



---

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

---

## 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 dock några faktorer som återkommer gång på gång. SMC har tidigare kallat dessa faktorer ”extremt beteende” och har definierat fyra faktorer som ingår i begreppet. Dessa extrema beteenden är 1. olovlig körning, 2. körning i påverkat tillstånd, 3. aggressiv körning och 4. mycket hög hastighet i kombination med vårdslöshet i trafik. Nu väljer SMC att använda begreppet allvarliga trafikbrott istället. 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 men som saknar 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. VTIs studie visar också att cykla med alkohol i kroppen tycks vara socialt accepterat, trots att de intervjuade framhåller en rad nackdelar (5).

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 (6).

I en rapport från SMC jämförs dödade på motorcykel och bil avseende körkorts-innehav och alkohol- och drog-påverkan 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 (7).

## Olovlig körning 2005-2010

SMC representerar de svenska mc-förarna och har sedan 2011 sammanställt statistik baserat på körkorts-innehav. 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. Inom den här gruppen är även de andra tre allvarliga trafikbrott överrepresenterade. Andelen körkortslösa var 25 procent av alla omkomna MC-förare 2005-2010. Det visade Trafikverkets sammanställning (tabell 1).

Detta är tyvärr inte hela sanningen om dödsolyckorna 2005-2010. Många av de körkortslösa förarna ägde inte motorcykeln de körde ihjäl sig på. Hojen var dessutom ofta oregistrerad, avställd och oförsäkrad, och därmed inte tillåten att köra på väg. En femtedel av förarna i denna grupp hade inte hjälm när man körde ihjäl sig vilket varit krav enligt lag sedan 1975. Till sist var, i gruppen ”dödade utan körkort”, en majoritet (60 procent) berusade och/eller påverkade av droger.

### Dödsolyckor med förare utan mc-körkort 2005-2010

	dödsolyckor utan mc-kort	alla dödsolyckor
n	65	263
%	25%	-
Singelolyckor	62%	41%
Medelålder förare	30	39
Alkohol eller droger	60%	26%
Om alkohol, medel promille	1,6	1,4
Förare är juridisk ägare	32%	63%
Förare utan hjälm	20%	7%
Cross/enduro mc	22%	6%
Supersport mc	37%	38%
Oregistrerad mc	12%	3%
Avställd mc	35%	11%
Bedömd hastighet mkt över hastighetsgräns	42%	36%
Mörker, gryning eller skymning	46%	24%
Glesbebyggt område	46%	70%
Kommunal gata	55%	27%

