



---

**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 använder SMC begreppet **allvarliga trafikbrott** istället eftersom det begreppet är vad som 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 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.

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.

I en rapport från SMC jämförs dödade på motorcykel och bil avseende körkorts-innehav 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 (8).

## Olovlig körning 2005-2010

SMC har sedan 2011 sammanställt statistik över allvarliga MC-olyckor, baserat på 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. 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%
Medelålderförare	30	30	39
Alkohol eller droger	60%	60%	26%
Om alkohol, medel promille	1,6	1,6	1,4
Förare är juridisk ägare	32%	32%	63%
Förare utan hjälm	20%	20%	7%
Cross/enduro mc	22%	22%	6%
Supersport mc	37%	37%	38%
Oregistrerad mc	12%	12%	3%
Avställd mc	35%	35%	11%
Bedömd hastighet mkt över hastighetsgräns	42%	42%	36%
Mörker, gryning eller skymning	46%	46%	24%
Glesbebyggt område	46%	46%	70%
Kommunal gata	55%	55%	27%

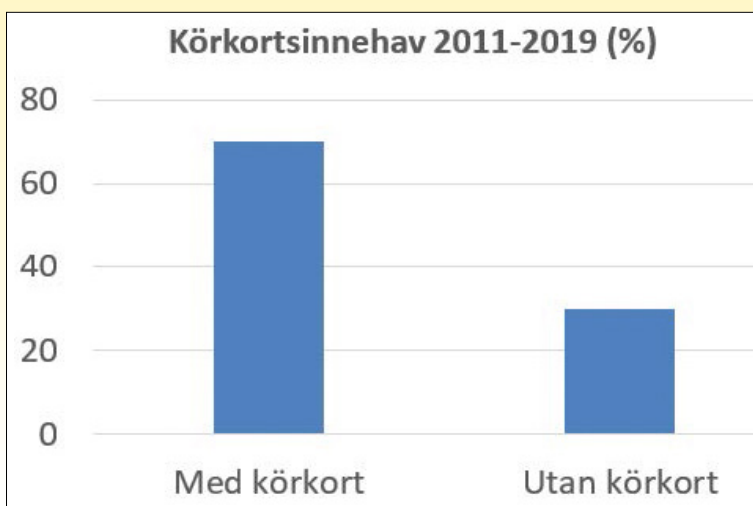
Källa: djupstudier av dödsolyckor

012-01-20 TRAFIKVERKET

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

### Olovlig körning bland dödsolyckor på tvåhjulig MC 2011-2019

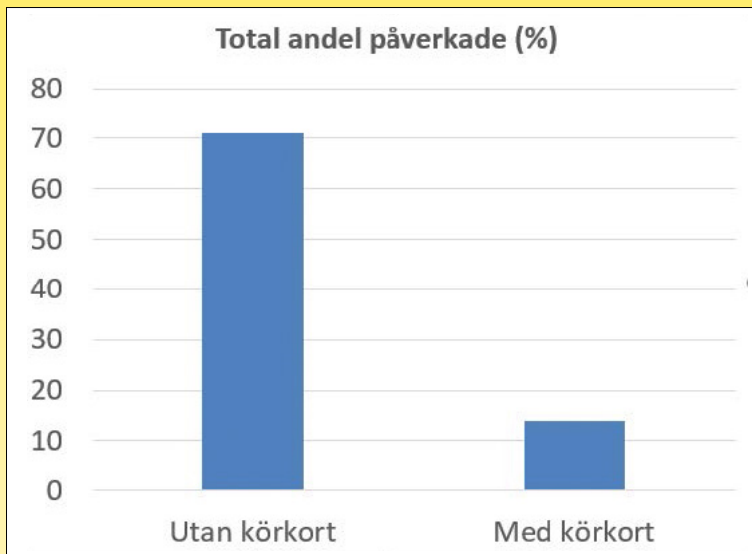
SMC gått igenom alla dödsolyckor på tvåhjulig motorcykel under åren 2011-2019 och jämfört gruppen som saknat körkort med dem som hade körkort (3). Skillnaden mot tabell 1 är alltså att grupperna redovisas var för sig i tabell 2. Av 325 omkomna saknade 98 personer körkort vilket motsvarar 30 procent. Medelåldern bland dem som saknade körkort var 32,7 år vilket är betydligt yngre jämfört med 45,2 år hos omkomna körkortsinnehavare. En medelålder på drygt 32 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 2011-2019

