



Allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade — med fokus på tvåhjulig motorcykel

Version 9.0



Sveriges MotorCyklister

Bakgrund

Motorcyklister är som alla andra trafikanter trafiksäkerhetsmedvetna. Majoriteten tar inte onödiga risker utan njuter av att köra motorcykel. Det är en självklarhet för motorcyklister att ha ett giltigt körkort när man kör. Detta visar studier som genomförts av SMC, VTI och NTF (1, 2).

Vid dödsolyckor bland motorcyklister finns några faktorer som återkommer gång på gång. SMC har tidigare kallat dessa ”extremt beteende” och definierat fyra faktorer som ingår i begreppet. Dessa är 1. olovlig körning, 2. körning i påverkat tillstånd, 3. aggressiv körning och 4. mycket hög hastighet i kombination med vårdslöshet i trafik. Nu använder SMC begreppet **allvarliga trafikbrott** vilket är samhällets samlingsnamn och används för alla trafikanter.

Andelen dödsolyckor där någon eller flera av dessa faktorer ingår ökar, samtidigt som det totala antalet MC-olyckor sjunker. Det blir allt tydligare att allvarliga trafikbrott främst är ett problem bland de som kör motorcykel trots att de inte har ett giltigt körkort. Denna grupp är svår både att nå och att påverka med traditionella trafiksäkerhetsåtgärder. De är **inte** medlemmar i SMC.

Problemet finns i alla trafikantgrupper

Alkohol och droger förekommer bland dödade och svårt skadade i alla trafikantgrupper. VTI analyserade 236 cyklister som omkommit 2006–2015. Av dem hade 27 alkohol i blodet, 156 hade inte alkohol i blodet och för resterande 53 cyklister var förekomsten av alkohol okänd. En hade droger i blodet och hos 35 av dem med okänd förekomst av alkohol förekom läkemedel. Ingen av de alkoholpåverkade som omkom använde hjälm. VTI:s studie visar också att cykla med alkohol i kroppen tycks vara socialt accepterat, trots att de intervjuade framhåller en rad nackdelar (3).

VTI publicerade 2018 en studie som visar att **en fjärdedel** av de påverkade lastbils- och bussförarna som var inblandade i olyckor med dödlig utgång eller allvarligt skadade 2008–2015 saknade rätt körkortsbehörighet. Det ska jämföras med andelen påverkade på två procent bland samtliga förare av buss och lastbil som var inblandade i allvarliga olyckor (4).

I en rapport från SMC jämförs dödade på motorcykel och bil avseende körkortsinnehav och alkohol- och drogpåverkan mellan 2010-2014. Sju procent av bilförarna saknade körkort. 25 procent av de omkomna bilförarna som saknade körkort var påverkade av alkohol. Ser man till alla bilförare var sju procent påverkade av alkohol. Hela 50 procent av de omkomna bilförarna som saknade körkort var påverkade av droger vilket är betydligt högre jämfört med alla bilförare där sju procent var drogpåverkade (5.)

Statistik från Trafikanalys visar att 18 procent av alla fordonsförare som dog i trafiken under 2021 var påverkade av alkohol. Andelen är ungefär lika hög, 18 procent, bland MC-och bilförare. Bland andra förare är andelen drygt tolv procent. Högst andel, 28 procent, finns bland mopedförare och i den statistiken ingår även passagerare (6).

