



---

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

---

Version 8.0

## 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 ”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 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. 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 dör i trafiken är påverkade av alkohol. Andelen är knappt 18 procent bland MC-och bilförare. Bland traktor, lastbils- och bussförare är andelen 22 procent. Högst andel, 26,7 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 procent av påverkade förare i trafiken under 2020 anmälda för rattfylleri/drograttfylleri 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 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( rattfylleri, drograttfylleri och vårdslöshet i trafik). Andelen körkortslösa var 25 procent av alla omkomna MC-förare 2005-2010. Det visade Trafikverkets sammanställning (tabell 1).

Detta är 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

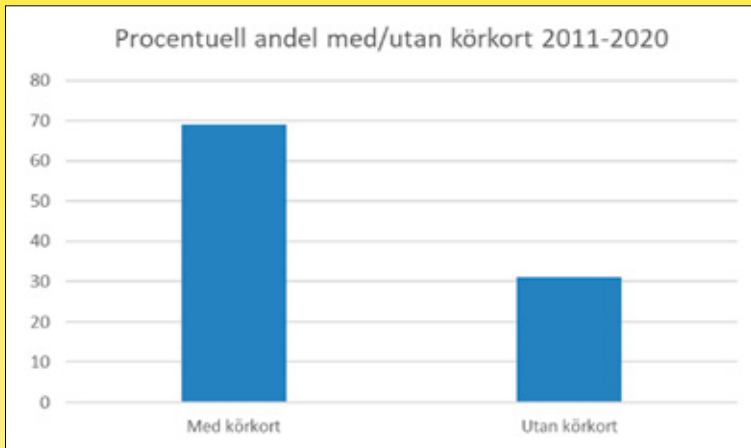
012-01-20

TRAFIKVERKET

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

### Olovlig körning bland dödsolyckor på tvåhjulig MC 2011-2020

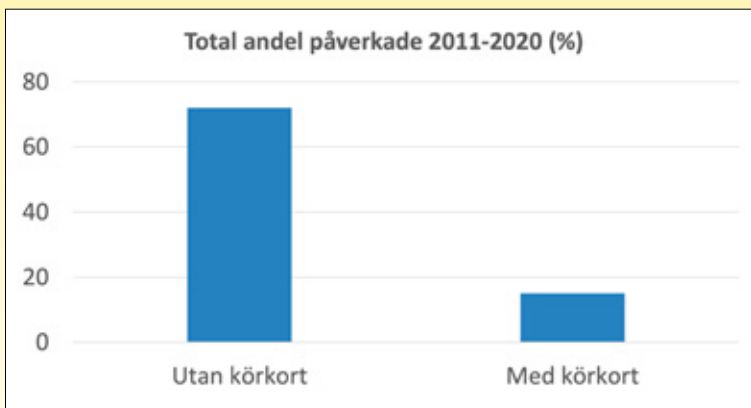
SMC gått igenom alla dödsolyckor på tvåhjulig motorcykel under åren 2011-2020 och jämfört gruppen som saknat körkort med dem som hade körkort (9). Skillnaden mot tabell 1 är alltså att grupperna redovisas var för sig i tabell 2. Av 353 omkomna saknade 108 personer körkort vilket motsvarar 31 procent. Medelåldern bland dem som saknade körkort var 30,9 år vilket är betydligt yngre jämfört med 45,3 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 2011-2020.

### Påverkade av alkohol och/eller droger

Totalt var 115 av de 353 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 allvarligt exempel är att 72 procent av de körkortslösa som omkom på tvåhjulig MC var påverkade av alkohol och/eller droger jämfört med 15 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. 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.

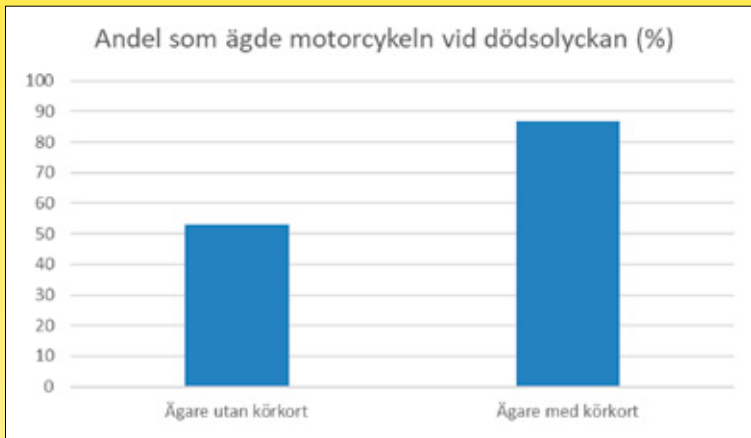


**Figur 2.** Andelen påverkade av alkohol och/eller droger bland de omkomna utifrån körkortsinnehav på tvåhjulig MC 2011-2020.

