> <p>Varför kan inte dom göra ett syntest som "alla" andra gör och sen en uppkörning. Varför ska dessa människor ha en svårare väg mot körkort än "alla" andra?</p>	Se kommentar på rad 151.	161

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 5 Omremiss	-	-	-	162
Privatperson 6 Remiss	-	<p>Jag har frågor kring de senaste föreskrifterna i förslaget, TSF 2020-99, specifikt de som berör personer med synfälsbortfall. Jag anser att det är av yttersta vikt att en diskussion förs kring den pågående diskrimineringen som dessa individer som har lindrigt synfälsbortfall utsätts för.</p> <p>Varför tvingas de genomgå en mer krävande process än övriga medborgare? Kan ni förklara varför de inte ges möjligheten att enbart genomgå ett standardiserat syntest, i enlighet med alla andra, efter en uppkörning?</p> <p>Det är särskilt provocerande att till och med godkännande för självkörande lastbilar görs med samma uppkörningskriterier som mänskliga förare som inte har synbortfall.</p>	Se kommentar på rad 151.	163
Privatperson 6 Omremiss	-	-	-	164
Privatperson 7 Remiss Remissvar 1	-	<p>Jag har förlorat jobb, familjeliv, möjligheter, frihet pga av att jag har förlorat körkortet. Fick ett minimal synbortfall efter en operation, inte något som påverkar min bilkörning.</p> <p>Min räddning som jag har sett det har varit översynen av regelverket som nu har kommit. Min förhoppning har varit att ni skulle sluta med ovetenskapliga metoder och trakasserier.</p>	Se kommentar på rad 151.	165

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>När jag läser TSF 2020-99 så blir det tydligt för mig att ni fortsätter med det.</p> <p>Jag är på gränsen till att skada mig själv och andra för att få uppmärksamhet i denna skandal. Så för mig är svaret på denna fråga av yttersta vikt. Jag ber nu att snälla svara på denna fråga.</p> <p>Ge mig minst EN anledning till varför vi med synbortfall ska göra svårare tester än resten av befolkningen när det i slutändan är samma sak vi ska utföra? Varför? Varför? Varför?!?!?</p>		
Privatperson 7 Remiss Remissvar 2	-	<p>Kommentera gärna även varför ni vill utveckla vidare ett system som är framtaget för 20 år sedan av två virriga gamla gubbar? Problemet är ju att kontrollerandet av pyttesmå ljusprickar i Esterman testet inte säger ett dugg om hur bra eller dålig man är på att köra bil. Alltså det som är er uppgift att kontrollera.</p>	<p>Som beskivs på rad 151 måste Transportstyrelsens föreskrifter uppfylla de krav som körkortsdirektivet ställer. Direktivet ställer krav på synfältet precis som direktivet ställer krav på synskärpan, mörkerseendet osv. Utifrån de mätmetoder som finns idag anser Transportstyrelsen att Estermanprogrammet är den mätmetod som är bäst lämpad. Estermanprogrammet används också i flera andra länder i Europa när det handlar om att bedöma om kraven för körkort uppfylls.</p>	166
Privatperson 7 Remiss Remissvar 3	-	<p>Svara då gärna på varför ni helt utan bevis trakasserar personer med synfältsbortfall. Ni vet inte om dom kör sämre/lika/bättre än andra medtrafikanter. GE OSS SAMMA MÖJLIGHETER SOM ANDRA I TRAFIKEN! Ni förstör våra liv utan att ha minsta bevis för att det ni gör är rätt!</p>	<p>Se kommentar på rad 151 och rad 166.</p>	167

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 7 Remiss Remissvar 4	-	<p>Jag är ett levande bevis för att er testmetod för synfältsbortfall är felaktig. Det finns alltså bevis för att metoden ni använder är orättvis och felaktig. Om det finns bevis för detta, hur kan ni då välja att ignorera detta?</p> <p>Ett Esterman test är inte tillförlitligt för att se om en människa har tillräcklig syn, speciellt inte om resten av befolkningen får ett helt annat test.</p> <p>Vi blir diskriminerade av er, är det er strävan så lyckas ni. Men är det er uppgift? NEJ!</p>	Se kommentar på rad 151 och rad 166.	168
Privatperson 7 Remiss Remissvar 5	-	<p>Ni förstör människors liv.</p> <p>Ja det är en hård anklagelse. Ni kontrollerar min körförmåga med ett syntest som är mycket svårare att klara än vad ett test för "normala" människor. Ni gömmer er bakom ord som "vi är skyldig att ha syntester på det sättet enligt EU" både du och jag vet att det är skitprat.</p> <p>Ni ignorerar människor som skriker att ni har fel. Ni gömmer er bakom fabricerade bevis om att personer med synbortfall har orsakat olyckor.</p> <p>Vilken annan del av samhället skulle kunna fungera så här?!</p> <p>Ni betar er som kriminella.</p> <p>Fy fan vad jag tycker illa om er! Ni måste ju kunna förstå att ni har fel, inled en dialog med oss istället för att gömma er bakom idioti..</p> <p>Vi vill ha samma syntester som alla andra, samma uppkörning som alla andra. Det hade varit fullt genomförbart om ni hade jobbat för det men istället arbetar ni för att diskriminera människor. Är ni stolta?</p>	Se kommentar på rad 151 och rad 166.	169

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 7 Remiss Remissvar 6	-	Människor med synfälltsbortfall kan BEVISA att vi kan köra lika bra som alla andra. Ni kan inte presentera ett enda BEVIS för att ni har rätt. Hur i helvete kan ni då bortse från fakta och fortsätta och mobba oss??? Detta är en rättskandal utan motstycke och ni fortsätter att ignorera bevis. Vad är det för fel på er?!? Gör om och gör rätt!!!	Se kommentar på rad 151 och rad 166.	170
Privatperson 7 Omremiss	-	-	-	
Privatperson 8 Remiss	-	Ni diskriminerar, förtrycker och ljuger för att mobba folk med synfälltsbortfall. Varför? Är detta ett förhållningsätt ni tycker är förenligt med en myndighet i Sverige? Gör det enda rätta och avsluta era totalt sjuka regler om olika syntester för människor. Dessa människor ni mobbar förlorar arbeten, möjligheter, liv pga av er oventenskapliga mobbing. Ni ger inte dessa människor en demokratisk väg framåt utan ni förtrycker dom, det kommer till slut att leda till våld. Är det vad ni vill ha? Sluta upp med era idiotiska ideer om att mobba människor.	Se kommentar på rad 151 och rad 166.	171
Privatperson 8 Omremiss	-	-	-	172
Privatperson 9 Remiss	-	Jag har kört bil i 51 år jag har under många år haft Glaukom samt opereras för det 7 gånger men klarat mig från skador i synfältet. Men jag har genomfört många synfällts undersökningar med Humphreys teknik och maskin. Denna Perimetri är	Utifrån de mätmetoder som finns idag anser Transportstyrelsen att Estermanprogrammet är den mätmetod som är bäst lämpad. Estermanprogrammet används också i flera andra länder i Europa när det handlar om att bedöma om kraven för körkort uppfylls. Transportstyrelsen anser att det ligger i mottagningens ansvar att säkerställa att de apparater som används för mätning av synfältet genomgår nödvändig service.	173

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>ursprungligen framtagen för följa sjukdomsförlopp och inte körbarhet.</p> <p>I denna maskin som jag använt olika av har den olika ljusstyrka inne i globen. Man har även lagt in felaktiga ljuspunkter som inte finns men hörs? Verkar vara helt fel metod att lura folk för att misslyckas.</p> <p>Det konstiga är att när jag försökte lura maskinen så fick jag bra resultat ena gången och nästa superbra.</p> <p>Vid vissa tillfällen blir man nervös inför testet och gör feltryck som då registreras som fusk?</p> <p>Metoden är inte ok då jag har gjort det många gånger med helt olika resultat, från dåligt till väl godkänt.</p> <p>Estermanprogrammet verkar vara bättre och om ngn förlorar sitt körkort så borde man få göra ett körprov hos er som en dubbelkoll.</p> <p>Är de olika maskinerna testade i sin funktion och rätt inställda, kan vara bra om ni begär in service protokoll på enheterna.</p> <p>Är positiv till denna Konsekvensanalys som ger de som mister sitt kört chansen.</p>	<p>I Sverige finns idag ingen möjlighet att göra ett praktiskt prov om man inte uppfyller de medicinska kraven för synfält. Men Transportstyrelsen har fått ett regeringsuppdrag för att utreda förutsättningarna för körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsbortfall. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2025.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>OM man surrar fast huvudet i bilen rakt fram blir man en bra bilförare då? Tror inte det utan jag tittar både till höger och vänster.</p> <p>Hur gör man med backspeglarna då man endast skall titta rakt fram,, inta trafiksäkert. Tex om ngn vill köra om eller när man byter fil.</p> <p>Skall jag då titta rakt fram.</p> <p>Tror att det måste bli en anpassad test ,</p>		
Privatperson 9 Omremiss	-	-	-	174
Privatperson 10 Remiss	-	<p>Läste förslaget för nya paragrafer angående synfältsbortfall. Några synpunkter.</p> <p>punkt 10:1 Synfältet mäts med statisk perimetri med konstant ljusintensitet. Då är min fråga varför statiskt?</p> <p>Min andra fråga,</p> <p>Synfältstester är ju inget vetenskaplig metod för att bedöma kompetensen för körkort, varför använder ni metoder som inte har några bevis för att fungera på rätt sätt?</p>	Se kommentar på rad 151.	175

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Tredje frågan:</p> <p>Varför diskriminerar ni personer med synfältsbortfall? Vi får inte ens chansen att bevisa vår kompetens på annat sätt än tester som inte säger något om vi kan köra bil eller inte.</p> <p>Fjärde frågan:</p> <p>Är det någon hos er på transportstyrelsen som reflekterat över att ni förstör människors liv med tester utan förankring i vetenskap eller sunt förnuft?</p> <p>Femte frågan:</p> <p>Njuter ni av att förstöra människors liv utan att ge dem samma möjligheter som övriga befolkningen?</p>		
Privatperson 10 Omremiss	-	-	-	176
Privatperson 11 Remiss	-	<p>Har följt diskussionerna om det nya förslaget av användningen och föreskrifter av de medicinska kraven för innehav av körkort enl diarienummer TSF 2020-99</p> <p>Personligen välkomnar jag ändringar av de hårda regler som gäller idag av synkraven.</p>	Transportstyrelsen noterar synpunkterna. De föranleder ingen åtgärd.	177

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Jag anser att många har en fullkomligt trafiksäker och bra synförmåga för att framföra fordon. Den undersökning som görs idag är helt förlegad.</p> <p>Att vid synkontrollen få sitta och stirra in i en "burk", får inte röra på huvudet eller ens röra på ögonen.</p> <p>Detta förfarande stämmer inte alls vid bilkörning, där måste ju fordonsföraren vara med i allt som händer både på sidorna och framför fordonet.</p> <p>Mao följa trafikrytmen.</p> <p>Jag hoppas verkligen på en förändring av synkraven.</p>		
Privatperson 11 Omremiss	-	-	-	178
Privatperson 12 Remiss Remissvar 1	-	<p>Läste er skrivelse angående ny lagstiftning för synfältsbortfall. Då ni verkar mobba personer med synfältsbortfall så känner jag mig tvingad att ställa några frågor i ämnet.</p> <p>10 § Med ett Estermanprogram avses i dessa föreskrifter ett undersökningsprogram för synfält där</p> <p>1. synfältet mäts med statisk perimetri med en konstant ljusintensitet och ett binokulärt testprogram, Varför statisk?</p> <p>2. det totala antalet testpunkter är 120–124 och där testpunkterna är väl spridda, Varför detta antal punkter</p>	<p>Se kommentar på rad 151 för svar på frågan varför Transportstyrelsen föreslår att synfältet ska mätas med ett Estermanprogram, när programmet inte är framtaget för att visa om en person kan köra trafiksäkert.</p> <p>10 § specificerar vad som menas med ett Estermanprogram. Paragrafen innehåller detaljerade krav på till exempel antal testpunkter, testpunkternas storlek, färg och ljusintensitet. Det beror på att Estermanprogrammet inte är ett standardiserat program som ser likadant ut i alla olika perimetrar. För att säkerställa en likvärdig och rättsäker bedömning anser Transportstyrelsen att de krav som ställs i 10 § är nödvändiga. De Estermanprogram som Transportstyrelsen och dess expertläkare känner till</p>	179

