

På høy tid

På vegne av våre medlemmer og norske glaukompasienter takker Norsk Glaukomforening (NGF) for denne muligheten til å kunne gi innspill til stortingskomiteens høring om representforslag om å gjennomføre Stortingets vedtak nr. 960 av 20. mai 2021 om å myke opp adgangen til medisinsk begrunnet dispensasjon etter førerkortregelverket.

Norsk Glaukomforening representerer ca 1100 pasienter og pårørende som er rammet av øyesykdommen grønn stær (glaukom). Glaukom medfører at synsfeltet langsamt blir innsnevret. Hvert sykdomsforløp vil være individuelt og for mange langsom. Antallet pasienter som benytter øyedråper for glaukom, er anslått til ca 75.000 – noe studier tilsier vil øke sterkt i årene framover.

NGF har selvsagt som et premiss at samfunnet må ivareta høy trafiksikkerhet. Kun sjåførere med tilfredstillende syn bør ha førerkort. Vi er imidlertid opptatt hvordan synsevnen vurderes. Å frata noen førerkort er et sterkt inngripende tiltak overfor enkeltpersoner – og bør være godt begrunnet.

Etter en regelforenkling gjort av norske helsemyndigheter i 2017, er det langt flere enn før som er fratatt førerkort. Mange opplever dette som urimelig, eksempelvis om en har kjørt feilfritt med samme synsfeltutfall i 20 år – for så å miste førerkort kun basert på endret målemetode. Dette temaet angår våre medlemmer sterkt, og er satt opp som hovedtema på NGFs årsmøte i mars.

Strengest regelverki Europa

Hensikten med regelforenklingen var en tilpasning ift EU-krav. Dette har medført at målemetoden med såkalt pedimetri for måling av synsfelt for øyet, ble endret samtidig som rommet for skjønn som øyeleger og myndigheter kan utvise, ble kraftig innskrenket. I en grundig artikkel i [bladet Motor 3/2022](#) er det norske regelverket beskrevet som det strengste i Europa pr i dag.

Utsagn fra norske øyeleger viser at stadig flere personer som er innkalt til undersøkelse av synsfelt, velger å avstå fra dette ut av frykt for å miste førerkortet. Det er selvsagt uheldig for pasientene som vil få utsatt oppstart av behandling for en uopprettelig sykdom. Det kan også få alvorlige konsekvenser for trafiksikkerheten generelt. Sen behandling er også samfunnsøkonomisk uheldig.

NGF er som alle opptatt av å ivareta god trafiksikkerhet. Vi ser det som betryggende at det er strenge krav til syn for å ha kontroll over et potensielt farlig fartøy. Det foreligger imidlertid mye forskning uten å påvise noen klar sammenheng mellom mindre tap av synsfelt og redusert trafiksikkerhet. Gitt at sykdommen slår meget individuelt ut og endringer vanligvis skjer meget langsamt, vil mange pasienter kunne opprettholde kravene til førerkort lenge, det kan dreie seg om tiår. Som enkelte øyeleger har skrevet i sine innberetninger om pasienter til fylkeslege, kan de som øyeleger ikke se bort fra at pasienten kan ha lært seg teknikker som eksempelvis hurtige skift av blikkretningen som i forhold til kjøreegenskaper kan kompensere for bortfall av synsfelt.

Dagens system gir ikke anledning til å vurdere pasienters kjøreegenskaper ved hjelp av simulorteknologi som er i bruk i allminnelig føreropplæring i Norge i dag. Simulortest gir anledning til å teste ut kjøreegenskaper til sjåfører under helt trygge forhold og med en rekke

krevende trafikksituasjoner. Simulatorteknologien tillater også at en kan følge og analysere sjåførens øyebevegelser under kjøring for å dokumentere sjåførens oversikt over bilens omgivelser.

Faglig kritikk av dagens system

Det er selvsagt viktig med gode kriterier og gode målemetoder for å vurdere hva som er et tilfredsstillende syn. Det bør være tillit til at disse vurderingene er riktige. Etter vårt syn er det for svakt å ensidig bygge på relativt enkle målinger av respons på korte lysglimt i en kunstig og for mange ubehagelig perimetritest som ikke er utviklet med dette som formål (jf. Esterman-programmet). Det er godt dokumentert at måling av synsfeltsvekkelser ved perimetri alene ikke er egnet som indikator på kjøreegenskaper. I rapporten «Regeringsoppdrag synsfält» fra Statens väg- og transportforskningsinstitut i Sverige står det: «Slutsatsen som forskningslitteraturen enstemmig lyfter är att det behövs förarprov (på väg eller i en simulator) för att kunna genomföra en valid bedömning» ([VTI-rapport 1146](#)).

Dagens regelverk resulterer trolig for ofte i at pasienter med selv små svekkelser i synfelt taper førerrett - uten noen mulighet til en individuell vurdering av kjøreferdigheter. Slik vi ser det, utgjør dette ikke en tilfredsstillende rettssikkerhet. Tall fra Helseklage og Helsedirektoratet viser at klagesaker om syn i 2020 utgjorde over to tredjedeler av alle klagen til Helseklage. Synsfelt alene sto for over halvparten av klagen knyttet til helsekrav og førerrett.

I en fagartikkel skriver tre spesialister i øyesykdommer, Thora Elisabet Jonsdottir, Eva Meling Ødegaard og Øystein Kalsnes, nylig at «Esterman-programmet bør ikke brukes for å avgjøre om synsfeltkravene til førerkort er oppfylt.» (Se artikkelen [«Synstest må tilpasses førerkortkravene»](#), publisert 12. november 2020 i Tidsskrift for den norske legeforening). Forfatterne forklarer at Esterman-testen fra 1982 «ikke er tilpasset de langt nyere europeiske synskravene til førerkort».

