



Indenova i Karlstad  
Krister Inde  
Landgången 1  
652 27 Karlstad

**Justitiedepartementet  
Registrator  
103 33 Stockholm**

2017-01-17

## **Ang. Förvaltningsrätternas svårigheter att döma i mål som omfattar dispens från synkraven för körkort och hur bedömningarna kan underlättas**

### **Dispens från medicinska krav avseende syn**

EU har stränga krav på synförmåga för att inneha körkort. Samtidigt finns EU-direktiv (Commission Directive 2009/113/EC of 25 August 2009 amending Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council on driving licences 2009) som anger att man kan få **dispens från dessa medicinska krav**. Sådan dispens söks hos Transportstyrelsen som i väldigt få fall (färre än 10 av flera hundra om året) beviljar sådan dispens. Vid ett negativt beslut vänder sig den enskilde i flera fall till Förvaltningsrätten för att hävda sin rätt och anger att Transportstyrelsen handlat oskickligt, ovetenskapligt eller orättvist. I EU-direktivet (se ovan) framgår att underlaget för en dispens kan vara **en noggrann medicinsk undersökning tillsammans med ett förarprov på väg. Detta har dock inte anammats av den svenska myndighetens trafikmedicinska handläggare.**

### **Utvecklade förarprovsbedömningar saknas**

Den som klagat till Förvaltningsrätten anger ofta att flera länder inom EU tillsammans med Norge, Danmark, Tyskland, Holland och Belgien med flera har utvecklat sådana förarprov och vill kunna genomföra dessa. I vissa fall har också intyg från trafikskolor angetts som bevismaterial.

Ytterligare argument för förarprovsbedömningar är tre högt rankade trafikforskare (som inte är läkare) som hävdar att strukturerade förarprov ger en helhetsbild, där knappt hälften av dem som testas klarar de krav som ställs. Dr Joanne Wood, en av de högst rankade och erfarna forskarna, går så långt att hon hävdar att ”performance is more essential than vision loss” (genomförandet är viktigare än synbortfallet). Dr Bart Melis Dankers i Holland leder ett fullskaleprojekt där majoriteten får avslag, men upp mot 40 % av dem som tränas och testas vid Fitness to Drive Centers blir godkända.

### **Lagen förhindrar förarprov som förordas av EU och i modern forskning**

I Sverige blir nästa alla underkända och får dispens, eftersom det inte funnits någon möjlighet att komplettera dispensansökan med förarprov. Förarprov har förbjudits i körkortslagstiftningen på inrådan av de svenska myndigheterna. Den holländska studien visar nu, efter fem år, att de som fått dispens inte orsakar olyckor i högre grad än förare med körkort utan dispens, snarare tvärtom. I USA visar studier i Alabama av dr Cynthia Owsley och hennes team – de mest citerade forskarna även av Transportstyrelsen – är erfarenheterna desamma. ”Det enda sättet att visa att man vara en säker bilförare är att se hur det fungerar i ett förarprov på väg”, vilket är samma lydelse som EU-direktivet anger.

### **Det svenska alternativet saknar vetenskaplig grund och beslutsprocess**

Som svar på dessa krav har sedan 2013 Transportstyrelsen gett stöd till Väg- och Trafikforskningsinstitutet, VTI, som utvecklat en körsimulator, där man kör i en virtuell miljö. Ännu finns ingen vetenskaplig uppföljning publicerad av dessa tester och efter mer än ett års tester har ingen ännu fått sina resultat bedömda som godkända eller underkända och därefter beviljats dispens av Transportstyrelsen. Den enskilde måste också betala 18 700 kronor i förskott före testen och får ingen direkt feedback av hur det fungerat av testledaren efter genomfört test. Ett annat problem är att upp till var tredje person får så kallad simulatorsjuka och ofta måste avbryta simulatoretestet utan resultat och utan att få tillbaka sina kostnader. VTI anger att av de 25 personer som testades i studien (som inte är publicerad) fick 11 godkänt, men ingen har fått beslut om dispens ännu (enligt tidningen Vi Bilägare).