## 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 71 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.

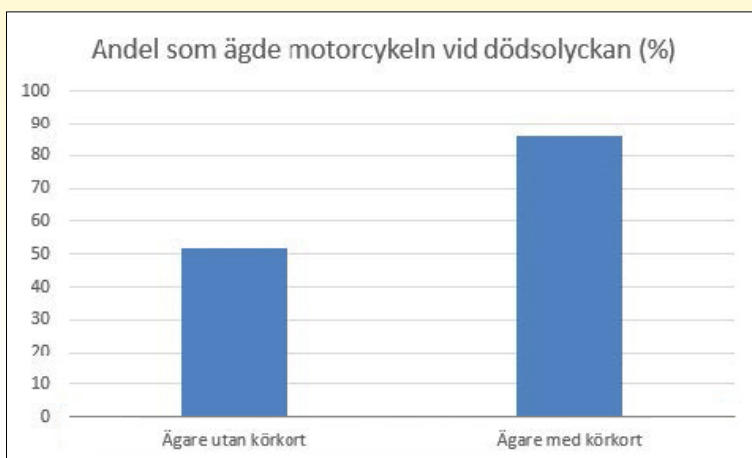


**Figur 2.** Andelen påverkade av alkohol och/eller droger bland de omkomna utifrån körkortsinnehav på tvåhjulig MC 2011-2019

## Hjälmanvändning

Tio personer av de 227 omkomna körkortsinnehavare saknade hjälm vid olyckstillfället eller hjälmanvändningen var oklar. Bland de körkortslösa var motsvarande andel 23 av de totalt 98 omkomna. 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

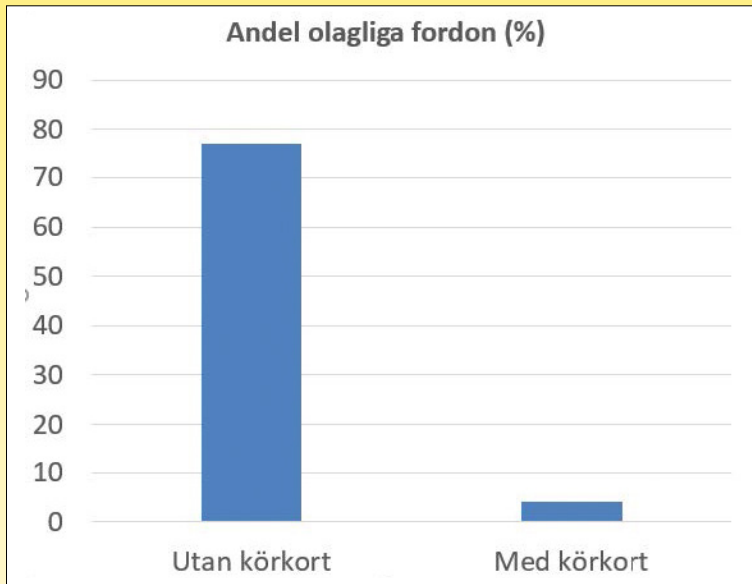


**Figur 3.** Ägarförhållanden bland de omkomna på tvåhjulig MC utifrån körkortsinnehav 2011-2019

Drygt hälften, 51 procent, av de som saknade körkort ägde motorcykeln de körde ihjäl sig på. Det kan jämföras med 86 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 fyra procent kört en olaglig MC, främst med körförbud. Endast en körkortsinnehavare körde en oregistrerad motorcykel som inte får köras på landsväg vid dödsolyckan vilket 13 personer gjorde bland de som saknade körkort. Tio personer av de 98 körkortslösa körde en stulen motorcykel i samband med dödsolyckan. Andra skillnader i ägarförhållandet är att bland de körkortslösa som äger en MC är det vanligt att man ställer av den kort tid efter köpet samtidigt som försäkringen sägs upp men man fortsätter att köra.