I Sverige har Transportstyrelsen vurdert kravene til synsfelt og førerkort i rapporten «Översyn syn» (Dnr TSV 2018-2366, Juni 2020). I rapporten refereres det til vurderingene i flere land, inkludert Norge. De svenske forskerne konkluderer med å anbefale en ny nasjonal gjennomgang av synsfeltkravene til førerkort, og tillegger: «*I de fall synsfältkraven ändras kan fler medborgare komma att medges innehav av körkort*». I 2021 påla Riksdagen den svenske regjeringen å vurdere loverket på nytt. Grunnlaget er forskning hvor en gruppe fratatt førerkortet pga glaukom ble testet for praktiske kjøreegenskaper – noe som resulterte i at 70 prosent av gruppen fikk førerkortet tilbake. Sett opp imot en referansegruppe av andre sjåfører har forskerne konkludert med at de som fikk tilbake førerkortet kjører sikrere enn gjennomssnittsjåføren i Sverige.

Statens väg- og transportforskningsinstitut anbefalte i 2022 i VTI-rapport 1149 «Regeringsoppdrag synsfält» at personer som ikke fyller kravene i regelverket får mulighet til å gjennomføre en individuell kjøre- eller simulatortest for å vurdere deres egenskaper som sjåfør. I rapporten hevdes dette å kunne ha positiv effekt på trafikksikkerhet, rettssikkerhet, samfunnsøkonomi og velferd for den enkelte. Ifølge rapporten brukes allerede kjøretest til dette formålet i Finland, Danmark, Storbritannia og Nederland. Blant konklusjonene står det: «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.» ([VTI-rapport 1146](#)).

Test av kjøreegenskaper

Norsk Glaukomforening deler synet presentert i representantforslaget 46 S, at personer med utfall i synsfelt, men fortsatt godt syn bør få anledning til en praktisk kjøretest og/eller simulatortest.

Eksempelvis har vi medlemmer som har hatt dokumenterbart stabile synsfeltutfall over ca 20 år (mao ingen forverring av tilstanden), og som før de ble fratatt førerkort hadde kjørt uten uhell og uten at det hadde vært reagert på vedkommendes kjøring i hele denne tiden.

Flere medlemmer har valgt å ta en frivillig test i den avanserte kjøresimulatoren til trafikkskolen Way som benytter reelle biler og et stort antall simulerte trafikksituasjoner i kjøreopplæring. En erfaren kjørelærer analyserer kjøreegenskaper i simulator, og gir en skriftlig vurdering etterpå. Simulator testen oppleves av medlemmene som en meget god test på kjøreegenskaper (men kan gi sterk kvalmefølelse for noen, særlig eldre bilførere), og kan være et alternativ til praktisk oppkjøring med sensor. Simulatoren tilbyr også analyse av sjåførens øyebevegelser.

At dagens regelverk ikke åpner for at glaukompasienter kan få testet sine faktiske kjøreegenskaper hos Biltilsynet eller i simulator anser vi som en forskjellsbehandling i forhold til pasienter med andre sykdommer inkludert synsfelttap som ansees å være permanente (. Denne forskjellsbehandlingen har historisk vært begrunnet med at glaukom er en definert som en progressiv sykdom (og dermed ikke permanent), slik at synsfeltet til pasientene kan bli verre over tid. I og med at dette vanligvis er en meget sakte framskridende sykdom over år og ti-år, er dette urimelig for pasienter som behandles og som eksempelvis kan dokumentere stabile synsfelt over ca 20 år, og som har jevnlig oppfølging av øyelege (2-4 ganger årlig). I slike tilfeller er det liten risiko for at det skal skje en forverring som ikke blir fanget opp av kyndig personell.

Vi anser det også som en forskjellsbehandling av norske sjåfører opp mot sjåfører fra andre europeiske land at Norge har en strengere bedømming enn eksempelvis andre nordiske land. Nordmenn kan da møte sjåfører fra andre land med førerkort fra sitt hjemland på norske veier og oppleve det som en urettferdig forskjellebehandling. I et bredere eurpeisk perspektiv har forskerne Thea Melsen Sudmann , Thora Elisabet Jonsdottir, Fiona J Rowe og Øystein Kalsnes Jørstad undersøkt om EUs direktiv for synsfeltstandarder for bilkjøring (EU-kommisjonens direktiv 2009/11/EC) i henhold til likebehandling i Europa av personer med synsfelttap ift førerkort. Forskerne fra Arendal, Oslo og Liverpool viser her til blant annet forskjeller i praksis mellom de fem nordiske landene. De skriver at «selvom Norge og Storbritannia begge bruker Eastermanprogrammet til å fastsette kjøreegenskaper i tilfelle tap av synsfelt, er resultatene blitt tolket mer fritt i Storbritannia. Konsekvensen er at like synsfelttester kan bli tolket ulikt. Tross de beste intensjoner om å heve trafiksikkerheten, kan EU-lovgivningen slik utfordre europeiske bilføreres rett til juridisk likebehandling, konkluderes det (vår oversettelse, kilde: Sudmann TM, Jonsdottir TE, Rowe FJ, *et al.* «National application of the European visual field standards for driving: a survey study” i *journalen BMJ Open Ophthalmology* 2022

På høy tid

NGF prissetter høringen initiert i Stortings-komiteen, og håper den kan føre til en mer rettferdig og tillitvekkende vurdering av kravene til førerkort. Vi ser det som viktig at regelverket endres slik at det åpnes for vurdering av reell kjøredyktighet gjennom en praktisk kjøre- eller simulator test på et vis som ivaretar samfunnets behov for ivareta trafiksikkerheten.

Vennlig hilsen

Charlotte Deijenberg
Styreleder

Asle Haukaas
Nestleder