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>vad säger det om bilkörning? hur många punkter klarar en "vanlig" person? redogör tack för hur detta går att jämföra med testerna hos en "vanlig" optiker?</p> <p>3. det finns 59–74 testpunkter i det område som anges i 6 §, Varför? detta säger ju ingenting om hur bra personen är på att köra bil? alltså det ni har i uppgift att kontrollera?</p> <p>4. det finns 92–112 testpunkter i det område som anges i 8 §, Varför? detta säger ingenting om hur bra personen som gör testet är på att köra bil eller inte?</p> <p>5. testpunkternas storlek motsvarar Goldmann III, Visa mig fakta om hur storleken på punkterna går att överföra till hur lämplig en person är på att köra i trafiken jämfört med vanliga medborgare</p> <p>6. testpunkternas ljusintensitet är 1 000 apostilb (asb), motsvarande cirka 318 candela per kvadratmeter (cd/m²),</p> <p>7. testpunkterna visas i 200–500 millisekunder (ms), Varför? i 200-500millisekunder? Testerna som vanliga personer får göra har ju inget tidsintervall? Varför? ska det vara skillnad?</p>	<p>uppfyller kraven i 10 §.</p> <p>Studier av Estermanundersökningar hos normalseende visar att även denna grupp kan ha lättare synfältsnedsättningar, men nedsättningarna är inte av sådan grad att de påverkar möjligheten till körkortsinnehav. Om en testpunkt missas på grund av tillfällig ouppmärksamhet, blinkning och så vidare sker alltid en omtestning och sannolikheten för att även denna ska missa är mycket liten.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>8. testpunkterna är vita på vit bakgrund, Varför? är testpunkterna vita med vit bakgrund på testerna som "vanliga" medborgare får göra?</p> <p>9. bakgrundens ljusintensitet är 31–32 apostilb (asb),</p> <p>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. Varför? Vad säger detta om en person kan köra bil eller inte? 22 eller 12 eller 52?</p> <p>11 § Med ett likvärdigt program avses i dessa föreskrifter ett program som ger likvärdig information som ett Estermanprogram Varför inte en uppkörning?</p> <p>Genom att diskriminera människor så gör ni samhället sämre, jag undrar vad som är ert syfte med det?</p>		
Privatperson 12 Remiss Remissvar 2	-	<p>Era antaganden om synfältsbortfall i trafiken stämmer inte, jag och många med mig är levande bevis för att era teorier är fel. Ett Estermann test säger ingenting om personen är kompetent nog för att köra en bil. Eftersom ni tror det så kommer här några sanningar, snälla bara läs och ta till er.</p> <p>1. Ni har fel.</p>	Se kommentar på rad 151.	180

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>2. Jag kan bevisa det jag säger.</p> <p>3. Ni kan inte bevisa att ni har rätt.</p> <p>4. Ni förstör mitt liv.</p> <p>5. Ni förstör mina barns liv.</p> <p>6. Jag kan köra bil lika säkert som "alla" andra</p> <p>Snälla, bara läs. Ta nu och överför detta till vilken annan situation som helst i samhället. En människa kan bevisa att ni har fel, att en part bortser från fakta, att en part fabricerar bevis och att en människas liv blir förstört pga av felaktiga metoder. I vilken annan situation som helst så skulle motparten lyssna. Men ni gör inte det, varför? antingen så är ni onda människor som struntar i vad som är rätt eller fel eller så förstår ni inte. Jag tror och hoppas att det är alternativ nr 2. Hur ska vi övertyga er om att NI har FEL?</p> <p>Snälla ta till er att ni har FEL! och gör något åt det</p>		
Privatperson 12 Omremiss	-	-	-	181
Privatperson 13	-	Läste igenom nya förslaget för människor med synfältsbortfall. Har en fråga angående det då en släkting	Se kommentar på rad 151.	182

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Remiss Remissvar 1		<p>till mig har denna diagnos och är minst sagt upprörd över sättet ni behandlar honom på. Åter till min fråga.</p> <p>Varför gör ni det svårare för människor med synfälsbortfall att bevisa sin kompetens? Alla vi andra behöver ju bara göra ett enkelt syntest vid vår optiker. Det är ju som att göra en högre tröskel vid handikappentren till nån med rullstol, klart som fan att folk blir arga. Köra bil handlar väl om mognad, intention, sunt förnuft, intelligens, omtänksamhet, laglydnad m.m Visar inte ni brist på typ alla dom sakerna genom att mobba människor med synfälsbortfall?</p>		
Privatperson 13 Remiss Remissvar 2	-	<p>Varför mobbar ni människor med synfälsbortfall. Ni vet ju inte ens om dom kör bil sämre än nån annan, ni diskriminerar och mobbar människor. Är det er uppgift?</p> <p>Eftersom ni inte kan bevisa att människor med synfälsbortfall kör sämre än vanliga människor så har väl ni ingen laglig rätt att mobba dom?</p> <p>Eller? förklara gärna..</p>	Se kommentar på rad 151.	183
Privatperson 13 Omremiss Remissvar 1	-	<p>Presentera gärna bevis för att människor med synfälsbortfall är sämre bilförare än andra människor? för om jag söker på allt publicerat från er så ser jag inget som liknar bevis nånstans? därimot finns det mycket som tyder på att ni har fabricerat ihop lögner.</p>	<p>Se kommentar på rad 151. Studier av Estermanundersökningar hos normaleende visar att även denna grupp kan ha lättare synfälsnedsättningar, men nedsättningarna är inte av sådan grad att de påverkar möjligheten till körkortsinnnehav. Om en testpunkt missas på grund av tillfällig ouppmärksamhet, blinkning och så vidare sker alltid en omtestning och</p>	184

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Hur många procent av människor med körkort idag, klarar Esterman test?</p> <p>Vad är straffskalan för er om det visar sig att ni fabricerat ihop lögner?</p>	sannolikheten för att även denna ska missa är mycket liten.	
Privatperson 13 Omremiss Remissvar 2	-	<p>Vissa människor med synfärltsbortfall kan köra bil lika bra som alla andra, varför får dom inte chansen att visa det? Varför straffar ni dom kollektivt? är det ens lagligt?</p> <p>Ni använder en metod som kallas Esterman test för att bedöma om en människa kan köra bil eller inte, Är den metoden framtagen för att kunna bedömma detta?</p> <p>Hur många procent av befolkningen klarar esterman testet av dom som inte har ett synfärltsbortfall?</p> <p>Anser ni er har rätt att stifta lagar som bygger på lögner och mät metoder som inte bygger på fakta?</p>	Se kommentar på rad 151.	185
Privatperson 14 Remiss	-	<p>Jag har förlorat mitt körkort, mitt jobb, umgänge med mina barn, sociala aktiviteter m.m pga av ett minimalt synfärltsbortfall i periferin av ögat. Jag kan dock köra bil lika bra som ALLA andra med körkort. Så jag känner mig orättvist behandlad av er. Dom nya forskrifterna ökar bara på känslan av det.</p> <p>Ni skyller på EU lagstiftning att ni inte kan agera på annat sätt, men det är ju bara skitprat. Ni kan komma med</p>	Se kommentar på rad 151.	186

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>förslag som inte diskriminerar, mobbar och förtrycker mig men ni väljer att stoppa huvudet i sanden och skylla ifrån er. VARFÖR?!?</p> <p>Nån av er måste väl ändå ha sunt förnuft? Är ni så vana att få skit så ni inte ens reflekterar över det? Inse att ni har fel i denna fråga och försök konstruktiv göra något för att göra det bättre. Dom nya föreskrifterna är ju bara omarbetad skit, samma gamla mossiga tänk om att Esterman test är rättvist och bra. Ta till er när vi säger att Esterman test är ovetenskaplig dynga som inte säger nånting om personen kan köra bil eller inte. Vad hade du tyckt om jag bedömde ditt jobb på transportstyrelsen på hur bra du är på tennis..troligtvis hade du varit missnöjd.</p> <p>Vi blir exakt så bedömda.</p> <p>Så snälla ta till er att ni behöver göra något. Avsluta förföljelsen och mobbningen mot oss med synfäلتsbortfall. Har ni glömt att vi är människor även vi?</p>		
Privatperson 14 Omremiss	-	-	-	187
Privatperson 15 Remiss	-	Svara gärna på denna fråga angående synfäلتsbortfall. Jag anser att ni mobbar och diskriminerar dessa människor. Ni verkar strunta i att dom kan köra bil lika säkert som alla andra, ni ger dom inte ens chansen att bevisa sin kompetens, ni fabricerar bevis och undanhåller verkligheten, ni stoppar huvudet i sanden och ignorerar	Se kommentar på rad 151.	188

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>bevis som talar för att dom kör minst lika säkert som andra medtrafikanter.</p> <p>Jag är så nyfiken på vad som är er orsak till detta? det verkar ju inte vara ur trafiksäkerhetsynpunkt iallafall, så vad är anledningen till att ni mobbar dom? Jag tycker väldigt illa om mobbningen och anser att det inte bör finnas i ett samhälle, varför tycker ni det är rätt att transportstyrelsen ska göra detta? Skåms ni inte? ni är ju en statlig myndighet!! Ska inte ni vara sakliga? noggranna? rättvisa? Ni agerar mer som en grupp mobbare, skiter i sanningen, ignorerar fakta, ser ner på människor.</p> <p>Syntesterna ni använder för att avgöra om en person ska förlora jobb, familjeliv, inkomst m.m är ju inget test som visar om en person har tillräcklig syn för att köra bil. Ni har ju snöat in på fel spår från början. Ett Esterman test visar om en person har synfältsbortfall men inte hur det påverkar personens förmåga att köra bil. Ni får skärpa er nu, är det inte ni som ska vara experterna inom detta. Ni agerar mer som virriga praktikater i leksaksbutiken.</p> <p>Ta till er att ni har FEL! och gör något åt det.</p>		
Privatperson 15 Omremiss	-	-	-	189

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 16 Remiss	-	<p>Ser att det är ligger ute ett nytt förslag angående lagändring för synfåltsbortfall. Det är ju på tiden, men varför är det bara omarbetad skit? i grunden så är det ju samma gamla vansinne som tidigare? jag vet att ni har svårt att förstå så jag ska vara väldigt tydlig.</p> <p>NI DISKRIMINERAR MÄNNISKOR OCH MOBBAR DOM.</p> <p>Kan ni vara snälla och sluta med det. Era syntest för människor med synfåltsbortfall är felaktiga, ett Esterman test och liknande säger INGENTING om personen är lämplig för att köra bil eller inte. Hur svårt ska ni ha att fatta det?!?</p> <p>Ni har haft många år på er att inse detta men sen när ni äntligen vill förändra så kommer ni med samma skit igen. Det måste vara mängder av människor som hör av sig till er angående detta, och ändå lyssnar ni inte.</p> <p>Enligt era regler får man inte ha ett begåvningshandikapp för att köra bil, bevisar inte ni med dessa föreskrifter att ni inte är lämpliga att ha körkort isåfall?</p>	Se kommentar på rad 151.	190
Privatperson 16 Omremiss	-	-	-	191

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 17 Remiss	-	<p>Transportstyrelsen vill ha in synpunkter på visa förändringar som enligt min uppfattning ligger närmare den övriga världens uppfattning. Jag har god syn på höger öga men enligt Transportstyrelsen ett för bilkörning oacceptabelt synfält.</p> <p>Den anpassning till stora delar av andra länders uppfattning är naturligtvis ett steg i rätt riktning. Jag har mist rätten att köra bil p.g.a. nedsatt synfält, eljest har jag 1,00 på mitt bästa öga.</p> <p>Transportstyrelsen förslag är i rätt riktning och närmar sig övriga länders uppfattning vilket jag hela tiden ansett vara rätt. Dålig syn på vänster öga men 1,0 på högra, dock något nedsatt synfält.. Naturligtvis är Transportstyrelsen förslag i rätt riktning förhoppningsvis tillräckligt för att få rätten till bilkörning tillbaka.</p>	Transportstyrelsen noterar synpunkterna. De föranleder ingen åtgärd.	192
Privatperson 17 Omremiss	-	-	-	193
Privatperson 18 Remiss		<p>Ni förstör människors liv utan anledning, varför? Ni kan inte bevisa att människor med synfältsbortfall kör sämre än "alla" andra, varför fortsätter ni att ignorera fakta? Varför vill ni diskriminera och mobba människor med synfältsbortfall genom att ge dom extremt mycket svårare tester än resten av befolkningen?</p> <p>Hur kan ni få ha körkort när ni uppenbarligen saknar sunt förnuft, ignorerar fakta och saknar empati?</p> <p>Helt ärligt så gör om skiten ni hittat på och visa att ni kan bättra er..</p>	Se kommentar på rad 151.	194