Källa: djupstudier av dödsolyckor

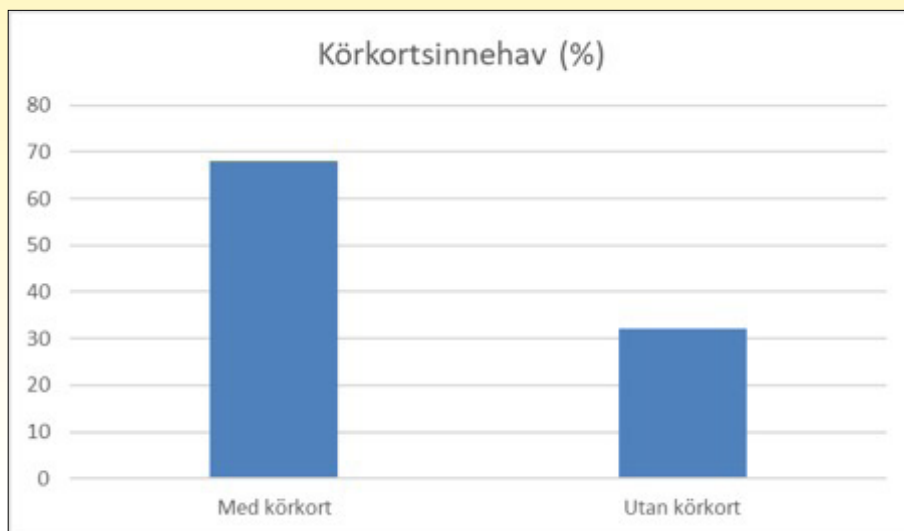
012-01-20

TRAFIKVERKET

**Tabell 1.** Dödsolyckor på MC 2005-2010, utan körkort jämfört med alla dödsolyckor.

### Olovlig körning bland dödsolyckor på tvåhjulig MC 2011-2018

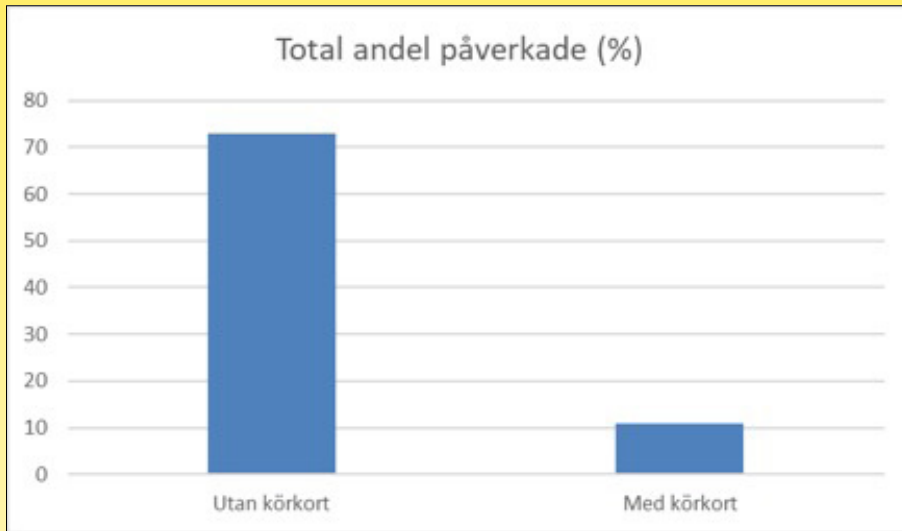
SMC gått igenom alla dödsolyckor på tvåhjulig motorcykel under åren 2011-2018 och jämfört gruppen som saknat körkort med dem som hade körkort (3). Skillnaden mot tabell 1 är alltså att grupperna redovisas var för sig i tabell 2. Av 297 omkomna saknade 94 personer körkort vilket motsvarar 32 procent. Medelåldern bland dem som saknade körkort var 32,6 år vilket är betydligt yngre jämfört med 45,64 år hos omkomna körkortsinnehavare. En medelålder på drygt 32 år visar dock att problematiken inte enbart handlar om 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 2011-2018.

### Påverkade av alkohol och/eller droger

Ställer man gruppen körkortslösa mot dem som hade körkort visar bilden tydligt att gruppen gjorde sig skyldig till en rad trafikbrott vid körningen som ledde till dödsolyckan. Ett allvarligt exempel är att majoriteten av de körkortslösa som omkom på tvåhjulig MC var påverkade av alkohol och/eller droger. Bland dessa var hela 73 procent påverkade av alkohol och/eller droger jämfört med elva procent påverkade i gruppen med körkort. Att köra MC utan körkort och dessutom vara påverkad ökar givetvis risken för allvarliga olyckor. Andelen påverkade av alkohol och/eller droger bland de körkortslösa har ökat jämfört med den tidigare perioden 2005-2010 då den var 60 procent. Glädjande är att andelen påverkade av alkohol och droger sjunker bland de omkomna som hade körkort.

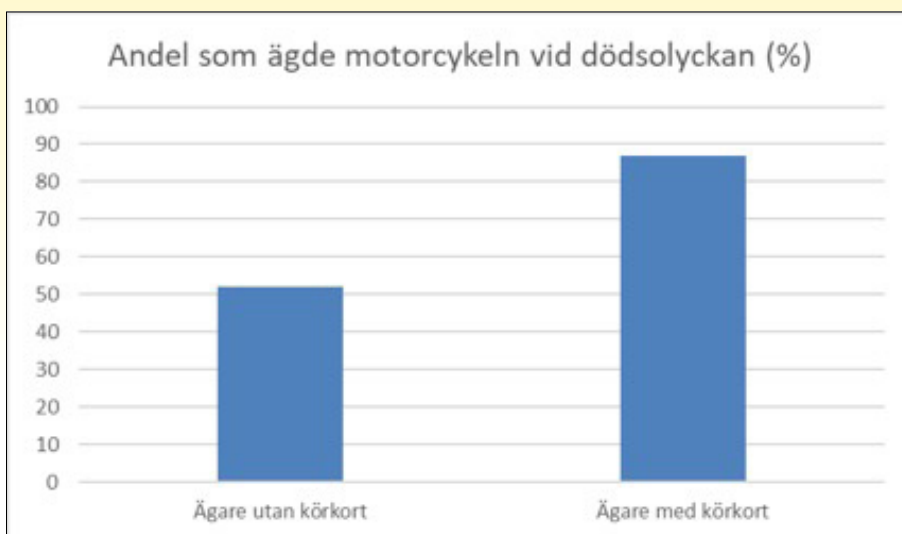


**Figur 2.** Andelen påverkade av alkohol och/eller droger bland de omkomna utifrån körkortsinnehav på tvåhjulig MC 2011-2018.