Statistik från Norge bekräftar SMC:s resultat

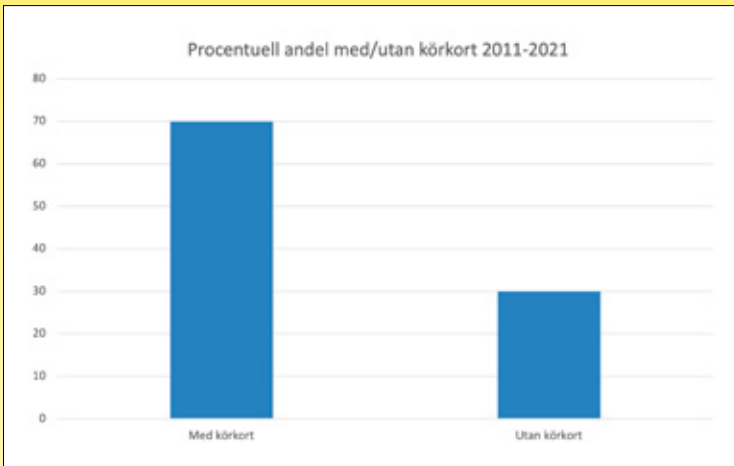
Norge har kommit längre än Sverige då det gäller att undersöka och analysera körkortsinnehav bland påverkade förare. Man har också en screeningutrusning sedan 2015 som gör att man med salivprov kan upptäcka förare påverkade av samt omfattning av illegala droger. En norsk studie av alla dödsolyckor med berusade och/eller påverkade bilförare 2005-2018 visar att 24 procent av de omkomna med en promillehalt över 0,5 saknade körkort jämfört med knappt en procent bland körkortsinnehavare (7). Studien visar också att både påverkade bil- och MC-förare utan körkort begår fler allvarliga trafikbrott, främst mycket för hög hastighet och avsaknad av bilbälte respektive hjälm.

Enligt Utryckningspolitiet var 25 % av påverkade förare i trafiken under 2020 anmälda för rattfylleri/drogattfylleri under 2015-2019. Hela 95 procent av de påverkade förarna var också anmälda för annan brottslighet 2015-2020, främst trafik- och narkotikabrott. Nästan hälften, 44 procent, av de påverkade förarna under 2020 hade anmälts för olovlig körning under perioden 2015-2020(8).

Olovlig körning bland dödsolyckor på tvåhjulig MC 2011-2021

SMC har sedan 2011 sammanställt statistik över dödsolyckor på MC utifrån körkortsinnehav. Alltför många av de förare som dör på motorcykel har inget körkort, har aldrig genomgått körkortsutbildning och har inte den kunskap som krävs för att köra motorcykel. Andra allvarliga trafikbrott som rattfylleri, drograttfylleri och vårdslöshet i trafik är överrepresenterade i gruppen körkortslösa.

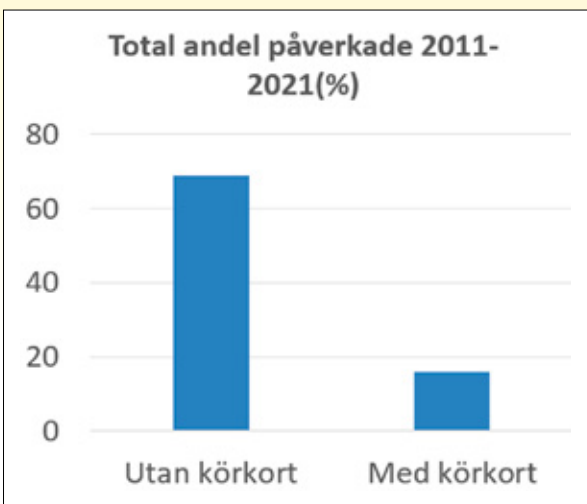
Av 378 omkomna saknade 114 personer körkort vilket motsvarar 30 procent. Medelåldern bland dem som saknade körkort var 30,5 år vilket är betydligt yngre jämfört med 45,8 år hos omkomna körkortsinnehavare. En medelålder på närmare 31 år visar dock att problematiken inte gäller enbart ungdomar. Andelen som saknar körkort har ökat jämfört med perioden 2005-2010 då de utgjorde 25 procent.



Figur 1. Körkortsinnehav bland dödsolyckor på tvåhjulig MC 2011-2021

Påverkade av alkohol och/eller droger

Totalt var 121 av de 378 omkomna på MC påverkade av alkohol och/eller droger. Två tredjedelar av de påverkade saknade körkort. Skillnaden är mycket stor mellan gruppen körkortslösa och de som hade körkort. De körkortslösa gjorde sig skyldig till en rad trafikbrott vid körningen som ledde till dödsolyckan. Ett exempel är att 69 procent av de körkortslösa som omkom på tvåhjulig MC var påverkade av alkohol och/eller droger jämfört med 16 procent påverkade i gruppen med körkort. Att köra MC utan körkort och dessutom vara påverkad ökar givetvis risken för allvarliga olyckor. Tyvärr ökar andelen påverkade av alkohol och droger även bland de omkomna som hade körkort. Det är främst andelen narkotikapåverkade som ökar bland omkomna motorcyklister.