### Hjälmanvändning

Tio personer av de 227 omkomna körkortsinnehavare saknade hjälm eller hjälmanvändningen var oklar vid olyckstillfället. Bland de körkortslösa var motsvarande andel 27 av de totalt 108 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

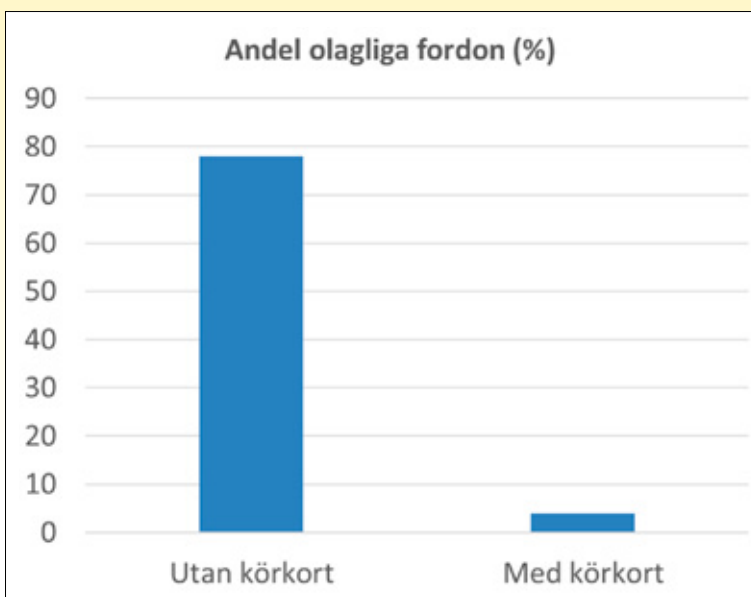


**Figur 3.** Ägarförhållanden bland de omkomna på tvåhjulig MC utifrån körkortsinnehav 2011-2020.

Drygt hälften, 53 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 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, 78 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 fyra procent kört en olaglig MC, och då handlar det främst med körförbud på grund av utebliven kontrollbesiktning. Endast en 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 2011-2020.



### Kön och olyckstyp

Det är i stort sett endast män som dör i kombination med allvarliga trafikbrott (105 av 108 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 2011-2020

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 2011-2020.

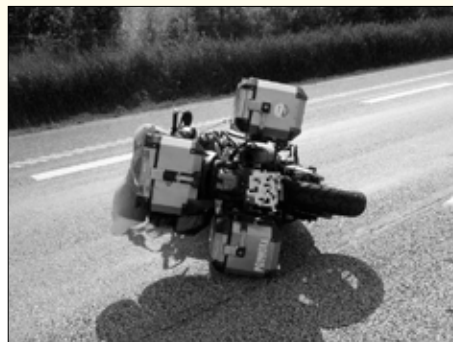
### Dödade 2011-2020 – med och utan körkort

	Utan körkort antal (%)	Med körkort antal (%)
Antal	108 (31%)	245 (69%)
Medelålder	30,87	45,33
Ej påverkade	29 (27%)	208 (85%)
Alkohol	25 (23 %)	21 (8,6 %)
Promille, snitt (2011-2017)	1,698	1,13
Droger	35 (32%)	13 (5%)
Både alkohol och droger	18 (17 %)	3 (1%)
Totalt påverkade	78 (72 %)	37 (15%)
Utan hjälm	27 (25%)	10 (4%)
Ägare	57 (53 %)	213 (87%)
Avställd/oförsäkrad/körförbud	59 (55 %)	9 (4%)
Oregistrerad	14 (13%)	1 (0,05%)
Stulen MC	11 (11%)	0
Totalt olagliga MC	84 (78%)	11 (4%)
Singel	70 (65%)	95 (39%)
Kollision	35 (32%)	137 (56%)
Vilt	2 (2 %)	12 (5 %)
Män (förare och passagerare)	105 (97%)	231(95 %)
Kvinnor (förare och passagerare)	3 (3 %)	13 (5%)