### Hjälmanvändning

Sju personer av de 203 omkomna körkortsinnehavare saknade hjälm vid olyckstillfället eller hjälmanvändningen var oklar. Bland de körkortslösa var motsvarande andel 23 av de totalt 94 omkomna. Att köra motorcykel utan körkort och inte använda hjälm medför en markant ökad risk för allvarliga skador och dödsfall i samband med att en olycka sker.

### Ägarförhållande

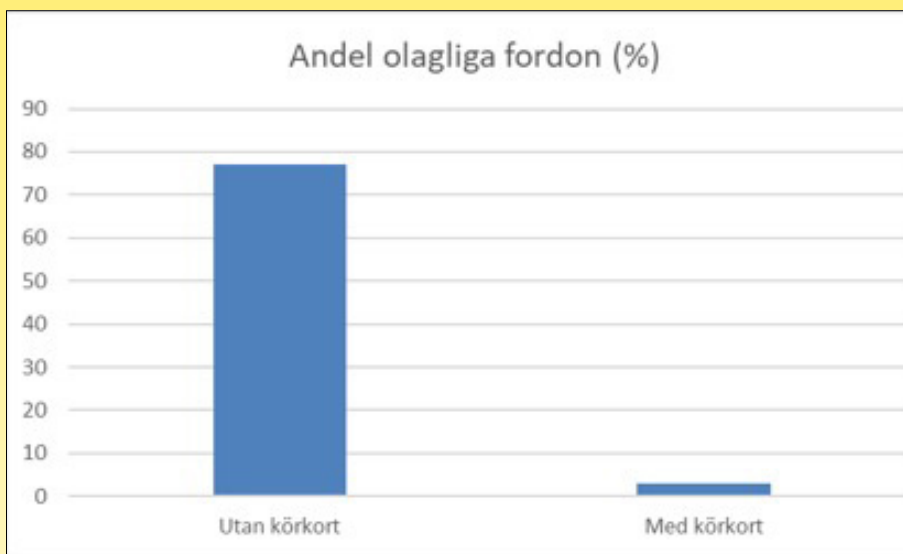


**Figur 3.** Ägarförhållanden bland de omkomna på tvåhjulig MC utifrån körkortsinnehav 2011-2018.

Drygt hälften, 52 procent, av de som saknade körkort ägde motorcykeln de körde ihjäl sig på. Det kan jämföras med 87 procent bland dem som hade körkort. Ovana med motorcykeln ökar också risken att dödas eller skadas allvarligt. Andelen ägare bland de körkortslösa har dock ökat betydligt jämfört med perioden 2005-2010 då den var 32 procent.

### Användning av olagliga motorcyklar i samband med dödsolyckan

Drygt fyra av fem, 77 procent, av dem 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 tre procent kört olaglig MC, främst med körförbud. Endast en körkortsinnehavare körde en oregistrerad motorcykel som inte får köras på landsväg vid dödsolyckan vilket tolv personer gjorde bland de som saknade körkort. Tio personer av de 94 körkortslösa körde en stulen motorcykel i samband med dödsolyckan. Ingen av körkortsinnehavarna har kört en stulen MC.



**Figur 4.** Andel oregistrerade, avställda och oförsäkrade motorcyklar utifrån körkortsinnehav bland omkomna på tvåhjul MC 2011-2018.

### Andra skillnader i ägandeförhållande

SMC har tittat på skillnader i ägandet mellan gruppen körkortslösa och körkortsinnehavarna under 2017. Av 13 omkomna utan körkort ägde nio personer motorcykeln. Övriga var stulna eller lånade. När SMC tittar på ägandet i övrigt visar det sig att endast en person körde en MC som var skattad, i trafik och försäkrad. Två motorcyklar var avställda endurohojar som ägarna haft ett år respektive tre månader. Bägge var avställda. Övriga fem ägare hade ägt motorcykeln i genomsnitt två dagar innan man ställt av den och sagt upp försäkring. Ägarna levde mellan en dag till ett år sedan man köpt motorcykeln. Även om de körkortslösa förarna äger motorcykeln var endast en av 13 motorcyklar tillåten att framföras på väg.