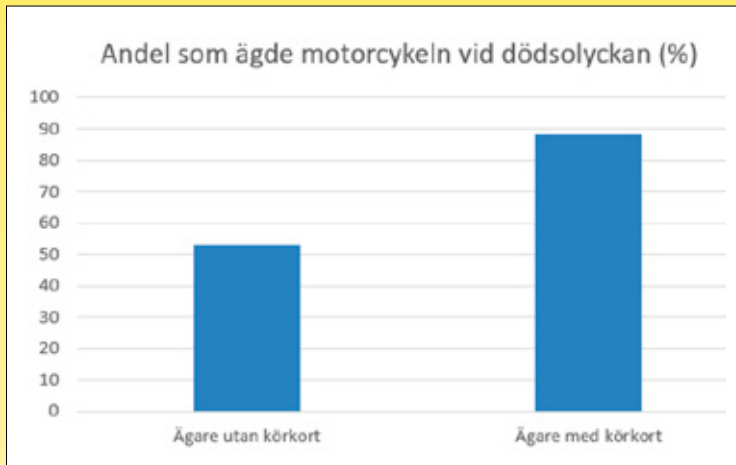


Figur 2. Andelen påverkade av alkohol och/eller droger bland de omkomna utifrån körkortsinnehav på tvåhjulig MC 2011-2021

Hjälmanvändning

Elva personer av 264 omkomna körkortsinnehavare saknade hjälm eller hjälmanvändningen var oklar vid olyckstillfället vilket motsvarar fyra procent. Bland de körkortslösa var motsvarande andel 27 av de totalt 114 omkomna, vilket är en fjärdedel. Att köra motorcykel utan körkort och inte använda hjälm ger en ökad risk för allvarliga skador och dödsfall i samband med att en olycka sker.-

Ägarförhållande



Figur 3. Ägarförhållanden bland de omkomna på tvåhjulig MC utifrån körkortsinnehav 2011-2021

Drygt hälften, 53 procent, av de som saknade körkort ägde motorcykeln de körde ihjäl sig på. Det kan jämföras med 88 procent bland dem som hade körkort. Ovana med motorcykeln ökar risken att dödas eller skadas allvarligt.

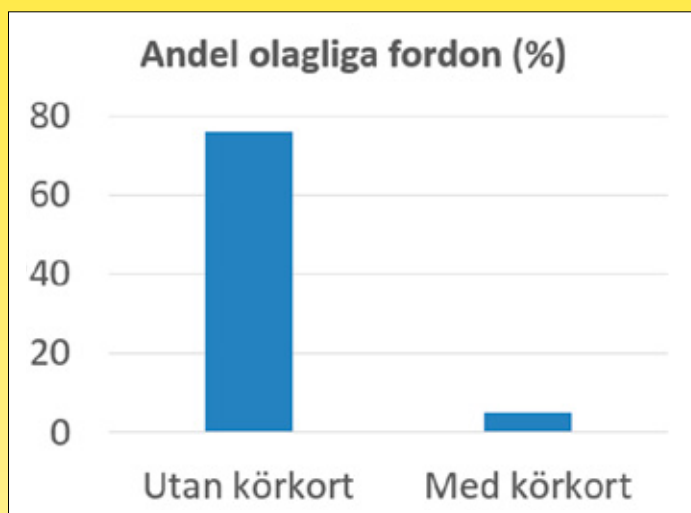
Ägartid före dödsolyckan

SMC har vid genomgång av djupstudierna konstaterat att många dör kort tid efter att man köpt motorcykeln. Därför har en djupdykning gjorts bland 160 personer som omkom på tvåhjulig MC under perioden 2017-2021. 52 av de 160 förarna saknade körkort. Av de 32 motorcyklarna som ägdes av förare utan körkort var 27 olagliga (avställda, oförsäkrade) vilket motsvarar 84 procent. Av de 95 motorcyklar som ägdes av förare med körkort var 6 olagliga vilket motsvarar 6 procent.