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 18 Omremiss Omremissvar 1	-	<p>Nu måste det här ta slut.</p> <p>1. Det finns inga bevis för er teori om att alla människor med synfäلتsbortfall är sämre bilförare.</p> <p>2. Om ni inte kan bevisa detta så är ju det ni gör på gränsen till olagligt. Ni förstör människors liv utan att ha bevis för att det ni gör är rätt, det finns snarare mycket som tyder på att ni diskriminerar människor med synfäلتsbortfall med idiotiska tester.</p> <p>3. Varför fortsätter ni med ovetenskapliga tester? Lögner? och fusk? Det är väl ingenting ni ska hålla på med?</p> <p>Esterman test som ni använder är ju inte ens framtaget för ändamålet ni använder det till. Hur kan detta inte vara olagligt och straffbart?!?</p>	Se kommentar på rad 151.	195
Privatperson 18 Omremiss Omremissvar 2	-	<p>Hur kommer det sig att ni kan stifta lagar utan att ha några bevis för att det ni gör är rätt? Det finns inte ett enda bevis som säger att alla människor med synfäلتsbortfall kör sämre än resten av befolkningen. Hur kommer det sig då att ni kan stifta lagar som bygger på, ja ingenting? Ni har ju inga bevis?</p> <p>Jag undrar hur ni jobbar för att åtgärda felet ni ställt till med? Vi är ju massvis med människor som idag lider för att ni har hittat på lagar utan förankring i vetenskap, sunt förnuft eller sanningen.</p>	Se kommentar på rad 151.	196

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		Finns det nått sätt jag som privatperson kan stämma er som tjänstemän för att ni uppenbarligen skiter i att ni har fel?		
Privatperson 19 Remiss	-	Privatperson 19 har kommit in med en lång redogörelse över kontakter med vården och vad som hänt i personens körkortsärendet. Som det får förstås har personen synpunkter på sin körkortsåterkallelse i förhållande till att bekanta fått behålla körkortet trots olika synfel. Personen menar att det verkar som att läkarna bedömer väldigt olika och hoppas att det kommer ett beslut att man får göra en praktiskt uppkörning.	I Sverige finns idag ingen möjlighet att göra ett praktiskt prov om man inte uppfyller de medicinska kraven för synfält. Men Transportstyrelsen har fått ett regeringsuppdrag för att utreda förutsättningarna för körprov i trafik vid bedömning av undantag från de medicinska kraven för den som har synfältsborgall. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2025.	197
Privatperson 19 Omremiss	-	-	-	198
Privatperson 20 Remiss	-	Jag har levt i 45 år, aldrig gjort något olagligt, arbetat hårt, fått två barn, haft körkort i 20 år utan någon böter eller olycka. Dricker inte alkohol, aldrig testat droger eller nikotin. På det stora hela så är jag en mönstermedborgare. Tyvärr har jag fått ett synbortfall. Inget som påverkar mig överhuvudtaget förutom att ni har dragit in mitt körkort. Ni har alltså utan relevanta tester dragit in mitt körkort, mina möjligheter att köra mina barn till fritidsaktiviteter, förstört mina framtida möjligheter i karriären, kraftigt minskat mina möjligheter till socialt umgänge med kompisar. Allt detta utan att ens testa mig på relevanta tester OM jag fortfarande kan köra lika säkert som tidigare.	Se kommentar på rad 151 och på rad 184.	199

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Jag vill poängtera att jag tidigare aldrig skickat hat mail, otrevligheter eller liknande. Detta blir mitt enda undantag.</p> <p>ÄR NI HELT DUMMA I HUVUDET?? FATTAR NI INTE ATT NI FÖRSTÖR MÄNNISKORS LIV MED IDIOTISKA TESTER SOM INTE FYLLER NÅGOT SYFTE. TA BORT ERT JÄVLA ESTERMANTEST OCH LÅT OSS FÅ ENBART EN UPPKÖRNING SOM ALLA ANDRA,ERA JÄVLA IDIOTER!</p>		
Privatperson 20 Omremiss	-	-	-	200
Privatperson 21 Remiss	-	<p>Jag tycker att ögonläkare eller optiker ska kunna avgöra om man ska få köra bil när det gäller synen. Som det är idag är diabetiker hårdare kontrollerade än andra grupper. Jämfört med andra länder är det större krav i Sverige. Tycker det ska vara lika i de flesta länder.</p>	<p>Det är styrt i körkortslagen och körkortsförordningen att det är Transportstyrelsen som avgör frågor om körkortsinnehav.</p> <p>Föreskriftsförslaget innebär att kraven för synfält kommer likna kraven i flera andra länder i Europa.</p> <p>De delar av remissvaret som berör synpunkter på reglerna för andra medicinska tillstånd omfattas inte av detta föreskriftsarbete.</p>	201
Privatperson 21 Omremiss	-	-	-	202
Privatperson 22 Remiss	-	<p>Det är mycket viktigt att det blir ändring på bestämmelserna, om indragning av körkort, med enbart en synfältsundersökning av en maskins blinkningar. Det kan bli katastrof för många att bli av med körkortet utan att kunna visa, på annat sätt, att de ser bra.</p>	Se kommentar på rad 151 och på rad 184.	203

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Svårt att förstå TFS 2020-99, om man inte är jurist, men det viktigaste är att vi med bra syn, inte blir av med körkortet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blinktestning och indragning av körkort är fel, utan annan kontroll. Som bilförare kan man inte sitta och se enbart rakt fram, som vid blinktestet. Vid bilkörning måste man hela tiden röra på ögonen, för att se vad som finns runt bilen. • Lång erfarenhet av körkortförmågan med prickfri körning, utan olyckor eller annan trafikförseelser, bör tillgodoses för körkortsinnehavaren • Ögonfel som senare kan åtgärdats med teknisk hjälp, skall ge innehavaren tillbaka tillståndet <p>I mitt fall drogs körkortet in ut utan möte läkare.</p> <p>Jag har haft glasögon sedan jag började skolan. Jag har kört bil i drygt 60 år. Jag har inga anmälda trafikbrott som olyckor, fortkörning eller felparkering. Körde normalt ca 1000 mil om året.</p> <p>Vi bor ocentralt med 1 km till buslinje där det går väldigt få bussar. Jag har reumatisk sjukdom, vilket gör att jag har svårt att t.ex. handla mat utan hjälp och bära så långt. Jag behöver körkortet för att kunna vara social.</p> <p>Mitt och andras omdöme om mig är att jag ser normalt. Är ledare för kurser i fågelskådning och på våra exkursion , ser jag fåglarna lika bra, som övriga medlemmar.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Det måste finnas annat sätt och testa synen, än att stirra rakt fram på blinkningar, utan att få röra på huvudet. De regler som finns idag känns väldigt fel.</p> <p>Jag testar gärna i t.ex. simulator eller med besiktningsman. Min optiker anser att jag har god syn.</p> <p>Min man ser att jag reagerar, på situationer i trafiken, och jag är alltid med, när det dyker upp någon trafiksituation</p> <p>Jag undrar egentligen hur, Ögonkliniken kan bedöma mitt ev. ögonfel. Först sa de, att jag hade glaukom. Sedan kom ett brev från dem (2021-08-12), att jag inte hade glaukomdiagnos, utan det var gamla förändringar i hjärnan, som var stabila sedan 2013.</p> <p>Jag tycker att det är helt fel att jag inte kan få bevisa, att jag är fullt kapabel att köra bil, därför känns det helt felaktigt att mitt körkort drogs in.</p>		
Privatperson 22 Omremiss	-	-	-	204
Privatperson 23 Remiss	-	<p>Idag återkallas körkort enbart efter ett datoriserat synfältstest på en ögonklinik. Testerna som är utvecklade för att följa sjukdomsförändringar har inte mycket med förmågan att köra bil att göra.</p> <p>Från NVT 2022-10-29 läser jag följande: "Vetskapen anger att minst 70 % av dessa inragna körkort är felaktigt återkallade, om synfältet är mindre än en kvadrat av synfältet. En missat punkt hit eller dit är mindre värt en körvana, arbetsminne och avsökningsförmåga. Det</p>	Transportstyrelsen noterar synpunkterna. Se vidare kommentarer nedan.	205