Jämför man detta med de 23 förare som hade körkort körde samtliga en laglig MC som var försäkrad och i trafik och därmed tillåten att framföras på väg. Endast två av 23 körde en MC man inte ägde. Sju av 21 körde en MC man ägt kortare tid än ett år.

### Kön och olyckstyp

Det är i stort sett endast män som dör i kombination med allvarliga trafikbrott. Kollisioner med andra fordon där andra trafikanter vållat dödsolyckan är betydligt vanligare bland körkortsinnehavarna medan singelyckorna dominerar i den körkortslösa gruppen.

## Sammanfattning av dödsolyckor utifrån körkortsinnehav 2011-2018

Tabellen nedan är en annan version av tabell 1 som omfattar perioden 2005-2010. Skillnaden mot tabell 1 är alltså att grupperna redovisas var för sig i tabell 2 för perioden 2011-2018.

### Dödade 2011-2018 – med och utan körkort

	Utan körkort antal (%)	Med körkort antal (%)
Antal	94 (32 %)	203 (68%)
Medelålder	32,6	45,64
Alkohol	23 (24 %)	14 (7 %)
Promille, snitt (2011-2017)	1,698	1,13
Droger	28 (30%)	9 (4%)
Både alkohol och droger	18 (19 %)	0
Totalt påverkade	69 (73 %)	23 (11%)
Utan hjälm	20 (28%)	7 (3%)
Ägare	48 (52 %)	177 (87%)
Avställd/oförsäkrad/körförbud	50(53 %)	6(3%)
Cross/enduro	12 (13%)	1 (0,05)
Stulen MC	10 (11%)	0
Totalt olagliga MC	72 (77%)	7 (3%)
Singel	60 (64%)	81 (40%)
Kollision	32 (34%)	112 (55%)
Vilt	2 (2 %)	11 (5 %)
Män (förare och passagerare)	91 (97%)	192 (95 %)
Kvinnor (förare och passagerare)	3 (3 %)	9 (6 %)

**Tabell 2.** Dödade 2011-2018 på tvåhjulig MC, med och utan MC-körkort. Källa: Trafikverkets djupstudier 2011-2018.

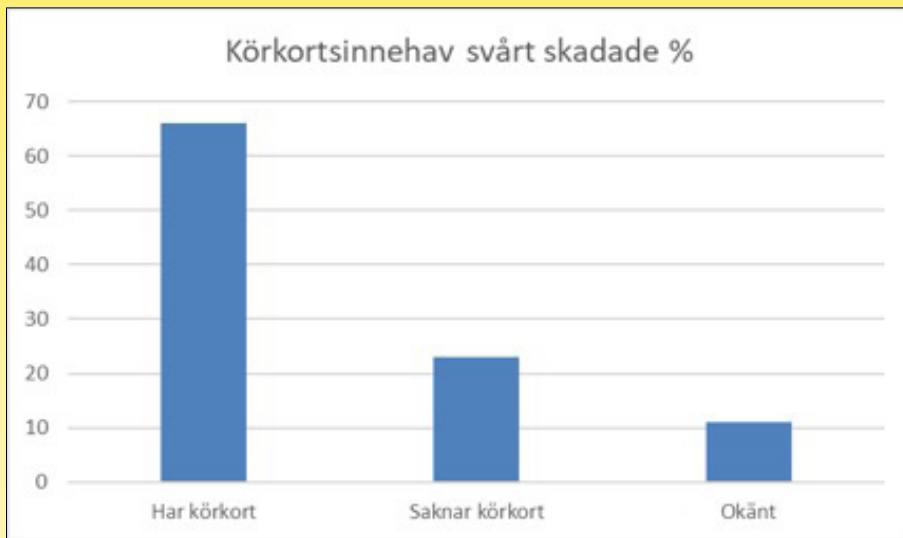


## Olovlig körning bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2018

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.