Alla känner till att en ny motorcykel också innebär en ökad olycksrisk. Men, i gruppen körkortslösa är risken att dödas alarmerande. Bland dem som ägde motorcykeln och saknade körkort dog 22 procent inom en vecka och ytterligare 19 procent inom en månad. Fyra av tio överlevde alltså inte den första månaden efter MC-köpet. Nästan två tredjedelar, 63 %, av de körkortslösa dog inom ett halvår efter MC-köpet vilket är mycket högre jämfört med gruppen som hade giltigt körkort där andelen var 25 procent. Bara 18 procent av de körkortslösa hade ägt motorcykeln längre än ett år jämfört med 68 procent bland körkortsinnehavarna.

Användning av olagliga motorcyklar i samband med dödsolyckan

Drygt fyra av fem, 76 procent, av de som saknade körkort körde en motorcykel som var olaglig att använda i trafik. Dessa motorcyklar var avställda och/eller oregistrerade och/eller oförsäkrade eller stulna. Detta problem är litet i gruppen med motorcykelkörkort där endast fem procent kört en olaglig MC, och då handlar det främst med körförbud på grund av utebliven kontrollbesiktning. Endast två körkortsinnehavare körde en oregistrerad motorcykel som inte får köras på landsväg vid dödsolyckan vilket 14 personer gjorde bland de som saknade körkort. Elva av de 108 körkortslösa körde en stulen motorcykel i samband med dödsolyckan. En tydlig skillnad i ägarförhållandet är att bland de körkortslösa MC-ägarna har man ställt av den kort tid efter köpet samtidigt som försäkringen sägs upp, men man fortsätter att köra fram till dödsolyckan.



Figur 4. Andel oregistrerade, avställda och oförsäkrade motorcyklar utifrån körkortsinnehav bland omkomna på tvåhjulig MC 2011-2021

Kön och olyckstyp

Det är i stort sett endast män som dör i kombination med allvarliga trafikbrott (111 av 114 personer). Kollisioner med andra fordon där andra trafikanter vållat dödsolyckan är betydligt vanligare bland körkortsinnehavarna medan singelolyckorna dominerar i gruppen körkortslösa.

Sammanfattning av dödsolyckor utifrån körkortsinnehav 2011-2021

	Utan körkort antal (%)	Med körkort antal (%)
Antal	114 (30%)	264 (70 %)
Medelålder	30,48	45,8
Ej påverkade	34 (30%)	222(84%)
Alkohol	25 (22 %)	24 (9%)
Promille, snitt (2011-2017)	1,698	1,13
Droger	36 (32%)	15(6%)
Både alkohol och droger	18 (16 %)	3 (1%)
Totalt påverkade	79 (69 %)	42 (16%)
Utan hjälm	27 (24%)	11(4%)
Ägare	60 (53 %)	232 (88%)
Avställd/oförsäkrad/körförbud	62 (54 %)	11 (4%)
Oregistrerad	14 (12%)	2 (0,07)
Stulen MC	11 (10%)	0
Totalt olagliga MC	87 (76%)	13 (5%)
Singel	75 (66%)	104 (40%)
Kollision	37 (32%)	145 (55%)
Vilt	2 (2 %)	14 (5 %)
Män (förare och passagerare)	111(97%)	250(95 %)
Kvinnor (förare och passagerare)	3 (3 %)	14 (5%)

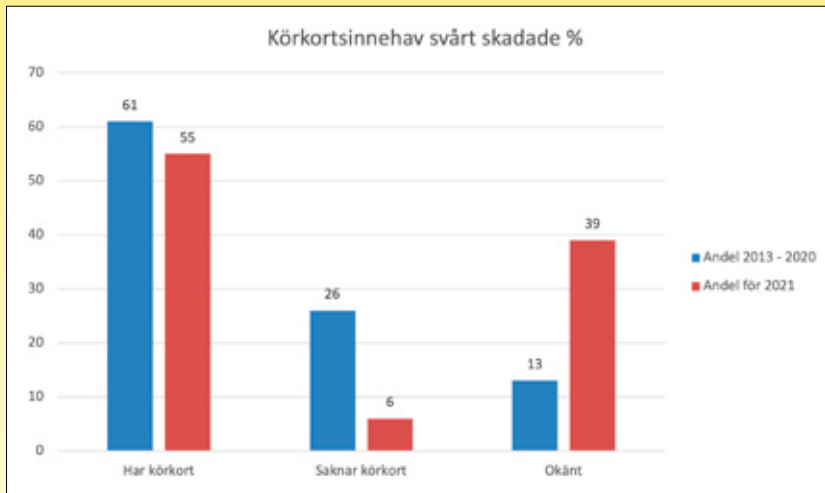
Tabell 1. Dödade 2011-2021 på tvåhjulig MC, med och utan MC-körkort. Källa: Trafikverkets djupstudier 2011-2021