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>handlar om cirka 1000 körkort som om året som återkallas på felaktiga grunder, nästan 100 i månaden.</p> <p>Sedan förordningen infördes 2010 har följakten fler än 10.000 personer blivit av med sitt körkort med den här metoden. Det är minst sagt anmärkningsvärd myndighetsutövning".</p> <p>Kritik av nuvarande system Kritik av nuvarande system har riktats från många håll under åren. Bland annat säger J. N. i "Förändringar i transportrelaterad välfärd och myndighetsförtroende" att: "Bedömningsmetoderna upplevs som orättvisa och betraktas av många som ett rättsövergrepp. Deras körkort har återkallats utan att de fått en rimlig möjlighet att bevisa att de faktiskt är bra bilförare".</p> <p>Svenska glaukomförbundet har vid flera tillfällen påpekat "att det är hög tid att åtgärda den uppenbara särbehandling som ett stort antal svenska medborgare utsätts för när en svensk myndighet tillämpar ett EU-direktiv på ett sätt som i flertalet andra EU-länder ges en helt annan tolkning".</p> <p>Konsekvenser av att få sitt körkort indraget Bakom statistiken, gällande indragning av körkort baserat på synfältstest, döljer sig ett stort antal personliga tragedier både för privata bilförare och yrkesförare.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Förlusten av körkortet får ofta långtgående konsekvenser för de som drabbats.</p> <p>Kontakter med närstående bryts, inköp försvåras, fritidsaktiviteter kompliceras, sjukvårdskontakter begränsas mm.</p> <p>Att bli av med körkortet innebär för många en radikal förändring i livssituationen till det sämre. Sammanfattningsvis en ökad isolering och beroenden av andra. Om tillgången till körkortet är en förutsättning för inkomstens förvärvande, kan ett förlorat körkort närmast betecknas som en katastrof för den enskilda. Sammantaget får många sina liv förstörda utan att ens få en rimlig möjlighet att ha framgång i ett överklagande.</p> <p>Transportstyrelsens förslag till nya för körkort Jag välkomnar Transportstyrelsens nya synkrav för körkort och tar tillfället att lämna mina erfarenheter, kommentarer och synpunkter i frågan.</p> <p>Då en prövning kring förmågan att kunna köra bil mm måste ske på ett rättvist och säkert sätt för att garantera den myndighetsutövning som det är fråga om, stödjer jag andemeningen i utredningens förslag.</p> <p>Så här går en synfältundersökning till För den som inte varit med om en synfältundersökning kan nedanstående presentation vara befogad, med hjälp av ett utdrag från Medicinteknik.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>- Du sitter vid en maskin och ska trycka på en knapp när du ser ljuspunkter. Det är viktigt att följa instruktionerna, dels för ett lyckat test, men även för att det ska bli godkänt.</p> <p>Det är inte säkert att resultatet från ett synfältstest blir exakt det samma varje gång. Din prestation kan påverka. Därför är det viktigt att du är så avslappnad, fokuserad och utvilad som möjligt.</p> <p>Ibland kommer patienter till oss som av olika anledningar fått ett negativt resultat vid en tidigare undersökning. Det innebär inte per automatik att det inte går att göra ett bra test. Rätt förutsättningar kan påverka resultatet.</p> <p>Dessutom kan patienter ha upplevt att dom inte riktigt förstår varför körkortet är i fara och har många frågor.</p> <p>På vår klinik får du information av ögonläkaren om vad som gäller och vilka förutsättningar du har för att klara Transportstyrelsens krav. Även om resultatet i slutändan är negativt kan det upplevas som viktigt att veta varför testet inte kommer att godkännas och att man åtminstone gjort vad man kunnat.</p> <p>Egna och andras erfarenheter kring nuvarande synfältsundersökningar Sammanfattningsvis är mina erfarenheter följande:</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>1. Många som har genomgått en synfältsundersökning vittnar om en dålig återkoppling av resultatet till den som genomgår testen. Oftast saknas en förklaring kring vad synfältsundersökningen är till för.</p> <p>2. Undersökningen görs oftast enbart på ett öga i taget och inte bägge tillsammans, vilket många gånger ger ett missvisande resultat.</p> <p>3. Undersökningen får normalt inte avbrytas när den har startat. Själv lider jag av rinnande ögon vilket gör att resultatet från början blir missvisande, på grund av tårfyllda ögon (ett problem som jag inte haft innan jag började med ögondroppar och som jag misstänker att boven är just min ögonmedicin).</p> <p>4. Om inte anpassning görs till dessa yttre omständigheter, blir ju resultatet lätt negativt från början. Likaså att vara utvilad inför testet kan inte nog betonas. Om yttre omständigheter riskerar påverka testresultatet kan testomgången behöva senareläggas.</p> <p>Som framgår ovan, har mycket kritik riktats mot befintliga synfältsundersökningar. Så t ex säger professor B.P. x i en intervju för Transportarbetaren (februari 2014) att han tycker kraven i Synfältsundersökningen är för hårda.</p> <p>- Jag har träffat patienter som haft en defekt, till exempel snett uppåt, på båda ögonen. Då har du förlorat körkortet i enlighet med reglerna. Men jag har svårt att förstå vad det skulle se där som påverkar bilkörningen. Han fortsätter: - "Eftersom man ändå rör blicken hela tiden när man kör,</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>borde det spela mindre roll vilket periferseende man har", enligt B.P..</p> <p>Det är tacknämligt att en översyn nu sker av regelverket som i förlängningen möjliggör att fler får behålla sitt körkort.</p> <p>Egna kommentarer med anledning av Transportstyrelsens förslag</p>		
	1 kap.	Fråga: Vad menas med annan undersökning? Kan lätt misstolkas?	Det kan vara undersökningar som enligt föreskriften kan utföras av annan yrkeskategori än läkare, till exempel en neuropsykologisk undersökning enligt 10 kap. 7 §.	
	2 kap.	<p>- Synskärpa Kommentar: Spontant kan jag tycka att 0,5 låter ganska generöst</p> <p>- Synfält Kommentar: Jag har svårt att bedöma dessa vinklar. Om jag tolkar det rätt så är det en generösare tolkning av synvinklar än tidigare regelverk. Det tycker jag är bra. Se vidare professor x inlägg i Transportarbetaren (återges under punkten 4 under "Egna och andras erfarenheter") med slutsatsen:- Eftersom man ändå rör blicken hela tiden när man kör, borde det spela mindre roll vilket periferseende man har.</p> <p>Man kan ju också fundera vilken betydelse rätt sittställning i bilen har för att kompensera eventuella syndefekter.</p>	<p>En synskärpa på 0,5 för lägre behörigheter stämmer överens med det som anges i körkortsdirektivet.</p> <p>Transportstyrelsen noterar synpunkten. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
	17 kap.	<p>- Dubbelseende Kommentar: Har inga synpunkter men låter rimligt.</p> <p>- Kontrastkänslighet, mörkerseende och bländningskänslighet Kommentar: Låter som ett vettigt förslag. Jag tror att många äldre är medvetna om denna problematik och därför undviker mörkerkörning. Borde vara en självklarhet att ögonläkaren informerar förare med dessa problem att inte köra bil i mörker.</p> <p>- Återkommande uppföljning av synfunktionen Kommentar: Låter väl ganska logiskt, men behöver väl vara i linje med att 10 % av svenska körkortsinnehavare ser dåligt. Inför obligatoriska synkontroller för alla som har körkort med lämpliga intervaller emellan.</p> <p>- Synintyg Kommentar: Låter rimligt.</p> <p>Medicinska intyg - Intyg vid ansökan om körkorttillstånd mm Kommentar: Låter rimligt. Men frågan är ju då vem utfärdar intyget. Optikern eller ögonläkaren? Frågan kan uppfattas som hypotetisk, men för nån månad sen var jag hos min optiker för att prova ut nya glasögon. Jag nämnde att jag har genomgått synfältsundersökningar med osäkert resultat hos min ögonläkare, varvid optikern gjorde en enkel test med hjälp av en penna (något som</p>	<p>Transportstyrelsen noterar synpunkten. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar synpunkten. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>En eventuell reglering av återkommande synkontroller skulle kräva ändringar på lag och förordningsnivå. Transportstyrelsen har inte mandat att ta fram lag- eller förordningsändringar, sådana ändringar beslutas av riksdag och regering. En utredning om detta har inte ingått i denna föreskriftsrevidering. Synpunkten föranleder därför ingen åtgärd..</p> <p>Transportstyrelsen noterar synpunkten. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>De synintyg som utfärdas vid den grundläggande synundersökningen kommer med största sannolikhet att utfärdas av optiker, men även läkare får utfärda dessa intyg. Föreskriftsförslaget innebär att den grundläggande synundersökningen ska innehålla frågor om personens sjukdomshistorik och uppgift om personens synskärpa. Transportstyrelsen kommer</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>sker i samband med körkort för blivande körkortaspiranter). Hennes kommentar från detta test var att "jag får köra bil", dvs. jag skulle ha blivit godkänt i detta test som behövdes för att ta körkort. Men i en synfältsundersökning är det oklart om jag skulle bli godkänd (delvis beroende av mina problem med rinnande ögon).</p> <p>- Intyg vid ansökan om övriga medicinska krav Kommentar: Låter rimligt.</p> <p>- Intyg vid prövning om fråganom fortsatt innehav Kommentar: Låter rimligt.</p> <p>- Intygande av uppgifter Kommentar: Låter rimligt. Se tidigare kommentar "Intyg vid ansökan om körkorttillstånd mm"</p> <p>Övrigt som jag tycker saknas i underlaget Jag välkomnar underlaget från Transportstyrelsen i TSFS 20 som är väl genomtänkt i många delar. Samtidigt som jag saknar ett nytänk kring hur man utvärderar körbeteende och körskicklighet. Synvinklar som man får fram i en synfältsundersökning säger ganska lite om körskicklighet. Defekter i synfältet kan delvis kompenseras av ett öga med nedsatt syn. Något som sällan kommer fram i en synfältsundersökning (som oftast görs med ett öga i taget). Likaså förarens sätt att röra blicken och halsen kan ha stor betydelse för upptäckter av faror.</p>	<p>sedan utifrån uppgifterna i det grundläggande synintyget avgöra om synskraven uppfylls eller om en fördjupad synundersökning behövs. Vid den fördjupade synundersökningen ska synfältet undersökas i ett Estermanprogram. Bedömningen kommer därför att vara lika oavsett vem som har utfärdat synintyget.</p> <p>Transportstyrelsen noterar synpunkten. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar synpunkten. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen noterar synpunkten. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.</p> <p>Se kommentar på rad 197.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Och självklart förarens trafikvana och erfarenhet för att bedöma risker, faror och hotfulla situationer. Att på ett bra sätt vara en god bilförare bygger på att ha en bra syn, men också på erfarenhet av bilkörning och egna riskanalyser.</p> <p>För att kunna slutligen kunna avgöra lämpligheten borde någon form uppkörning finnas med i utvärderingen, då praktiska körprov bedöms vara ett betydligt mer rättvisande sätt att bedöma en persons förmåga att köra bil.</p> <p>Och som komplement simulatorhjälpmedel/spel inte minst hämtat från den enorma potential som dagens "spelmakare" erbjuder.</p> <p>Kanske skulle en synfältundersökning kunna kompletteras med ett självtest, där föraren ställs inför kniviga situationer med hinder som dyker upp under körningen, där barn rusar ut i vägen, djur som plötsligt dyker upp, bilar som plötsligt kommer från någon sidoväg mm. Resultatet torde vara en tankeställare för den som inte borde ha körkort.</p> <p>Vad jag också saknar kring eventuell bedömning av körskicklighet är någon tillbakablick kring förarens inblandning i trafikolyckor. Det borde ju vara en god pronositet på samma sätt som en bilförsäkringspremie (antal skadefria år). Själv har jag kört bil i snart 60 år och har inte varit inblandad i någon allvarlig incident. Självklart</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>ingen garanti framöver, men borde kunna tillgodräknas på ens plus konto.</p> <p>Jag har också varit med om situationer där min fru har kört bilen då jag har reagerat på korsande rådjur och älg långt före att hon har gjort detsamma. Kan också nämna att jag regelbundet spelar pingis, där bollen kommer härs och tvärs i alla möjliga riktningar. Jag tycker att ett ev. nedsatt synfält borde ge utslag även i sådana situation.</p> <p>Till slut citerar jag VTIs rapport innehåller detaljerade beskrivningar av hur rutinerna i Finland, Storbritannien, Finland och Danmark.</p> <p>" Slutrapportens slutsats är att Sverige har möjligheten att genomföra en förändring med avsevärda nyttor. Detta eftersom de valda aktörerna och de valda metoderna existerar idag och därför endast behöver utvecklas i viss mån för att säkerställa att individer med synfältsbortfall erbjuds en kvalitetssäkrad, rättssäker och rättvis process som dessutom bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam."</p> <p>Det låter förhoppningsfullt.</p>		
Privatperson 23 Omremiss	-	-	-	206

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 24 Remiss	-	<p>December 2020 så fick jag stroke och förlorade del av mitt syn. Det största problemet som jag hade med körkortsprocessen var att det fanns inget jag kunde göra för att testa min faktiska körförmåga. Hade en körkortslärare sagt att jag är olämplig att köra bil så hade det varit en sak, men det blir inte så när en läkare som bara kollar synfältet säger till mig att jag kan inte köra bil.</p> <p>Är det verkligen farligare att man gör en uppkörning med en person som har haft körkort men nu ser lite mindre än en 18 åring som ska göra sin första uppkörningen?</p>	Se kommentar på rad 197.	207
Privatperson 24 Ommiss	-	-	-	208

Privatperson 25 Remiss		<p>För att harmonisera med EU-direktiv (5) och andra EU-länders praxis föreslås ett tillägg till "Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m." som tar upp möjligheten till praktiska test av körförmåga som komplement till medicinska syntest.</p> <p>I EU-direktivet (5), och i andra länder inom EU och Norden (4) nämns möjligheten till praktiskt test i simulator eller körprov vid synfälsbortfall. Sådana test tillåts inte i Sverige av Transportstyrelsen trots att en försöksverksamhet för några år sedan visade att en majoritet av de som fått sina körkort indragna på grund av synfälsdefekter fick dessa tillbaka efter test i simulator. Detta test kritiserades och skulle utredas men idag finns fortfarande ingen möjlighet att bli testad och i remissen TSF 2020-99 nämns inget om körprov eller andra praktiska test. Detta trots att det finns gott om undersökningar som visar på att många helt kompenserar synfälsbortfall (se nedan).</p> <p>Argument för möjlighet till praktiska körtest Transportstyrelsens egen undersökning (11), systematiska reviews (9) samt enskilda forskningsstudier (t. ex. 1,2, 8) visar alla att det finns en stor variation i uppskattad individuell trafiksäkerhet vid synbortfall. Denna variation är orsakad av en motsvarande stor individuell variation i förmågan att kompensera synbortfall via huvud- och ögonrörelser (1, 10). Faktum är att olika undersökningar visar att t. ex. ca 20-30% av de med centrala synfälsdefekter såsom central, homonym</p>	Se kommentar på rad 197.	209
---------------------------	--	--	--------------------------	-----

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>synfältsdefekt klarar trafiksäkerhetstest och körtest lika bra som normalt seende personer (9, 11). Individuell variation i kompensering via ögon- och huvudrörelser anses vara huvudförklaringen till att en del personer med synbortfall ändå klarar att köra säkert (t. ex.1,2, 3, 10).</p> <p>Därför har studier om synfältsbortfalleffekter på trafiksäkerhet oftast påpekat att det bör erbjudas en möjlighet till någon typ av praktiskt körprov via uppkörning och eller simulatorstest (1-3, 8,9, 11). Sådan prövning är också något som föreslås i det senaste europeiska direktivet (5) och är något som används oftare i dispensärenden i våra nordiska grannländer (4).</p> <p>Att lägga till om att öppna för möjligheten till praktiska test av körförmåga som komplement till medicinska syntest är därför väl förankrat i vetenskapen och harmoniserar med övriga länders direktiv.</p>		
Privatperson 25 Omremiss	-	-	-	210
Privatperson 26 Remiss	-	<p>Generella synpunkter på Transportstyrelsens handläggning av direktiv, föreskrifter och undantag/dispenser</p> <p>Efter att jag läst igenom det nya förslag till nya synföreskrifter som Transportstyrelsen presenterat, så tycker jag att det var en stor besvikelse att detta "nya förslag" på intet sätt skiljer sig från tidigare medicinsk föreskrift om synkrav. Jag har även läst EU:s</p>	Se kommentar på rad 151.	211

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>körkortsdirektiv samt medicinska föreskrifter och det är bara att konstatera att Transportstyrelsen på många punkter har en avvikande tolkning än EU:s direktiv.</p> <p>Att vi i Sverige endast bedömer ett körkortsinnehav gällande synfältet på individer som drabbats av glaukom enbart genom ett periferitest där man sitter och tittar på en prick i en skärm utan att få flytta blicken därifrån anser jag är helt befängt.</p> <p>Det som övriga medlemsländer har där körkortsinnehavaren ska avlägga ett praktiskt godkänt körprov borde vara en självklarhet i vårt Svenska rättssamhälle, men detta tycks i detta fall Transportstyrelsen tycks vara helt irrelevant då det inte finns med i det "nya" förslaget.</p> <p>Jag har utbildning som trafiklärare, utbildningsledare, förarprovare samt har arbetat med körkortsutbildningar i över 40 år inom privat sektor, gymnasieskolor, kommunala utbildningar och inom försvaret.</p> <p>Jag anser mig ha en ganska gedigen erfarenhet om vilka krav som ställs på att framföra ett fordon allt från EU-moped till tunga fordon.</p> <p>Under hela utbildningen till en vara en säker förare, var det givet att hålla en sk: rörlig blick, avläsa trafiken samt göra huvudvridningar på speciellt utsatta situationer i trafiken var en självklarhet för att täcka in det som var suddigt i det periferia synfältet eller som var strax utanför</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>det periferia synfältet eller som var strax utanför det. Att godkänna en förare med fullgod syn vid ett förarprov, där hen enbart sitter och tittar rakt fram vid framförandet av ovan nämnda fordon ledde till ett klart underkänt förarprov.</p> <p>Som samhälls och EU medborgare anser jag och kräver att vi ska ha samma rättigheter och möjlighet som övriga EU medborgare har i deras länder inom EU, att ges möjligheter till att endera via simulator eller ett praktiskt körprov på Trafikverket visa ifall det föreligger hinder att få behålla sitt körkortsinnehav.</p>		
Privatperson 26 Omremiss	-	-	-	212
Privatperson 27 Remiss	-	<p>GÄMF, Godartad Åldersrelaterad Medicinsk Funktionsvariation. "Synfältsluffen".</p> <p>NOLL dödsolyckor (ej 20 å 30 per år) vållas av medicinska funktionsvariationer hos föraren. – Kan korruption uppstå var som helst? Myndigheter, som sysslar med tillståndsgivning, är speciellt utsatta. Det gäller i synnerhet Transportstyrelsen, där två "desinformatörer" infiltrerade myndigheten och tog kommandot. Makten att få besluta vem, som får inneha körkort blev deras. Årligen förlorar 9000 mycket säkra förare sina körkort på livstid. Det leder till (ca 300 ?) självmord per år, sedan mat-pengarna tagit slut. Förfärligt! Vällande till annans död genom</p>	<p>I kommentar på rad 151 besvaras varför Transportstyrelsen föreslår de specifika mätmetoderna och gränsvärden för synfältet.</p> <p>I körkortsdirketivet står att synskärpan ska vara 0,5. Medicinföreskrifterna måste uppfylla detta krav.</p> <p>Transportstyrelsen anser att föreskriftsförslaget inte strider mot EU-rättens proportionalitetsprincip.</p>	213