## Körkortsinnehav svårt skadade på tvåhjulig MC

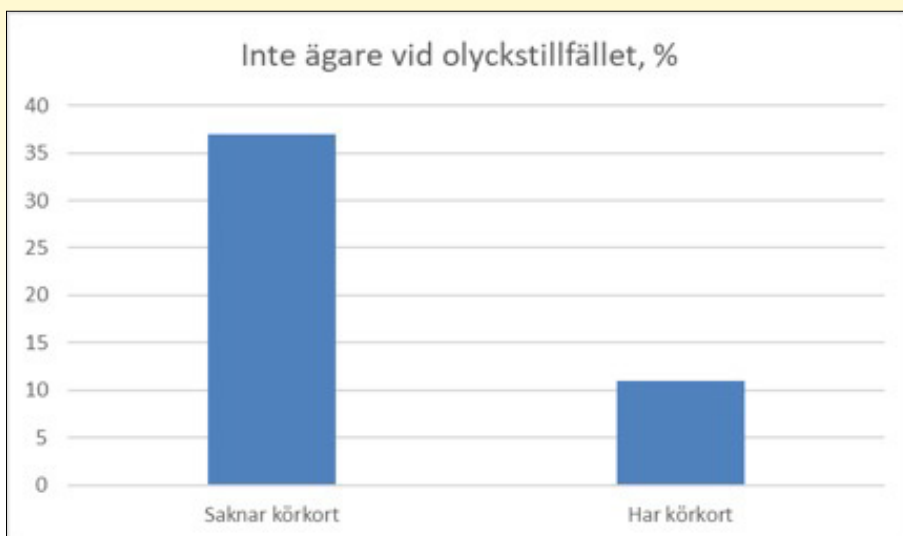
1 422 personer skadades svårt på tvåhjulig MC under 2013-2018 (4). I gruppen fanns 1 323 förare. Hela 23 procent av dessa saknade giltigt körkort. Utöver dessa saknas uppgift om körkort för elva procent. Endast två tredjedelar, 66 procent, hade giltigt A-körkort.



**Figur 5.** Körkortsinnehav bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2018.

## Ägarförhållande

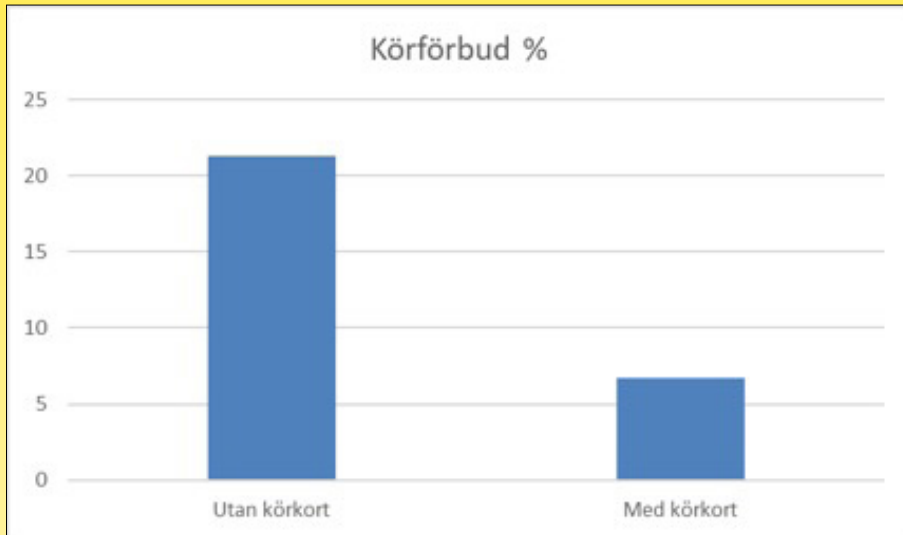
SMC har också studerat ägarförhållanden bland de svårt skadade för perioden 2013-2018. Precis som bland dem som dödas på motorcykel är det betydligt fler körkortslösa som kört en motorcykel man inte äger vid olyckstillfället. En tredjedel, 37 procent, av de som saknade körkort ägde inte motorcykeln de körde vid olyckstillfället. Bland de som hade körkort var motsvarande siffra elva procent.