Olovlig körning bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2021

SMC har gjort en sammanställning av Transportstyrelsens statistik över polisrapporterade MC-olyckor med svårt skadade MC-förare och passagerare. I statistiken ingår ålder, MC-modell, körkortsinnehav, ägarförhållande och eventuellt körförbud. Statistiken visar tydligt att olovlig körning är en viktig faktor inte bara bland dödsolyckor utan även bland MC-förare som skadas svårt. Tyvärr finns ett stort mörkertal eftersom uppgifter saknas om körkortsinnehav hos en stor grupp. SMC konstaterar att kvalitén på den inkomna statistiken försämrats betydligt för 2021 vilket försvårar jämförelsen med de insamlade uppgifterna för perioden 2013 till 2020.

Körkortsinnehav svårt skadade på tvåhjulig MC

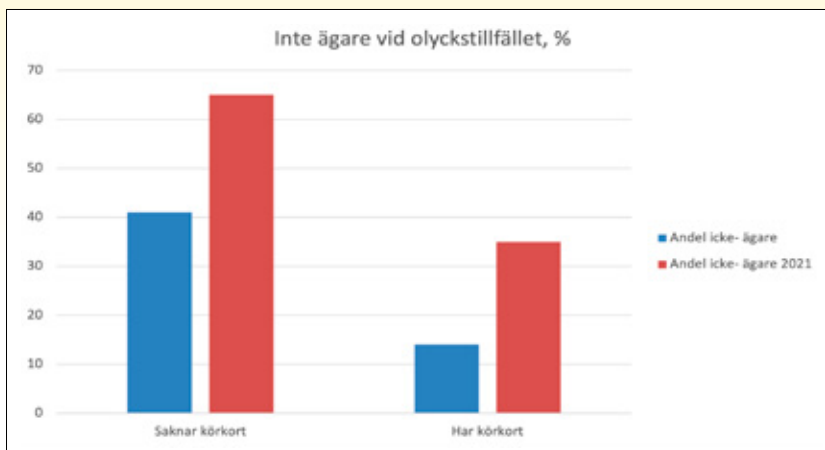
2 046 personer skadades svårt på tvåhjulig MC under 2013-2021 (10). I gruppen fanns 1 911 förare. SMC kunde utifrån statistiken från 2013 till 2020 fastställa att hela 26 procent av dessa saknade giltigt körkort. Det har blivit svårare att fastställa uppgifterna utifrån den bristfälliga statistiken för 2021 där uppgifter om körkortsinnehav saknas för 40 procent av föraren. Antalet körkortsinnehavare med giltigt A-körkort har sjunkit jämfört med tidigare år och motsvarar nu 55 procent. Detta kan betyda att andelen körkortslösa ökat om man summerar de som körde utan körkort (6 procent) med de 40 procent där uppgifterna saknas.



Figur 5. Körkortsinnehav bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2021