### **Långa väntetider som skapar lidande och problem med arbete och isolering**

Mot bakgrund av dessa fakta återstår svårigheterna i Förvaltningsrätten att bedöma hur väl Transportstyrelsen bedömt de personer som vill ha dispens från de medicinska kraven. Den myndighet som genomför förarprov i Sverige är Trafikverket och verket ska nu enligt uppgift från VTI göra en parallell bedömning av simulatoretesten genom att gå igenom videoinspelningarna från simulatoretesterna. Man klarar av att testa 5 personer i veckan vid VTI och kön är nu på nästan 500 personer. Väntetiden blir då upp till två år för ett få göra simulatoretest idag, vilket också kräver att körkortet är indraget när man anmäler sig.

När personer som bevismaterial anfört goda vitsord från trafikskolor med erfarna trafikpedagoger har de i realiteten brutit mot körkortslagen, varför det är svårt att använda dessa intyg i domstolen. Men personer från Norge som genomfört förarprov i sitt hemlän Hedmark väster om Värmland kan få dispens och sedan köra in i Värmland och övriga Sverige. Från den 1 januari 2017 kan också personer med nationella körkort med dispens från övriga EU med rätt EU-koder köra i Sverige. Men inte svenskar som borde kunna få dispens på samma premisser.

### **Inled utveckling av särskilda förarprov**

Mycket talar för att vi i vårt land också skulle kunna utveckla förarprov som Transportstyrelsen och förvaltningsrätterna kan använda för att bedöma enskilda ärenden. En grupp inom Trafikverket i Karlstad har fått **särskilt uppdrag att utveckla sådana förarprov** vid andra förelägganden som att visa att man kan köra bil med en arm och andra uppkomna funktionshinder. Trafikverkets experter vid förarprovsvardningen skulle kunna utveckla strukturerade förarprov och då använda den erfarenhet, vetenskap och kunskap som finns hos de forskare som nämnts ovan.

Särskilt för personer med **mindre bortfall efter stroke och/eller laserbehandling av ”diabetesögon samt glaukom**. Dessa förarprov skulle kunna intyga och **komplettera** eller vara **alternativ till simulatortester** i samarbete med strokerehabiliteringen som nu bygger upp SMS-team, där SMS står för Stroke Med Synproblem. Dessa principer gäller redan idag för personer med kognitiva och minnesproblem enligt den s.k. P-Drive-metoden.

### **De nya förarproven kräver förändring av körkortslagstiftningen**

Dessa förarprov kan dock inte genomföras utan att den gällande körkortslagstiftningen ändras eller att man kan ge dispens för en särskild verksamhet och kompetens inom Trafikverkets förarprovavdelning så att dagens förbud inte hindrar genomförandet av sådana förarprov som kan komplettera den medicinska utredningen enligt gällande EU-direktiv. Förarprov kan också minska trycket på domstolarna eftersom förarprovaren efter genomfört test kan förklara för den som testas hur förarprovet gått och varför det i de flesta fall inte godkänts.

*Vi vill därför att Justitiedepartementet i samråd med Infrastrukturministern utreder om denna möjlighet till förarprov kunde verkställas genom en ändring av körkortslagstiftningen för att ge domstolarna ett bättre underlag med en högre grad av helhetssyn där inte enbart synfältstester visar om man kan köra bil trafiksäkert eller inte, utan där personens totala resurser och erfarenheter bedöms. Både vetenskap och EU-direktivet talar om fördelarna med ett förarprov av kompetenta specialister på trafik och trafiksäkerhet.*

Undertecknade ställer sig självklart till förfogande för att i en dialog med lagstiftaren diskutera våra tankar samt utreda hur vi i vårt land kan utveckla principer som förstärker bedömningar och som följer EU-direktivet och aktuell forskning inom trafikmedicin i samarbete med justitie- och infrastrukturministrarna sakkunniga.

*Anders Österlin*  
F d lagman  
Förvaltningsrätten i Karlstad  
Kungsgatan 4

652 24 Karlstad  
070-510 22 62

[anders@juridikipraktik.se](mailto:anders@juridikipraktik.se)

*Krister Inde*  
Synpedagog, författare och hedersdoktor inom  
Linnéuniversitetet, Kalmar  
Indenova i Karlstad  
Landgången 1, 652 27 Karlstad

·070-573 42 01 [krister@inde.nu](mailto:krister@inde.nu)