**Figur 6.** Ägarförhållande vid olyckstillfället utifrån körkortsinnehav 2013-2018.

## Motorcyklar med körförbud

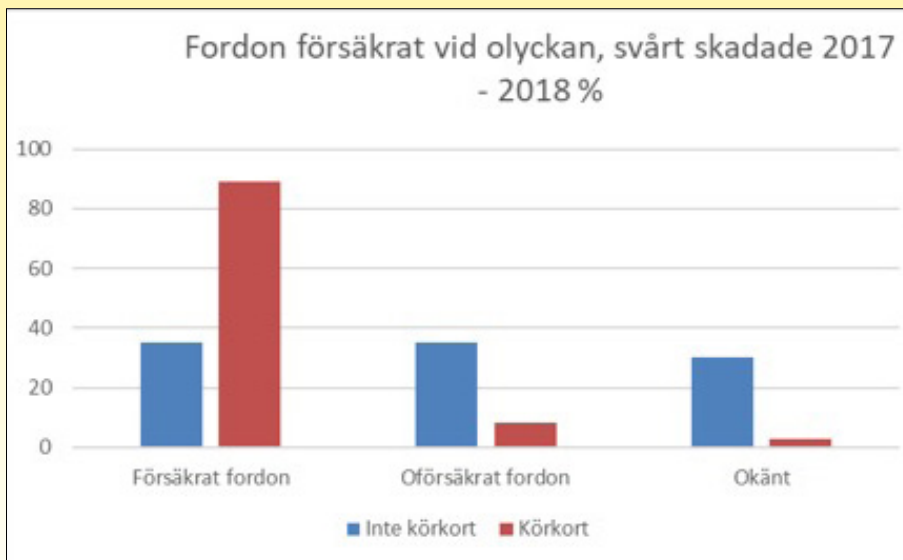
Andelen som körde en motorcykel som inte var tillåten att framföra på väg var betydligt fler bland de körkortslösa, vilket överensstämmer med dödsolyckorna. Över en femtedel, 21,3 procent av de körkortslösa som skadades svårt, körde en motorcykel med körförbud jämfört med 5,25 % bland dem som hade körkort.



**Figur 7.** Körde fordon med körförbud, utifrån körkortsinnehav 2013-2018.

## Försäkrade motorcyklar bland de svårt skadade

Bland de körkortslösa körde endast 35 procent en motorcykel som var försäkrad. Motsvarande andel bland de som hade körkort var 89 procent.



**Figur 8.** Körde fordon som var försäkrat, utifrån körkortsinnehav 2017-2018.

## Stämmer denna bild av svenska motorcyklister?

Olycksstatistiken visar tydligt en 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. Motorcyklisterna i studien uppger 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 använde hjälm och en majoritet heltäckande skyddsutrustning. Att man gör en kontrollbesiktning av hojen



och sköter om den visar Bilprovningens 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 arbetar 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 trafikbrott. Polisen bör få mandat att vidta åtgärder mot gruppen, kontroll 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 att problemet även finns bland buss- och lastbilsförare. Genom körkortskontroller kan polisen även upptäcka personer som eftersöks i andra sammanhang.

SMC ser fram emot regeringens översyn av straffskalorna för rattfylleri och olovlig körning. Det behövs en skärpning av straff, särskilt för de som ständigt återfaller i trafikbrott. Polisen måste få fler verktyg för att hindra fortsatt brottslighet, t ex att göra det möjligt att begära återkommande rattfyllerister häktade och utrustning för att upptäcka droger.

### **I det gemensamma svenska Nollvisionsarbetet**

Att alla förare av motorfordon har körkort måste bli en prioriterad åtgärd i etappmålsarbetet för att halvera antalet dödade och minska de allvarligt skadade med 25 % till 2020. SMC anser att körkortsinnehav är en självklarhet och uppmanar alla berörda att inkludera detta omgående. Om alla som körde motorcykel 2011-2018 haft körkort, skulle etappmålet för dödade och allvarligt skadade vara uppnått till stor del.

I detta sammanhang behövs årlig statistik från Transportstyrelsen och Trafikverket där körkortsinnehav framgår hos förare som dödas och skadas svårt liksom nykterhet, ägarförhållanden och körförbud utifrån 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.

Det är utomordentligt viktigt att den höga andelen allvarliga trafikbrott i dödsolyckor och bland svårt skadade synliggörs för att medvetandegöra olika aktörer. 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. Kan till exempel ett försäkringsbolag kräva körkort eller körkortstillstånd för att försäkra ett fordon? Hur kan Vägtrafikregistret användas?

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 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.

## 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. Djupstudier av dödade på motorcykel 2011-2018, Trafikverket
4. Svårt skadade i polisregistrerade olyckor på MC samt körkortsinnehav, ägarförhållanden och körförbud 2013-2018, STRADA och Vägtrafikregistret, Transportstyrelsen
5. VTI rapport 945: Alkohol och cykling, en multidisciplinär studie, Henriette Wallen-Warner m fl 2017
6. 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
7. Extremt beteende-allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade på tvåhjulig motorcykel 4.0, SMC 2017