Ägarförhållande

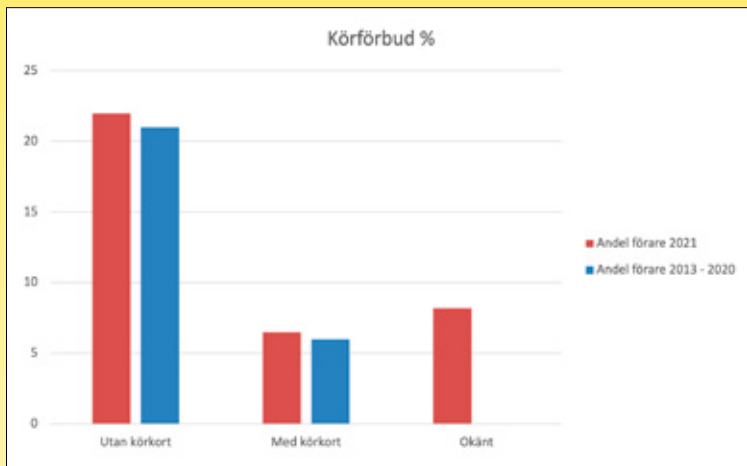
SMC har också studerat ägarförhållanden bland de svårt skadade för perioden 2013-2021. Precis som bland dem som dödas på motorcykel är det betydligt fler körkortslösa som kört en motorcykel man inte äger vid olyckstillfället. Från statistiken från 2013 till 2020 kunde SMC fastställa att hela 40 procent av de som saknade körkort inte ägde motorcykeln de körde vid olyckstillfället. I statistiken för 2021 saknas uppgifter för hela 26 procent om de var ägare av fordonet de körde. Av den bekräftade andelen som inte ägde fordonet saknas samtidigt uppgift för hela 48 procent om de hade körkort eller ej. SMC konstaterar att andelen som inte ägde motorcykeln var 35 procent bland körkortsinnehavarna. Motsvarande siffra var 65 procent bland dem som saknade körkort. I 65 procent ingår även dem där ägarskapsuppgift saknas.



Figur 6. Ägarförhållande vid olyckstillfället utifrån körkortsinnehav 2013-2021

Motorcyklar med körförbud

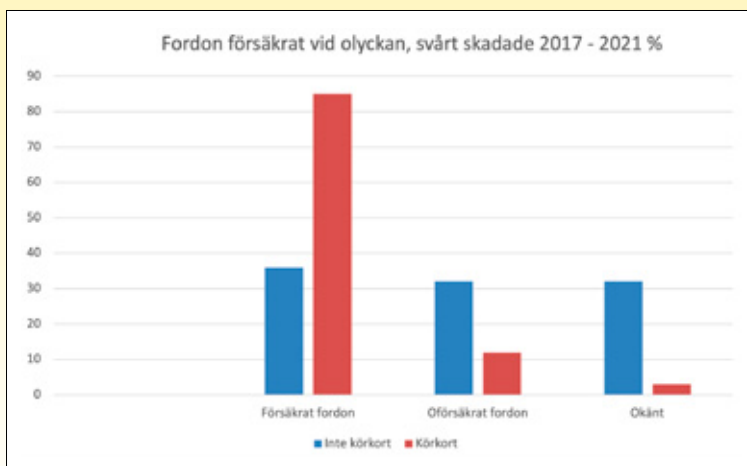
Andelen som körde en motorcykel som inte var tillåten att framföra på väg var betydligt fler bland de körkortslösa, vilket också överensstämmer med dödsolyckorna. 21 procent av de körkortslösa som skadades svårt körde en motorcykel med körförbud jämfört med 6 procent bland dem som hade körkort (avser perioden 2013-2020, utom 2019). För 2021 konstateras en liten ökning till 22 procent där körkortslösa framförde en motorcykel med körförbud i samband med olyckan där man skadades svårt. Tyvärr är statistiken bristfällig vilket gör att man inte kan klassificera om drygt åtta procent hade körkort eller körde en MC med körförbud vid olyckan. Statistikens ofullkomlighet gör det svårt att se tendenser, förändringar, bekräftelse för körkortslösas beteende samt vikten av körkortsinnehav.



Figur 7. Körde motorcykel med körförbud, utifrån körkortsinnehav 2013-2021 (utom 2019)

Försäkrade motorcyklar bland de svårt skadade

Bland de körkortslösa körde endast 36 procent en motorcykel som var försäkrad. Motsvarande andel bland de som hade körkort var 85 procent. Mörkertalet är stort bland gruppen som saknar körkort.



Figur 8: Körde motorcykel som var försäkrad, utifrån körkortsinnehav 2017-2021

Är körkortslösa MC-förare representativa för svenska motorcyklister?