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>oaktsamhet kan en-ligt BrB 3:7 ge 6 års fängelse. Så här gick det till:</p> <p>År 1972 införde Sverige (som första land i världen) en provisorisk synfältsföreskrift, inne-bärande att effektiva synfältet (inom Macula med radien 9,2 grader) i huvudsak skall vara intakt. Detta beslut på Socialstyrelsen föregicks av förhandlingar mellan den nylegitimerade initiativtagaren "D" och Socialstyrelsen. "D" påstod mycket bestämt (men utan någon som helst evidens), att en synfältsföreskrift skulle reducera de dåvarande uppseendeväckande höga dödssiffrorna i vägtrafiken. Socialstyrelsen kände att man måste visa sin goda vilja och bidra med någonting. Detta skedde dock med stor tvekan och det uttalades, att synfältsföreskriften automatiskt skulle upphöra, om den inom viss tid ej bevisades reduce-ra dödstaten. Men att "Stadgad ordning" åsidosatts visar sig få förfärliga konsekvenser.</p> <p>Ett antal länder samt delstater införde efter svensk förebild egna synfältsföreskrifter. Exempelvis införde New Jersey 1983 en sådan föreskrift för att 1996 åter taga bort den, sedan vetenskapliga rapporter 1993 visat, att föreskriften ej gjorde någon nytta. Synskärpskravet är där 0,4, vilket borde vara tillfyllest även i Sverige och Europa. Kikarglasögon (med syn-fältsdiametern cirka 13 grader) tillåts i vissa delstater.</p> <p>I Sverige infördes "Nollvisionen" 1997 och som framgår av debattartiklar i Läkartidningen 2000 visste Vägverkets chefsläkare "C", att ännu år 2000 det inte fanns registrerat</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>en enda dödsolycka, vars orsak var vållande förarens synfältsreduktion. Men i stället för att respektera Riksdagens intentioner och fortlöpande publicera dödstalet NOLL, såg "C" till att dödstalet "mörkades". I stället för det sanna antalet NOLL, lät han sprida det osanna antalet 20 till 30 dödsolyckor per år.</p> <p>Sektionschef x, Sektion Olycksutredning Väg, Trafikverket, är den person, som har den bästa överblicken och insynen beträffande orsakerna till samtliga dödsolyckor i vägtrafiken i Sverige.</p> <p>2023-12-14 e-postade vi följande fråga till sektionschefenx: "Du har ju ett omfattande insamlat material (från åren 1997 och framåt). Finns där någon viss konkret inträffad dödsolycka, där Du är säker på att vållande förare haft en synfältsreduktion och att just detta faktum var den huvudsakliga orsaken till att olyckan faktiskt inträffade?"</p> <p>2023-12-15 svarade sektionschefenx, att ingen dödsolycka fanns, där man trots djupstudier kunnat dokumentera, att vållande förarens synfältsreduktion orsakat olyckan.</p> <p>Ögondocenterna J.W. och T.T. med flera medverkande experter har för åren 2012--2016 djupstuderat samtliga 968 dödsolyckor i vägtrafiken i Finland, vilket 2021 publicerats i den vetenskapliga tidskriften "Acta Ophthalmologica". Man fann, att vid 13 olyckor funnits</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>synskärpsreduktioner eller synfältsreduktioner såsom sekundära (möjligtvis bidragande) orsaker till dödsolyckorna. Men de primära orsakerna var alltid fortkörning, rattfylleri eller distraktion. Men eftersom dessa tre orsaker ju är så dominerande till sin natur, är det högst osannolikt, att en synfältsreduktion i någon avgörande grad kan ha bidragit till att olyckorna faktiskt inträffade. Ifall det konstaterats, att vållande förare kört rattfull eller med dubbla tillåtna hastigheten, har det ju föga praktisk inverkan på olycksförloppet, ifall föraren dessutom haft en synfältsreduktion.</p> <p>Trots energiska undersökningar i Finland, Sverige och annorstädes har ingen lyckats presentera ett konkret bevis för att det vid en dödsolycka i vägtrafiken varit den vållande förarens synfältsreduktion, som varit den primära orsaken till olyckan.</p> <p>Lika säkert, som att (år 2020) dödsolyckor inträffat 65 gånger vid fortkörning, 53 gånger vid rattfylleri och 34 gånger vid distraktion eller trötthet, är att antalet dödsolyckor är NOLL, när en synfältsreduktion funnits.</p> <p>Körkortsåterkallelser skall ju aldrig behöva drabba de säkraste förarna. Ser man till statistiken är det tydligt, att de trafiksäkraste förarna faktiskt är de förare, som har en GÅMF, Godartad Åldersrelaterad Medicinsk Funktionsvariation (inklusive synfältsreduktion).</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Fyndet kan synas överraskande, men den troligaste förklaringen är följande: När vi människor åldras och drabbas av medicinska funktionsreduktioner av skilda slag är vi själva smärtsamt medvetna om detta faktum. Vi upplever, att det ej längre känns helt tryggt, att sitta bakom ratten. Vi kör därför extra långsamt och försiktigt och upphör till slut spontant helt och hållet med bilkörningen. Varje vecka är det sålunda ca 2000 förare, som (helt frivilligt) upphör med bilkörningen. Därför har förare med GAMF aldrig figurerat bland dem, som vållat dödsolyckor. (Dock möjligen vid mera banala parkeringsolyckor, mm).</p> <p>De cirka 9000 årliga körkortsåterkallelserna på grund av förarens synfältsreduktion har inte reducerat antalet dödade, som redan är NOLL och ju ej kan reduceras ytterligare. Således har dessa körkortsåterkallelser ej gagnat "det allmänna". Samtidigt har man mycket brutalt ingripit i den "enskildes rättssfär" i mycket stor utsträckning. Följden har i många fall blivit arbetslöshet eller konkurser, när körkortet varit en förutsättning för att familjen skall kunna ställa fram mat på middagsbordet. Detta har lett till självmord.. Tabu kring självmord gör att totala antalet självmord är osäkert, men siffran 300 (?) självmord årligen har nämnts, vilka (direkt eller indirekt) kan bero på synfältsföreskriftens existens. Plötslig drastiskt försämrad ekonomi (utan hopp om en framtida förbättring) är typiska anledningar till självmord rent generellt.</p> <p>EU-rättens proportionalitetsprincip lyder:</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>"Rent allmänt innebär principen att skyldigheter inte får åläggas, utöver vad som är absolut nödvändigt för att uppnå syftet med en reglering. Verkan av sådana förpliktelser får med andra ord inte stå i missförhållande till nyttan av regleringen. Karakteristiskt för principen är att den begränsar myndigheternas kompetens att besluta om sådana åtgärder, som ingriper i den enskildes rättssfär."</p> <p>RF 11:14 lyder: "Finner domstol eller annat offentligt organ att en föreskrift står i strid med bestämmelse i grundlag eller annan överordnad författning eller att stadgad ordning i något väsentligt hänseende har åsidosatts vid dess tillkomst, får föreskriften icke tillämpas."</p> <p>Uppenbarligen strider Transportstyrelsens (och EU:s) synfäلتsföreskrifter mot EU-rättens proportionalitetsprincip, som ju är en överordnad författning av absolut högsta dignitet. Därför får enligt RF 11:14 synfäلتsföreskrifterna aldrig tillämpas.</p> <p>Därför måste i TSFS 2010:125 synfäلتsföreskrifterna snarast tagas bort, eftersom de ju är olagliga och ej får tillämpas.</p> <p>När synfäلتsföreskriften infördes 1972 efter starka påtryckningar från "D", är det uppenbart att hans verkliga motiv icke alls var att förbättra trafiksäkerheten, utan enbart möjligheten för "D" och vissa andra läkare att förtjäna mycket pengar på att i stor skala framtaga förarens synfäلتsdiagram respektive att granska dessa diagram.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>"D" och "C" har säkerligen direkt och indirekt förtjänat mångmiljonbelopp på synfältsföreskriften och med en utstuderad bluff även lyckats upphöja den svenska föreskriften till ett EU-direktiv (som dock har mycket lägre dignitet än EU-rättens proportionalitetsprincip, som alltid måste vara uppfylld). I stället för blott det ursprungliga "effektiva synfältet" inom radien 9,2 grader från syncentrum, fingranskar Transportstyrelsens Körkortsavdelning nu även det "överflödiga synfältet" inom rektangeln 120 grader horisontellt och 40 grader vertikalt. Detta är ju fullkomligt meningslöst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Till fingranskningen åtgår cirka 75 miljoner kronor årligen av Skattebetalarnas pengar. Ifall pengarna i stället användes till något mera meningsfullt skulle upp till cirka 70 människoliv i trafiken kunna räddas årligen.</p> <p>För att rädda kvar de feta inkomsterna från synfältshanteringen sammankallade "D" the Eyesight Working Group i Bryssel. Deras Report 2005 omfattar 35 tättryckta sidor!!! På sidan 21 har "D" smugit in: "Although, as pointed out, scientific data to support figures concerning the recommended extension are lacking, it is reasonable to propose that the visual field should extend to 20 degrees above and below the horizontal meridian. Likewise, the field must not be too limited on either side of the fixation point. We therefore suggest a minimum of 50 degrees to the right and to the left." Byråkraterna i Bryssel orkade givetvis ej fingranska alla de 35 sidorna, utan utgick för att allt var i sin ordning, varefter rapporten fick resultera i ett EU-direktiv om synfält, mm.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Men en fingranskning avslöjar en hel del anmärkningsvärda detaljer, exempelvis: "D" kallar sig falskeligen för professor, vilket han ej är. Frankrikes delegat uppgavs vara P.M. som dock dog redan 1972, således 33 år tidigare. Var det liket, som deltog i omröstningen? Den ende riktige professorn var H.W., som 2023 bestrider, att delegaterna kommit överens om ovanstående alldeles för stora synfält. Eftersom bilister ej är stridsflygare, utan stannar på marken, har ingen mer än "D" röstat för det rätt stora vertikala synfältet. Ifall arbetsgruppen verkligen hade varit legitim, skulle troligen professor B.P. ha utsetts till Sveriges delegat. Han har uttalat: "Eftersom man ändå rör blicken hela tiden när man kör, borde det spela mindre roll vilket periferiseende man har." Delegaterna är tydligen handplockade av "D" främst bland sådana jäviga ögonläkare, som gärna vill fört-jäna pengar på synfältsmätningar. Men bluffen är utstuderad och lurade EU-byråkraterna.</p> <p>Redan utanför radien 7 grader från syncentrum är synskärpan mindre än 15 procent av synskärpan i centrum. Det gör, att hjärnan ger order till ögonen, att flytta blicken, så att en bättre synskärpa erhålles. Ögonens "motilitet" (med upp till 60 blickflyttningar per se-kund) har den helt avgörande betydelsen för trafiksäkerheten. Synfältets storlek har däremot en begränsad betydelse, så länge inte ägaren själv upplever otrygghet. (Radar-strålar fungerar med diametern blott 1,5 grader). Ingen nykter förare vågar köra bil, när detta</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>upplevs som så farofyllt, att det finns den minsta risk för en dödsolycka.</p> <p>Många människor är naturligt suicidbenägna. Det behövs inte så stora motgångar i livet för att de skall begå självmord. Drastiskt försämrade ekonomi hör till de vanligaste anledningarna till att begå självmord. Eftersom självmord är så starkt tabubehäftade, försöker de i familjen efterlevande medlemmarna regelmässigt att dölja, att ett dödsfall varit ett självmord. Självmordet sker vanligen inte omedelbart efter en körkortsåterkallelse, utan oftast något år senare, när familjeekonomin är körd i botten av brist på sådana inkomster, som förutsätter ett körkortsinnehav. Det gör att självmordet inte alltid sätts i direkt samband med körkortsåterkallelsen. Hela familjen drabbas av den ödelagda ekonomin, varför det ofta är någon annan i familjen, som begår självmordet och ej den körkortsberövade själv. Tillsammans gör dessa omständigheter, att självmordet ofta "går under radarn" och ej rätteligen bokförs såsom en följd av en livstids körkortsåterkallelse. Mörkertalen blir stora. Med snart planerade "händelseanalyser" och förbättrad statistik kan det visa sig, att den vanligaste enskilda orsaken till ett självmord i Sverige är ett återkallat körkort på livstid. (Två månaders återkallelse är normalt vid fortkörning).</p> <p>Det bör även rättsligt prövas, ifall Transportstyrelsens "trafikmedicinare" gjort sig skyldiga till Vållande till annans död, BrB 3:7, i tusentals fall. (Upp till 6 års fängelse för blott en avliden). Trots att "trafikmedicinarna" visste, att antalet dödade i trafiken var NOLL i de aktuella fallen och</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>trots att man visste, att livstids körkortsåterkallelser i många fall leder till självmord, har man underlåtit att ändra sina rutiner för körkortsåterkallelser och genom denna oaktsamhet varit vållande till att självmorden fortsatt att äga rum. Omständigheterna talar för att en fällande dom mycket väl kan bli följd, ifall åtal väcks. I första hand riskerar infiltratorerna "C&D" att straffas, men nästan ingen handläggare på Transportstyrelsens körkortsavdelning går säker.</p> <p>Justitieministern tog 2022 initiativet till "Rådet mot organiserad brottslighet", som bekämpar kriminell infiltration på myndigheter, mm. Sjunde mötet ägde rum 2023-12-06.</p>		
Privatperson 27 Omremiss	-	-	-	214
Privatperson 28 Remiss	-	<p>Trafikskolor och personal har lagt tid och resurser för att kunna göra synundersökningar. Svårt med långsiktig planering om dessa förutsättningar ändras.</p> <p>Synundersökning är i många fall trafikskolans första kontakt med nya elever. Då kan eleven också få hjälp med planering av sin körkortsutbildning vilket inte är möjligt hos en optiker.</p> <p>Jag hoppas att trafikskolorna även i framtiden får fortsätta göra synundersökningar.</p>	<p>Transportstyrelsen är medveten om att förslaget är negativt för de trafikskolor som har lagt tid och resurser på att kunna erbjuda synundersökningar. Men för att behålla det system som finns idag krävs att Transportstyrelsen får ett utökat bemyndigande. För att få det utökade bemyndigandet krävs förändringar på lag och förordningsnivå. Sådana förändringar tar ofta flera år.</p> <p>Även om Transportstyrelsen inom några år skulle få ett utökat bemyndigande finns flera problem i dagsläget. Dessa problem beskrivs närmare på rad 72.</p>	215