**Figur 4.** Andel oregistrerade, avställda och oförsäkrade motorcyklar utifrån körkortsinnehav bland omkomna på tvåhjulig MC 2011-2019

### Kön och olyckstyp

Det är i stort sett endast män (97 procent) som dör i kombination med allvarliga trafikbrott. 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 2011-2019

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 2011-2019 – med och utan körkort

	Utan körkort antal (%)	Med körkort antal (%)
Antal	98 (30 %)	227 (70%)
Medelålder	32,73	45,21
Alkohol	23 (22 %)	18 (8 %)
Promille, snitt (2011-2017)	1,698	1,13
Droger	29 (30%)	10 (4%)
Både alkohol och droger	18 (18 %)	3 (1%)
Totalt påverkade	70 (71 %)	31 (14%)
Utan hjälm	23 (23%)	10 (4%)
Ägare	51 (52 %)	196 (86%)
Avställd/oförsäkrad/körförbud	52(53 %)	9 (4%)
Cross/enduro	13 (13%)	1 (0,05)
Stulen MC	10 (11%)	0
Totalt olagliga MC	75 (77%)	10 (4%)
Singel	63 (64%)	90 (40%)
Kollision	33 (34%)	124 (55%)
Vilt	2 (2 %)	12 (5 %)
Män (förare och passagerare)	95 (97%)	214(95 %)
Kvinnor (förare och passagerare)	3 (3 %)	12 (5%)

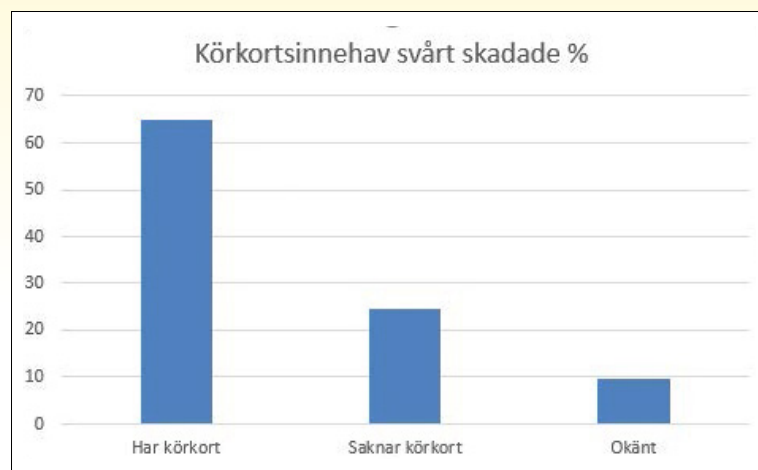
**Tabell 2.** Dödade 2011-2019 på tvåhjulig MC, med och utan MC-körkort. Källa: Trafikverkets djupstudier 2011-2019

### Olovlig körning bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2019

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

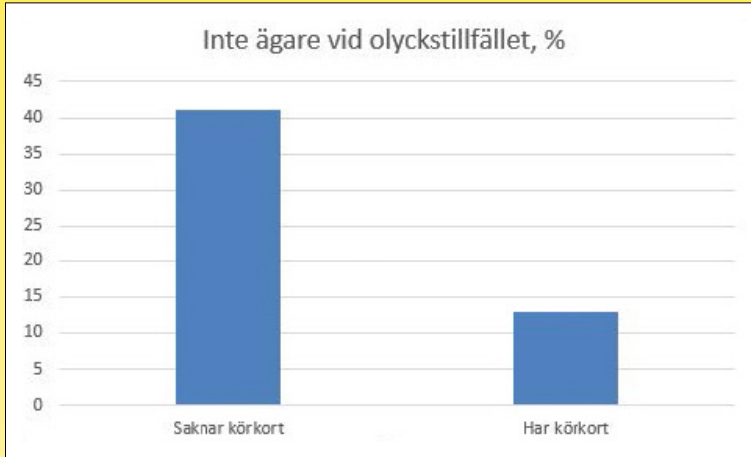
1 613 personer skadades svårt på tvåhjulig MC under 2013-2019 (4). I gruppen fanns 1 500 förare. Hela 24,4 procent av dessa saknade giltigt körkort. Utöver dessa saknas uppgift om körkort för knappt tio procent. Knappt två tredjedelar, 65 procent, hade giltigt A-körkort.