Olycksstatistiken visar en helt annan bild av MC-förare än den som ges i SMC:s och NTF:s studie från 2010 om motorcyklisters attityder till trafiksäkerhet (1). I den studien uppger alla att de har MC-körkort. Inställningen till att köra berusad och/eller påverkad av droger är klart avståndstagande. Motorcyklister i studien uppgav en mycket bättre attityd i fråga om alkohol/droger jämfört med bilister. Att man betalar skatt, försäkring och kör ett registrerat fordon är en självklarhet likväl som att man inte kör en skenförsäkrad motorcykel. Samtliga

använda hjälm och en majoritet heltäckande skyddsutrustning. Att man gör en kontrollbesiktning av hojen och sköter om den visar Transportstyrelsens statistik år efter år. Det finns bara en faktor där MC-åkare är "sämre" än bilförare - motorcyklister är sämre än bilister på att följa gällande hastighetsgräns.

Åtgärder behövs från alla i samhället!

SMC har arbetat med trafiksäkerhet för motorcyklister sedan 1963 då organisationen bildades. Men, SMC når inte de som varken äger en MC eller har ett MC-körkort. För gruppen körkortslösa motorcyklister och andra trafikanter krävs insatser från alla som arbetar med trafiksäkerhet. Här följer några exempel.

Polis och rättsväsendet

Det är framför allt polisen som har möjlighet att ingripa mot förare som saknar körkort. I gruppen finns personer som är kända av polisen för tidigare trafik- och andra typer av brott. Polisen bör få mandat att vidta åtgärder mot gruppen, och genomföra kontroller och sanktioner riktade specifikt mot gruppen.

Körkortskontroller i stor skala bör prioriteras eftersom den stora andelen utan körkort inte bara finns bland dem som dödas utan även bland de svårt skadade. Statistik visar att det finns många körkortslösa även bland de som dödas i personbil och bland buss- och lastbilsförare. Genom körkortskontroller kan polisen även upptäcka personer som eftersöks i andra sammanhang. Fordon som framförs av kända personer bör prioriteras genom att använda ANPR, Automatic Number Plate Recognition vilket statistik från Norge tydligt visar.

2019 presenterades utredningen *"Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri Ds 2019:22"*, som föreslog skärpta straff för allvarliga trafikbrott som rattfylleri och olovlig körning. Den föreslog också ett nytt begrepp, upprepad svår brottslighet med långa fängelsestraff, för dem som ständigt återfaller i trafikbrott. SMC och många andra remissinstanser välkomnade förslaget som skulle träda i kraft 1 januari 2021. Men, i augusti 2022 meddelande Lagrådet att man underkänner regeringens förslag om strängare straff för rattfylleri och olovlig körning. En majoritet i riksdagen vill skärpa straffskalorna för trafikbrott, och har uppmanat regeringen att agera.

SMC:s genomgång av djupstudierna visar att de drogpåverkade bland dem som omkommer ökar, både bland de som har körkort och de körkortslösa. Polisen måste också få fler verktyg för att hindra fortsatt brottslighet. Svensk polis får idag bara undersöka ögat och ögats funktioner vid misstanke om brott i trafiken medan våra nordiska grannländer har screeningutrustning för narkotika. I Sverige har vi en nollgräns i trafiken avseende förekomst av narkotika men det saknas fastställda gränser för vad som är drograttfylleri och vad som är grovt drograttfylleri. I Norge har antalet narkotikapåverkade förare som påträffats ökat dramatiskt sedan man började använda denna utrustning i kombination med fastställda nivåer. Utredningen *"Kontroller på väg SOU 2021:31"* föreslår att salivprov samt analys av ögon och ögonrörelser ska kunna användas för sällning för narkotika i trafiken utan att misstanke om brott föreligger vilket SMC välkomnar. Inget beslut har fattats i frågan.

I det gemensamma svenska Nollvisionsarbetet

Att alla förare av motorfordon har ett giltigt körkort måste bli en prioriterad åtgärd i etappmålsarbetet för att minska antalet dödade och allvarligt skadade. SMC anser att körkortsinnehav är en självklarhet och uppmanar alla berörda att inkludera detta omgående. Statistik från Norge visar att en fjärdedel av dem som dödas i trafiken saknar körkort. Om statistiken är jämförbar i Sverige behövs en revidering av etappmålsarbetet med åtgärder för att möta denna grupp.