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 28 Omremiss	-	-	-	216
Privatperson 29 Remiss	-	<p>Föreslagna förändringar kring synfältskraven som ställs för att uppfylla ett svenskt körkort är förvisso en liten förbättring. Samtidigt kvarligger det fundamentala misstagen i flera led som i grund och botten bara baseras på pseudovetenskap.</p> <p>I EU-direktivet står det ingenting om vilken metod som synfältet ska mätas med. De mätmetoder som fortfarande står angivna i Transportstyrelsens synfältskrav är utvecklade för att följa progressen av glaukom genom återkommande mätningar över tid. Den baseras på stickprov där små ljusprickar blinkar till på en ljus bakgrund. När mätmetoden utvecklades i medicinskt syfte exkluderades bl a personer med diabetes. När dessa mätmetoder utformades fanns ingen tanke på att dessa skulle användas som dömande verktyg. Mätmetoderna tar fram ett procentvärde på synfältets avvikelse, som sedan kan jämföras med andra mätningar över tid. Användningen av enstaka mätpunkter (rådata) görs inte någonstans inom sjukvården. Det är endast Transportstyrelsen som använder rådatan på ett sätt som den aldrig var utvecklad för.</p> <p>I EU-direktivet står det ingenting om vilken storlek på mätpunkt ska användas. Storleken på den ljuspunkt som undersöker ögats näthinna är i verkligheten endast mycket liten. Så liten att de endast täcker 1/100-del av naturliga blinda fläcken i ögat. Dessa stickprov mäter i sin</p>	Se kommentar på rad 151 och på rad 184.	217

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>turrätt glest över näthinnan att den verkliga undersökta näthinnan endast är 0,5 %. Resten är endast approximationer. Mätapparaterna är datoriserade och har möjligheten att mäta med både större och tätare mätpunkter och skulle på så sätt inte behöva gissa lika mycket. De skulle även kunna upprepa tveksamma områden. Allt detta är möjligt, men i stället kravsätts att befintliga standardprogram ska användas.</p> <p>I EU-direktivet står det heller ingenting om att en automatiserad perimetri ensamt ska vara avgörande huruvida du ska vägras att framföra ett fordon. Tvärtom säger rapporten som ligger till grund för EU-direktivet att automatiserad perimetri ska enbart vara hjälpmedel att upptäcka individer som kräver vidare utredning kring ifall synfälltsbortfall påverkar körförmågan. "New standards for the visual functions of drivers", Report of the Eyesight Working Group, Brussels, May 2005.</p> <p>EU-direktivets synfältskrav är baserat på näsans begränsning för en enögd person som är runt 60 grader. Spegelvänds synfältet blir således det totala synfältet 120 grader horisontellt.</p> <p>Har man stor näsa eller djupa ögonhålor klarar inte ens ett perfekt öga 60 grader. Därför godkänns 50 grader åt det ena hållet. Men då krävs i stället 70 grader åt det andra hållet. Bara för att det fortfarande ska bli totalt 120 graders synfält. Men om det nu räcker med 50 grader åt ena hållet, varför blir det då plötsligt så viktigt med 70 grader</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>åt andra hållet? Hur konstigt det än låter så är det så här det står angivet i EU-direktivet som måste följas.</p> <p>Som jämförelse finns en mycket intressant rapport 412 från VTI, "Om möjligheterna att upptäcka och identifiera perifer information i bilen", 1996. Där står att vid låg kognitiv belastning (landsvägskörning) uppfattas endast 50 % av signalstimuli redan vid 9 grader från fixeringspunkten. Vid hög kognitiv belastning (stadskörning) sjunker detta till endast 28 %. Så här finns riktig vetenskap som visar att redan vid 9 grader så missar man 72 % av tydliga signallamporna. Ännu mindre kommer föremål i trafiken upptäckas. Detta är egentligen inte så konstigt utan kompenseras obemärkt av ögonrörelser och kunskap/erfarenhet över vad som är viktigt att fokusera på i trafiken.</p> <p>Enligt egna studier från personer som fått sina körkort återkallade enbart på grund av synfältskraven, skulle jag uppskatta att endast 100 av de 1000 personer som årligen får sina körkort återkallade, har så omfattande synfältsbortfall att de kan påverka trafiksäkerheten. De föreslagna förändringarna kommer minska återkallade körkort från 1000 till uppskattningsvis 500-700 personer per år. Med andra ord kommer det fortsätta att återkallas körkort för 100-tals personer som inte utgör någon förhöjd risk i trafikmiljön.</p> <p>Jag anser att synfältskraven endast ska användas som en markör för att upptäcka personer som lider av påverkat</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>synfält. De ska inte användas för att återkalla körkort eller förvägra körkortstillstånd. I de fall som utförda synfältstest inte klarar ställda krav, ska detta initiera krav på att genomföra praktiskt körprov. På så sätt kan förmågan bedömas, vilket är det viktiga i ett trafiksäkerhetsperspektiv. Detta är något som också påtalas i rapporten som ligger till grund för EU-direktivet.</p> <p>Det är inte dina ögon som bestämmer vad du ska se. Det är du som bestämmer vad dina ögon ska leta efter. Det är detta som trafiksäker körning handlar om.</p>		
Privatperson 29 Omremiss	-	-	-	218
Privatperson 30 Remiss	-	<p>Transportstyrelsen nya förslag till föreskrifter är en förbättring jämfört med de gällande föreskrifterna och dess krav avseende synfält.</p> <p>Men jag har ändå en hel del synpunkter:</p> <p>Att synfältskravet är mildare än tidigare, är positivt eftersom det tidigare kravet visade att en betydande mängd (minst 70%) var trafiksäkra förare trots att de inte uppfyllde villkoren.</p> <p>Jag skriver minst 70% därför så många körde minst lika bra som snittet av övriga körkortsinnehavare, men som alla vet är inte alla körkortsinnehavare genomsnittliga förare, utan det tilläts även förare som ligger under snittet så länge de inte begår regelöverträdelser.</p>	<p>Se kommentar på rad 151 och rad 155 för bemötande av synpunkterna kopplade till varför Estermanprogrammet föreslås, varför Transportstyrelsen har valt de gränsvärden som föreslås, varför två intilliggande oseedda testpunkter centralt inte är tillåtet och varför det inte föreslås något praktiskt körprov.</p> <p>Det saknas statistik när det gäller vilka medicinska tillstånd personer som har varit involverade i en trafikolycka har/ har haft. Det innebär att det saknas uppgifter om huruvida personer som har varit inblandade i en trafikolycka till exempel har en synfältsnedsättning.</p>	219