**Figur 5.** Körkortsinnehav bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2019

## Ägarförhållande

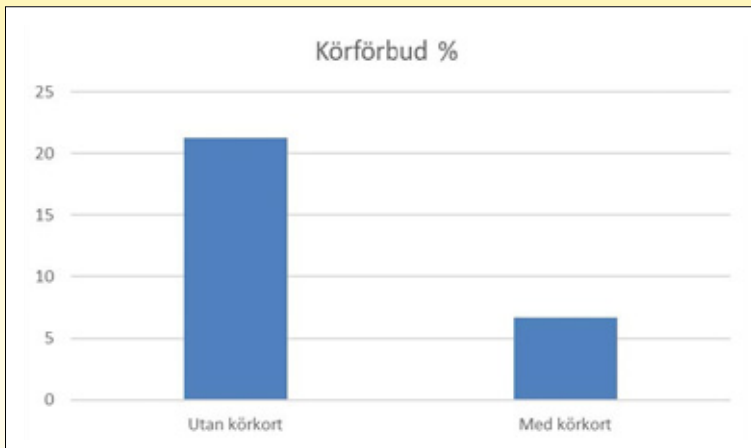
SMC har också studerat ägarförhållanden bland de svårt skadade för perioden 2013-2019. Precis som bland dem som dödas på motorcykel är det betydligt fler körkortslösa som kört en motorcykel man inte äger vid olyckstillfället. Hela 41 procent av de som saknade körkort ägde inte motorcykeln de körde vid olyckstillfället. Bland de som hade körkort var motsvarande siffra 13 procent.



**Figur 6.** Ägarförhållande vid olyckstillfället utifrån körkortsinnehav 2013-2019

## Motorcyklar med körförbud

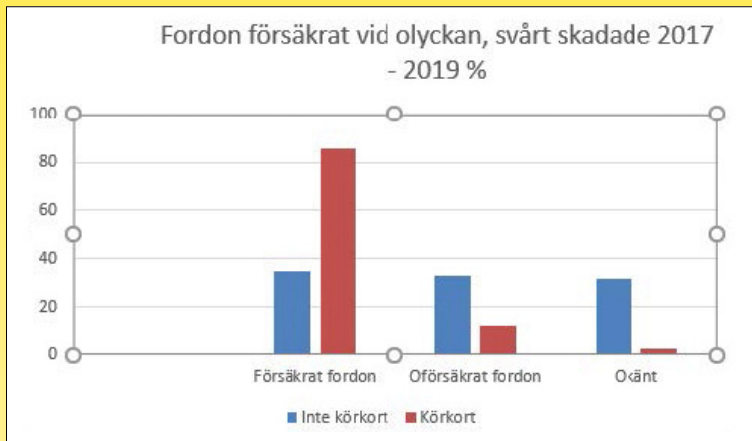
Andelen som körde en motorcykel som inte var tillåten att framföra på väg var betydligt fler bland de körkortslösa, vilket överensstämmer med dödsolyckorna. Över en femtedel, 21,3 procent av de körkortslösa som skadades svårt, körde en motorcykel med körförbud jämfört med 5,25 % bland dem som hade körkort (avser perioden 2013-2018).



**Figur 7.** Körde motorcykel 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 86 procent.



**Figur 8:** Körde motorcykel som var försäkrad, utifrån körkortsinnehav 2017-2019

## 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. Motorcyklister 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 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 trafikbrott. 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.

SMC ser fram emot att straffen skärps för allvarliga trafikbrott som rattfylleri och olovlig körning. Det nya begreppet upprepad svår brottslighet för de som ständigt återfaller i trafikbrott välkomnas. Polisen måste också få fler verktyg för att hindra fortsatt brottslighet, till exempel utrustning för att upptäcka droger. SMCs genomgång av djupstudierna visar att de drogpåverkade bland dem som omkommer ökar, både bland de som har körkort och de körkortslösa.



## I det gemensamma svenska Nollvisionsarbetet

Att alla förare av motorfordon har 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. Om alla som körde motorcykel 2011-2019 haft körkort, skulle etappmålet för dödade och allvarligt skadade inte bara vara uppnått utan även passerat med god marginal.

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 också 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 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.

## 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 2011-2019, Trafikverket
4. Svårt skadade i polisregistrerade olyckor på MC samt körkortsinnehav, ägarförhållanden och körförbud 2013-2019, 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