Det behövs årlig statistik där körkortsinnehav framgår hos förare som dödas och skadas svårt liksom nykterhet, ägarförhållanden och körförbud kopplat till körkortsinnehav. Det finns statistik i STRADA och djupstudierna som gör det möjligt att mäta och följa. Denna statistik bör publiceras i samband med Resultatkonferensen och spridas till alla aktörer. Enligt Trafikanalys skulle statistik över körkortsinnehav ha samlats och presenterats från och med 2022 vilket inte skett på grund av resursbrist.

Det är också viktigt att den höga andelen allvarliga trafikbrott i dödsolyckor och bland svårt skadade synliggörs för att dels medvetandegöra olika aktörer, dels fokusera på rätt åtgärder för denna växande grupp. Det handlar om försäkringsbolag, Trafikförsäkringsföreningen, organisationer, trafikskolor, myndigheter, domstolar, politiker, media, familj och vänner. Om kunskapen sprids finns möjlighet för alla att både informera och vidta åtgärder.

Det är viktigt att förändra attityden till trafiksäkerhet. Att så många körkortslösa dödas och skadas tyder på att det i vissa grupper är accepterat att köra olovligt. SMC anser att trafikantutbildning bör inledas redan i skolåldern, långt innan körkort är aktuellt. Grundutbildningen från skolan bör på ett naturligt sätt leda till ett aktivt val att ta körkort eller att inte köra motorfordon överhuvudtaget. Oavsett körkortsinnehav är trafikvett och trafiksäkerhet en fråga för hela samhället, även för fotgängare, cyklister och de nya lätta elfordon som nu syns på gator och trottoarer i stor omfattning.

Körkortssystemet för motorcykel bör ses över. Världens ledande trafiksäkerhetsexperter har satt utbildning som den främsta åtgärden för ökad säkerhet bland motorcyklister. Med detta som utgångspunkt måste vi arbeta för att så många som möjligt får tillgång till utbildning, att utbildningen är kostnadseffektiv och därmed tillgänglig för alla som uppfyller kraven för att ta körkort.

Statistiken från 2021 är bristfällig i många avseende och försvårar trafiksäkerhetsarbetet för alla, även SMC. Pandemin kan ha bidragit till att polisen inte kan leverera en komplett statistik kring de svårt skadade motorcyklister i trafiken men det är ingen förklaring till varför man inte redovisar körkortsinnehav bland närmare 40 procent av förarna i samband med olyckan. Bristerna gör det omöjligt att jämföra statistik med tidigare år och utvecklingen på området.

Det stämmer inte med grundprincipen i Nollvisionen där mätningar ska vägleda förbättringsarbetet genom att visa att förändringarna leder mot målet. En självklar mätning är körkortsinnehav som är ett tydligt, önskvärt och mätbart mål. Det är ett mål som alla inblandade kan ställa sig bakom och ta ansvar för. Om Nollvisionen fortsättningsvis ska vara relevant och alla ska arbeta mot de uppsatta målen måste statistiken leva upp till förväntningar och krav som sätts av regering och riksdag samt att nödvändiga resurser avsätts för ett fungerande systematiskt arbetssätt.

Källor

1. Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, Maria Nordqvist SMC och Nils-Petter Gregersen NTF, 2010
2. Motorcyklisters inställning till hastighet och acceptans av hastighetsgränser, Maria Nordqvist SMC och Nils-Petter Gregersen VTI, 2013
3. VTI rapport 945: Alkohol och cykling, en multidisciplinär studie, Henriette Wallen-Warner m fl 2017
4. VTI notat 22-2018: Förekomst av alkohol och droger hos förare av lastbil och buss som varit inblandade i dödsolyckor och olyckor med svåra personskador, Ekström och Forsman 2018
5. Extremt beteende-allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade på tvåhjulig motorcykel 4.0, SMC 2017
6. Vägtrafikskador 2021, Trafikanalys
7. Rusrelaterade dödsulykker i vegtrafikken 2005-2018, Hallvard Gjerde Oslo Universitetssjukhus, 2020
8. Hvem er ruskjøeren? Steven Hasseldal, chef Utrykningspolitiet, Norge, presentation Tylösandsseminariet 31 augusti 2021
9. Djupstudier av dödade på motorcykel 2011-2021, Trafikverket
10. Svårt skadade i polisregistrerade olyckor på MC samt körkortsinnehav, ägarförhållanden och körförbud 2013-2021, STRADA och Vägtrafikregistret, Transportstyrelsen