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Det är också välkänt att nyblivna och unga körkortsinnehavare, särskilt manliga, har en högre olycksrisk, ändå släpps de ut i trafiken med körkort.</p> <p>Det bör inte vara högre krav på en person att köra trafiksäkert oavsett om man har synfältsdefekt eller ej.</p> <p>Förslaget tar fasta på de medicinska kraven i EU:s körkortsdirektiv och Transportstyrelsen framställer sig nästan som offer för ett krävande regelverk, skyldiga att följa de bristfälliga direktiven, trots att Transportstyrelsen (och tidigare Trafikverket) snarast är en förövare som både kämpat för strängast möjliga direktiv och infört strängare föreskrifter än direktivet kräver, vilket också framgår när Transportstyrelsen skriver i Bilaga 2 konsekvensutredning - kraven gällande synfält på sid 6-9, bland annat skriver att Sverige har de strängaste reglerna i Europa och att andra länder inte har något tydligt krav....</p> <p>Samtidigt visar vetenskapen att de fortsatt föreslagna testmetoderna för synfält, inte har ett tydligt samband med säker körförmåga på individnivå och i den senaste större studien i Sverige gjord av VTI, visade att minst 70% med nedsatt synfält drabbades av indragningar på felaktiga och osakliga grunder, när de jämfördes med genomsnittet för vanliga körkortsinnehavare. Som Transportstyrelsen själv skriver är det många tusen körkort som dras in varje år på medicinska grunder och antalet som dras baserat på</p>	<p>Transportstyrelsen har i konsekvensutredningen inte redogjort för hur mycket trafikolyckorna skulle öka om synfältskraven skulle sänkas ytterligare. Det beror på att det saknas uppgifter att basera ett sådant uttalande på.</p> <p>Föreskriftsförslaget omfattar de grundregler om syn som gäller för alla. Att hjälpmedel eller säkerhetslösningar i specifika fordon skulle kunna vara en tillräckligt säker lösning för att kompensera för de trafiksäkerhetsrisker som finns vid synfältsdefekter saknas det vetenskapligt stöd för. Det är inte heller något som enligt det bakomliggande körkortsdirektivet ska beaktas då körkort i undantagsfall kan övervägas för de som inte uppfyller kraven. Den som vill få en sådan fråga prövad har möjlighet att ansöka om undantag från regelverket med åberopande av detta.</p> <p>Föreskrifterna om medicinska krav för innehav av körkort m.m. reglerar inte annat än de medicinska förutsättningarna. Reglerna om vad som krävs för att få tillbaka körkort efter en återkallelse finns i körkortslagen. Något automatiskt återlämnande av körkort är inte möjligt. Den som vill ha ett körkort måste prövas utifrån ett aktuellt medicinskt underlag och dessutom uppfylla övriga förutsättningar för ett körkortstillstånd.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>brister i synfält uppskattas på mycket oklara grunder till åtminstone 1000/år.</p> <p>Är inte det kollektiv bestraffning?</p> <p>Om Sverige har ett behov av att tydligt definiera kraven, vilket i och för sig verkar rimligt, så borde de sättas generöst så länge man inte har bättre testmetod, eftersom den visat sig så bristfällig.</p> <p>Sen bör ju kraven ta hänsyn till verkligheten. Körkortsinnehavare har möjligt att kompensera sina egna brister eller önskemål på olika sätt, så att de kan tillåtas och anses framföra sitt fordon på ett säkert sätt. En del har körkort endast för bil med automatlåda, andra har handikappanpassad bil, krav på glasögon eller kanske alkohol t ex. Vi med nedsatt synfält borde också kunna tillgodoräkna oss tekniska landvinningar precis som andra körkortsinnehavare. Därav borde även utredningar som ligger till underlag för villkor ha ett visst färskhetsmått och vara utfört med moderna bilar, med modern teknik.</p> <p>Har min bil autobroms och modern säkerhetsteknik samtidigt som jag inte orsakat olyckor, så bör inte mitt körkort dras på mycket lösa och ovetenskapliga grunder. Det finns ju nu bilar med både radar och kamera, samt mörkerseende mm. Det är välkänt att autobroms mm har reducerat antalet olyckor och konsekvenserna av dem. Varför hindra någon som hittat metoder att kompensera för sina brister, genom erfarenhet, beteende och/eller</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>tekniska stöd? Det viktiga är väl att olyckorna och de negativa konsekvenserna elimineras eller reduceras till normalbilistens nivå, inte att körkortet blir indraget? Jag har dessutom ett mycket stort egenintresse av att köra säkert och skaffa bästa möjliga hjälpmedel för att inte orsaka olycka och inte få körkortet indraget.</p> <p>Sen bör väl Transportstyrelsen proaktivt jobba på bättre testmetoder, men inte glömma att målet är kostnadseffektiv trafiksäkerhet, inte högre antal indragna körkort.</p> <p>Ibland verkar det nästan vara ett positivt nyckeltal som Transportstyrelsen gärna skryter med och hävdar att fler borde dras in. Det kanske stämmer att fler borde dras in. Men främst borde väl körkort dras in på relevanta trafiksäkerhetsmässiga och samhällsekonomiska grunder, samt på ett rättsäkert sätt för både samhälle och individ? Jag har skaffat mitt körkort på samma sätt som alla andra och hur .</p> <p>Hittills verkar Transportstyrelsen jobbat mest proaktivt med att försvara tidigare felaktiga kriterier och ytterst retroaktivt och motverkande, när det gäller att ta fram lämpliga och relevanta testmetoder och kriterier. Transportstyrelsen och tidigare Trafikverket har haft decennier på sig att skaffa relevant underlag och be omedel för nödvändiga studier om sådana behövs. Skall verkligen vi som individer drabbas om myndigheten har</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>åsidosatt det, saknar underlag och därför sätter hårda men bristfälliga regler?</p> <p>Man kan nästan ana att Transportstyrelsen helst ser att underlag och studier inte framkommer och helst dröjer så länge som möjligt i den mån de tilldelas och avkrävs leverans.</p> <p>Hur rimligt är det egentligen att Transportstyrelsen får utreda sig själva, nya synfältskrav och nya testmetoder? Transportstyrelsen har under många år ifrågasatt om läkare verkligen anmäler sina patienter. Men Transportstyrelsen själv, samt Riksdag och Regering verkar märkligt nog inte ifrågasätta om Transportstyrelsen verkligen är lämpade att göra utredningar om synfält, testmetoder och körkortsvillkor, trots minst 10-20 år av misslyckade kriterier, egenintresse av att inte erkänna fel och fördröjda leveranser, till mycket stora kostnader för drabbade individer och samhälle (men som inte belastat Transportstyrelsens budget eller konto).</p> <p>Sedan vore det väl klädsamt om Transportstyrelsen redovisade inte bara antalet punkter inom synfältet utan också gav praktiska exempel på hur stor och tydlig är en missad punkt på 20-50-75-100m håll, så att allmänhet och beslutsfattare förstår vilken storlek på objekt och synbarhet vi pratar om per saknad punkt (eller osynlighet). Även transportstyrelsen skulle kanske ha lättare att bedöma relevanta krav, med något mått kopplat till verkligheten och vardagen.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Det är också intressant att Transportstyrelsen ser så hårt på synfälsdefekter och stort behov av att dra in körkort, trots den bristfälliga kopplingen till trafiksäkerhet och körförmåga.</p> <p>Vi döms på livstid, till att aldrig få tillbaka körkortet, trots att det i de flesta fall (minst 70%) saknar saklig grund.</p> <p>En brottsling brukar inte dömas oskyldig och har rätt till försvarare.</p> <p>Bevisbördan ligger hos åklagaren att bortom rimligt tvivel bevisa skulden.</p> <p>När det gäller synfält är allt det omvända. De flesta döms trots att de är oskyldiga, inte är sämre förare än snittet, inte orsakat någon olycka eller skada och inte begått något brott.</p> <p>Det är märkligt att när det gäller brott sker allt retroaktivt, men i denna fråga straffas vi proaktivt utan tydlig vetenskaplig eller statistisk grund.</p> <p>Därtill läggs den juridiska bördan på oss att kämpa för vår sak som individer, trots att det här handlar om ett systemfel som drabbar ett kollektiv som diskrimineras jämfört med andra körkortsinnehavare eller</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>körkortsaspiranter och bevisbördan hamnar på oss som individer.</p> <p>Vi som drabbats borde få en statlig företrädare utsedd eftersom vi inte kan hitta varandra pga sekretess mm.</p> <p>Drabbade blir av med jobb, får ekonomiska problem, familjen drabbas och splittras inte sällan, barnen kan inte vara på aktiviteter, stat och kommun drabbas av minskad skatt och utgifter för försörjning.</p> <p>Det är också intressant att notera konsekvenserna av att följa lagen, t ex att inte köra bil pga synfältsdefekt även om man är kapabel. Det har stora konsekvenser som jag listat ovan.</p> <p>Om man kör bil utan körkort, så verkar det kosta ett par tusenlappar och en dom. Är det missbruk med i bilden blir det kanske 1mån fängelse i domen, men i praktiken kanske det inte avtjänas heller.</p> <p>Är det då rimligt att laglydiga medborgare straffas så hårt på felaktiga grunder, när straffet för överträdelse är så mildt?</p> <p>I min värld antyder det milda straffet vid de första förseelserna som att brottet inte anses vara på liv och död. Men våra saknade punkter i synfältet framställs som</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>om det vore ytterst allvarligt trots att vetenskap och statistik snarast antyder motsatsen.</p> <p>Inte någonstans ser jag i förslaget och utredningsmaterialet varför 1 punkt i t ex Estermann skall tillåtas, men inte 2 eller fler.</p> <p>Det verkar vara godtyckligt.</p> <p>Får man gissa att det saknas vetenskapligt underlag och att i den mån det finns undersökningar, så är antalet individer så få att det saknar statistisk signifikans?</p> <p>Det verkar som att vi skall vara tacksamma att reglerna har blivit snällare, men blunda för att föreslagna regeländringar fortfarande inte är kopplade till rimlig bedömning av säker körförmåga hos individen.</p> <p>Med tanke på att minst 70% verkar bedömas felaktigt under nuvarande regelverk, så verkar det ju knappt vara kopplat på gruppnivå heller.</p> <p>Jag ser inte någonstans i utredningsmaterialet hur många fler olyckor och dödsolyckor som man anser att ytterligare lättnader skulle ge, trots att man är mycket medveten om att befintligt regelverk, befintliga testmetoder och kravkriterier saknar evidens.</p> <p>Pratar vi noll extra dödsolyckor, 10 försäkringsärenden och 1 mindre personskada per år, om kriterierna tillät två</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>punkter i Estermann, men 700 av 1000 körkortsinnehavare skulle få behålla sina körkort?</p> <p>Med 700 extra förare i trafiken, är det förstås rimligt att skadorna ökar lika mycket som 700 genomsnittliga förare orsakar per år.</p> <p>Det borde redovisas tydliga siffror för varför man är så restriktiv, när det redan är bevisat att man är för hård och/eller har felaktiga testmetoder för att bedöma körkortsinnehavarnas körförmåga och trafiksäkerhet.</p> <p>Jag hävdar att kravkriterierna och straffet för de drabbade, står inte i proportion till samhällets vinst eller kostnader inom trafiksäkerhet, trafikskador eller samhällsekonomi.</p> <p>Sen saknas helt ett förslag och kapitel om övergångsregler:</p> <p>Vi som har tagit körkort, men som dragits in på de befintliga och uppenbart felaktiga grunderna, skall förstås automatiskt få tillbaka våra körkort så länge vi uppfyller de kommande kraven, om inga andra körkortshinder föreligger. Jag har tagit körkort som alla andra och jag har inte orsakat indragningen, det har systemfelet orsakat.</p> <p>Nedan är även de synpunkter jag skickade in till översynen inom EU tidigare i år och som jag fortsatt finner till stor del relevanta:</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Förslaget berör endast rättigheter för medlemsstater att utöva körkortsdiskvalifikation (vid brott och medicinsk hälsa) och men endast gärningspersonens grundläggande rättigheter som misstänkt eller fälld för brott.</p> <p>Förslaget har helt glömt bort rättigheter för körkortsinnehavare som varken orsakat trafikincident eller fällts för brott, att få en rättvis prövning av körkortsdiskvalifikationen, när en medlemsstats körkortsmyndighet utövar oproportionella eller felaktiga körkortsindragningar på t ex felaktiga medicinska grunder.</p> <p>Transportstyrelsen i Sverige har sedan 2010 utövat indragning av körkort på personer med synfältsbortfall, trots att både vetenskapliga studier och tester visar att detta är irrelevant och inte duger för att bedöma en individs förmåga att köra säkert.</p> <p>Nationella studier har visat att 70% av försökspersonerna med synfältsbortfall kör lika bra eller bättre än referensgruppen med körkortsinnehavare som inte har kända defekter. Ändå fortsätter indragningarna. Vi får inte en rättvis prövning i Sverige då domstolarna oftast går på Transsportstyrelsens utlåtande, trots att vetenskapligt underlag och nationella studier inte stödjer Transportstyrelsens villkor.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Vi blir ojämnt behandlade jämfört med andra grupper som tagit sina körkort på samma villkor som vi.</p> <p>Hade vi varit brottslingar hade vi haft rätt till en rättvis prövning.</p> <p>Hade vi varit handikappade hade vi haft rätt till handikappanpassning av bilen.</p> <p>Vi blir ojämnt behandlade jämfört med andra EU-medborgare som kan fortsätta köra bil i Sverige och inom EU, med samma medicinska status.</p> <p>Brottslingar i brottsmål är oskyldiga tills motsatsen bevisats.</p> <p>Vi synfälsdrabbade blir oskyldigt dömda på förhand, som olämpliga körkortsinnehavare, av Transportstyrelsen och även i svenska domstolar.</p> <p>Nu dras våra körkort in trots att Transportstyrelsen inte har registrerat några olyckor, inget vetenskapligt stöd finns, nationella försök visar att kriterierna är felaktiga och vi får inte ens bevisa vår körförmåga.</p> <p>Liksom handikappade som kan behålla körkort genom anpassad bil, borde vi dessutom kunna tillgodoräkna oss de tekniska möjligheterna i form av autobroms som finns på moderna bilar, innan vi bedöms som diskvalificerade.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Indragningarna har pågått i över 10år och 10000-tals personer har drabbats i Sverige i skillnad från övriga EU-länder som inte har samma kriterier eller inte tillämpar det utan ytterligare test för bedömning av individens förmåga.</p> <p>Jag och mina barn har under dessa år behövt åka bil med persongrupper som Transportstyrelsen inte undersöker och som varit klart sämre chaufförer än jag. Vissa har varit gamla, andra har haft ett senare upptäckt missbruk. Att dra in mitt körkort på felaktiga grunder har i praktiken ökat risken för olyckor.</p> <p>Vi borde få våra körkort tillbaka omedelbart. Transportstyrelsen är välkomna att dra in körkort på korrekta grunder.</p> <p>Synfältsvillkoren är inte korrekta grunder, däremot finns det en kombination av ålder och synfältsbortfall där vissa förare blir sämre, men synfält är inte en enskild faktor som räcker för bedömning av en individs körförmåga.</p> <p>Se bifogat remissvar från VTI, Statens väg- och trafikforskningsinstitut, avsnittet "Process för återkallande av körkort (visuella nedsättningar)" sid 3 i bilaga.</p>		
Privatperson 30 Omremiss	-	Transportstyrelsen nya förslag till föreskrifter vid omremiss är en förbättring jämfört med de gällande föreskrifterna och dess krav avseende synfält.	<p>Se kommentar på rad 151 och rad 155.</p> <p>Som framgår av konsekvensutredningen bilaga 2 liknar den föreslagna kravnivån för synfältet den kravnivå som</p>	220

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Men jag har ändå ett antal synpunkter utöver de jag skickat in i tidigare remissomgång gällande TSF 2020-99 :</p> <p>På sid 3 och 4 i förslaget till föreskrifter gällande synfält står det:</p> <p>"6 § För innehav av behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE eller traktorkort ska synfältet ha tillräcklig ljuskänslighet i ..."</p> <p>"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."</p>	<p>finns i flera andra länder i Europa som även de har hög trafiksäkerhet.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Av den tidigare remissomgångens "Bilaga 2 – Konsekvensutredning av kraven gällande synfält" står det:</p> <p>På sid 5 under "Estermanprogrammet": "Programmet testar i 120 punkter om personen ser punkterna"</p> <p>På sid 8 under "Vetenskaplig granskning av synfältsdefekters påverkan på körförmågan": " I den översyn som föregick föreskriftsarbetet granskades vetenskaplig litteratur för att få ledning i vilka synfältsdefekter som kan accepteras utan att trafiksäkerheten påverkas negativt. <u>Resultatet från granskningen visade att synfältsdefekternas utbredning på gruppnivå har ett samband med körförmåga, ju större defekter desto sämre körförmåga.</u> Transportstyrelsen konstaterade också att centrala synfältsdefekter orsakar mer problem än perifera defekter. <u>En svårighet är dock att svara på hur omfattande synfältsdefekter som kan accepteras vid bedömningar av körkortsinnehav. Det försvåras ytterligare av att körförmågan är beroende av många andra faktorer. Till exempel kan körförmågan påverkas av var defekten sitter, förmåga att kompensera, ålder och körvana.</u> För utförligare resonemang kring detta hänvisar Transportstyrelsen till översynsrapporten där även en referenslista finns bifogad.</p> <p>"6 Översyn syn - En översyn av de medicinska synkraven i Transportstyrelsens föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort, TSV 2018-2366 "</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Se särskilt det jag har understrukit.</p> <p>Hur kan det översättas till att 1+3 punkter är ok, men inte 5 eller 10? Hur kan 1+3 punkter av 120 anses vara en större defekt? Större defekt låter snarast som att det vore åtminstone 10 punkter för att på gruppnivå ha ett samband med sämre körförmåga. Sen säger det som sagt inget om individens förmåga att kompensera.</p> <p>Hur stora är inte snöflingor eller regndroppar som landar på bilrutan och skymmer sikten för en normal bilist, jämfört med dessa krav ovan?</p> <p>Vi drabbas oskäligt av indraget körkort på felaktiga grunder, med oerhörda konsekvenser för individen familjen (yrkesutövning och faktiskt samhället) medan andra körkortsinnehavare tillåts göra misstag och överträdelser, samt orsakar olyckor men döms med minimala konsekvenser.</p> <p>Våra körkort har blivit indragna på godtyckliga och ovetenskapliga grunder. Och det har varit känt under lång tid att det har varit så. Vi har blivit diskriminerade och nu riskerar diskrimineringen fortgå eftersom man åter verkar vara ute efter att sätta ett lite generösare, men fortsatt godtyckligt ovetenskapligt hårt krav.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>En restriktiv tolkningen innebär inte ökad trafiksäkerhet. I min fd familj innebär det att en grov missbrukare hade kvar körkortet och kunde köra barnen under flera år efter separationen. Så att sätta felaktiga restriktiva gränsvärden innebär inte ökad trafiksäkerhet, utan medförde i mitt fall att en körkortsinnehavare med missbruksproblem kunde hämta barnen men inte jag. Det tog rätt många år och frekventa fyllekörningar innan hon fastnade i kontroll.</p> <p>Rapporten 6 som det hänvisas till hittar jag inte längre på Transportstyrelsen hemsida. Söker man så får man en massa länkar till deras olika webbsidor, men rapporten kan jag inte finna.</p> <p>Det är också oskäligt att vi som drabbats av indragningar skall behöva söka om och ta nytt körkort. Äldre körkort innehåller inte sällan förmåner. Vi som drabbats av ogrundad, och sett till vetenskapen felaktig medicinsk indragning, har inte gjort överträdelser och skall inte diskrimineras jämfört med andra som har körkort från samma tid. Således är det orimligt att inte våra körkort återställs, förutsatt att vi inte begått andra brott efter den medicinska indragningen, som föranleder indragning.</p> <p>Sist men inte minst, undrar jag om det är rimligt att människor berövas alla möjligheter till transportmedel? Är det rimligt att de som fortsatt drabbas inte ens skall få köra moped i någon form?</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 31 Remiss	-	<p>Vi anser att Transportstyrelsens krav kring synfälsdefeketer är helt orimliga!! De behöver ändras! Detta har också framkommit i utredningar av bl.a. VT1.</p> <p>När man ska ta körkort krävs en enkel synundersökning som t.o.m tillåts göras av trafikskolor...</p> <p>De som olyckligtvis drabbas av nån form av sjukdom t.ex. glaukom, diabetes m.fl. utsätts för orimliga synfälskrav och tester i ett flertal maskiner såsom t.ex. Esterman, Humphrey.</p> <p>En tanke: Hur skulle gemene man, i olika åldrar/livssituationer etc klara dessa tester???</p> <p>Vad skulle hända om man låter ALLA som innehar körkort genomgå dessa krav? Jo, då skulle garanterat flera av oss/Er ej skulle uppfylla kraven. Vi skulle alltså bli BETYDLIGT färre på vägarna som uppfyller kraven att inneha körkort... Inte ens de med högre körkortsbehörighet, såsom tung lastbil med släp och buss behöver genomföra dessa tester regelbundet.</p> <p>Det borde vara LIKA FÖR ALLA!!!</p> <p>Att helt enkelt sänka kraven för dem, med ovan nämnda sjukdomar!! Att införa ett körprov med några års intervall. Självklart är trafiksäkerhet av yttersta vikt.</p>	<p>Se kommentar på rad 151.</p> <p>De medicinska kraven för innehav av körkort m.m. är avsedda att gälla som miniminivåer för personer i alla åldrar och livssituationer. Personer som innehar högre behörigheter behöver vart femte år förnya sina behörigheter. Vid en förnyelse behöver de lämna in ett läkarintyg för att visa att de uppfyller samtliga medicinska krav.</p> <p>Studier av Estermanundersökningar hos normalseende visar att även denna grupp kan ha lättare synfälsnedsättningar, men nedsättningarna är inte av sådan grad att de påverkar möjligheten till körkortsinnehav. Om en testpunkt missas på grund av tillfällig ouppmärksamhet, blinkning och så vidare sker alltid en omtestning och sannolikheten för att även denna ska missa är mycket liten.</p>	221

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Vi anser att det är TOTALT orimligt att utsätta dessa redan utsatta personer för horribla synfältskrav.</p> <p>VARFÖR HAR SVERIGE VÄRLDENS HÄRDASTE OCH TILL SYNES HELT ORIMLIGA OCH RUBBADE KRAV??</p> <p>Vi har för avsikt att driva saken vidare i olika medier t.ex. Kalla Fakta...</p>		
Privatperson 31 Omremiss	-	-	-	222
Privatperson 32 Remiss	-	<p>Bra att jag efter indraget körkort p.g.a. synfältsfel nu ser en möjlig förändring i det elände utan körkort som riksdagen utan betänkande fattat angående indraget körkort p.g.s "synfältsfel" och genomfört av Transportstyrelsen. Inga andra länder har som bekant liknande uppfattning . Försämrat synfält är inget skäl till konfiskering av körkort.</p> <p>I en "levande landsbygd" kommer man ingen vart utan bil. Kan möjligen ljushuvuden i riksdagen börja förstå vad en hel värld förstå. Transportstyrelsen verkställer tokerierna som en lydig hund. utan att tänka själv. Se nu till att jag liksom andra som berövats sin rätt att köra bil på ett påhittat skäl som Inget annat land tillämpar får sin rätt att köra bil tillbaka, hälsar en f.d. gammal taxiförare.</p>	Transportstyrelsen noterar synpunkterna. De föranleder ingen åtgärd.	223
Privatperson 32 Omremiss	-	-	-	224

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 33 Remiss	-	<p>Nedanstående yttrande gäller avsnitt om Synfält och Synfältskrav på sidorna 3, 4 och 5, paragraferna §5, §6 och §7.</p> <p>Solskydd finns i de flesta bilar och har funnits i bilar under lång tid. Jag utgår ifrån att solskydd och användande av solskydd godkänts av Transportstyrelsen. Användande av solskyddet gör föraren totalt blind för seende utanför bilen över horisontallinjen. För normalt seende förare saknas således krav på syn över horisonten och förare tillåts där vara totalt blind. För en person med nedsatt syn krävs relativt god syn inom motsvarande område med få testpunkter med förlorad/nedsatt syn. Användandet av keps med skärm, ibland mycket lång skärm har samma inverkan på seendet som ett solskydd. Användandet av keps tycks vad jag vet inte vara förbjudet vid bilkörning trots att den begränsar synen mer än tillåtet enligt de föreslagna reglerna. Det finns keps där skärmens sidor är nerböjda och där skärmen förhindrar den horisontella synen i sidled som borde vara förbjudna vid bilkörning.</p> <p>Kraven för synbortfall under horisontallinjen omfattar syn ner till 20 grader under horisontallinjen. Vid grova mätningar i min Volvo V70 skattar jag att med en kvinnlig person med längden, 170 cm (medellängden för svenska kvinnor är enligt SCB 166 cm), inte ser motorhuvan men ser vindrutans underkant med 6,7 grader under horisontallinjen. För en person med nersatt syn krävs att vederbörande kan se 13 grader nedanför vindrutans underkant utan synbortfall.</p>	Se kommentar på rad 151 och rad 184.	225

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		<p>Kraven på synbortfall i horisontalplanet kräver 60 grader åt båda hållen och med tillåten förskjutning krävs 50 grader. Då jag skattar läget av vänster hörnstolpe med mig som förare av min Volvo V70 finner jag att hörnstolpen sett från högra ögat (det ögat med största vinkeln) finner jag att stolpen ligger 31,7 grader till vänster om synfältets centrum. Av en person med synbortfall kräver Transportstyrelsen att man kan se till vänster åtminstone 18,3 grader utanför det som går att se i en Volvo V70.</p> <p>Transportstyrelsen verkar inte ha baserat sina förslag till bestämmelser för krav på synbortfall på faktabaserade undersökningar eller beprövad erfarenhet vilket framgår av ovanstående inlägg. I stället tycks man enbart ha använt dåliga gissningar och godtyckligt tyckande. Transportstyrelsen borde genomföra undersökning av vad som verkligen krävs för att säkert framför fordon. Man kan ju också undersöka hur utländska myndigheter baserat sina bedömningar på faktabaserat underlag. Om nuvarande förslag genomförs kommer Transportstyrelsen att inte verka seriöst och sakna trovärdighet, något som i hög grad gäller nuvarande bestämmelser.</p> <p>Om ovanstående synpunkter på orimliga krav på personer med synbortfall är felaktiga emotser jag gärna Transportstyrelsens underlag för sina förslag i propositionen.</p>		

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
Privatperson 33 Omremiss	-	-	-	226
Privatperson 34 Remiss	-	-	-	227
Privatperson 34 Omremiss	-	<p>Hur man kan påstå att en missad punkt innanför 10 grader kan vara diskvalificerande? Man tänker säkert på att papillen/blinda fläcken sitter utanför 10 grader. Men om en sådan missad punkt inte påverkar synskärpan, då kan den inte vara något problem. Det tycker jag vi ska påpeka till Transportstyrelsen. Jag kopierar dem till denna inlägga den 9 april med anledning av Omremissen.</p> <p>Är det verkligen ögonspecialister som har skrivit dessa anvisningar/föreskrifter?</p>	Se kommentar på rad 155.	228
Privatperson 35 Remiss	-	-	-	229
Privatperson 35 Omremiss	-	<p>Tog fram gamla blad från 2022 och inbjudan till workshopen.</p> <p>De visar på kraven och de stämmer med texten i föreskriften. Det får finnas ett fel inom 20 grader och det skall ligga mellan 10 och 20 grader. Så inom 10 grader skall det vara felfritt. Mellan 10 och 20 tolereras ett fel. Därtill kommer versen om området som ligger både innan och utanför 20 grader får aldrig vara större än tre testpunkter som ligger intill varandra diagonalt, vertikalt eller horisontalt. Det är ju löjligt. Även om du har 1,0 i synskärpa på båda ögonen (eller bio) så får du inte köra</p>	Se kommentar på rad 155.	230

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut	Rad
		bil i Sverige med en missad punkt inom 10 grader. Pelle som har diabetes fick stoppa en blödning i ögat med hjälp av laser åker dit. Trots att han har perfekt synskärpa. Dumhet måste bekämpas!		

Sändlista

Socialstyrelsen
Blickpunkten Aktiebolag
C bra optik i Hörby AB
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
Hammargrens Ur & Optik AB
Högsta förvaltningsdomstolen
JLH Optik AB
Kammarrätten i Sundsvall
Kommunal
Kommerskollegium
Lindbecks Ur & Optik AB
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 Aktieföretag
Optiker Tillgren AB
Optikhörnan i Degerfors AB
Polismyndigheten
Regelrådet
Riksförbundet M
Se & Arbeta AB
Skoglunds Optik AB
Specsavers Sweden AB
STR Service AB
Strokeförbundet
Svenska Diabetesförbundet
Svenska Glaukomförbundet
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)