**Tabell 2.** Dödade 2011-2020 på tvåhjulig MC, med och utan MC-körkort. Källa: Trafikverkets djupstudier 2011-2020.

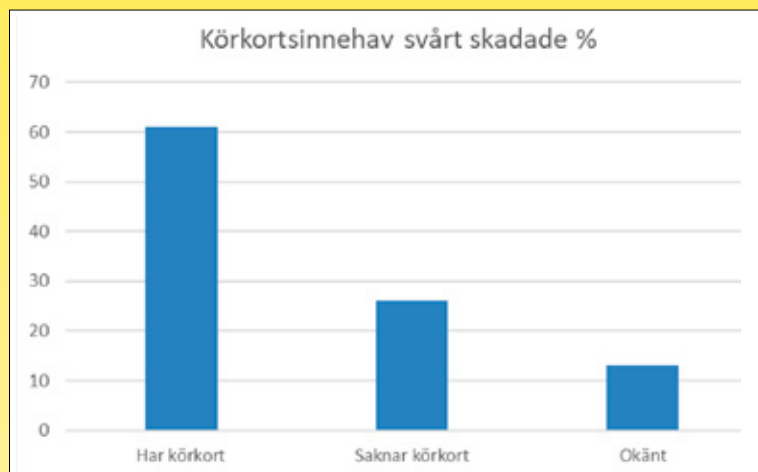
### Olovlig körning bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2020

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.



### Körkortsinnehav svårt skadade på tvåhjulig MC

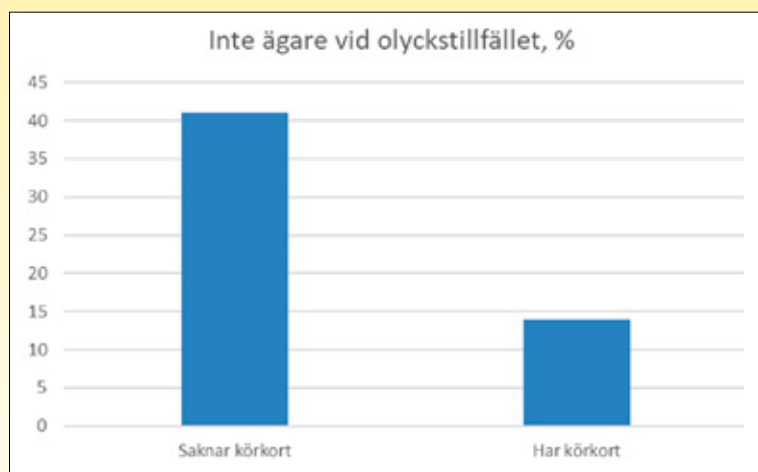
1 843 personer skadades svårt på tvåhjulig MC under 2013-2020 (10). I gruppen fanns 1 710 förare. Hela 26 procent av dessa saknade giltigt körkort. Utöver dessa saknas uppgift om körkort för 13 procent. Antalet körkortsinnehavare med giltigt A-körkort har sjunkit jämfört med tidigare år och motsvarar nu 60 procent.



**Figur 5.** Körkortsinnehav bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2020.

### Ägarförhållande

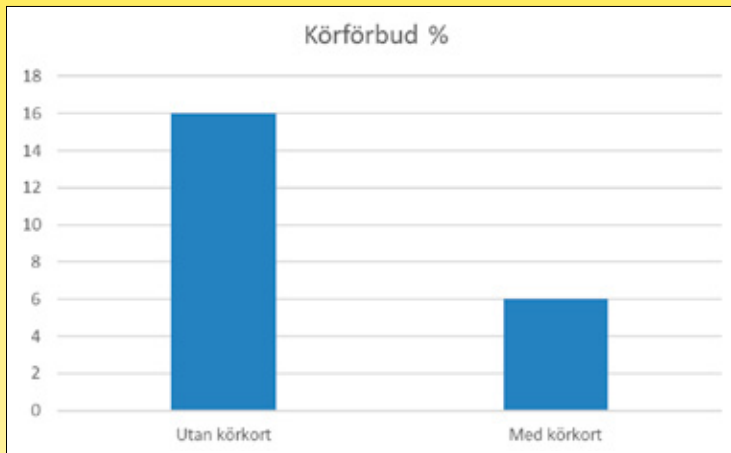
SMC har också studerat ägarförhållanden bland de svårt skadade för perioden 2013-2020. Precis som bland dem som dödas på motorcykel är det betydligt fler körkortslösa som kört en motorcykel man inte äger vid olyckstillfället. Hela 40 procent av de som saknade körkort ägde inte motorcykeln de körde vid olyckstillfället. Bland de som hade körkort var motsvarande siffra 14 procent.



**Figur 6.** Ägarförhållande vid olyckstillfället utifrån körkortsinnehav 2013-2020.

### Motorcyklar med körförbud

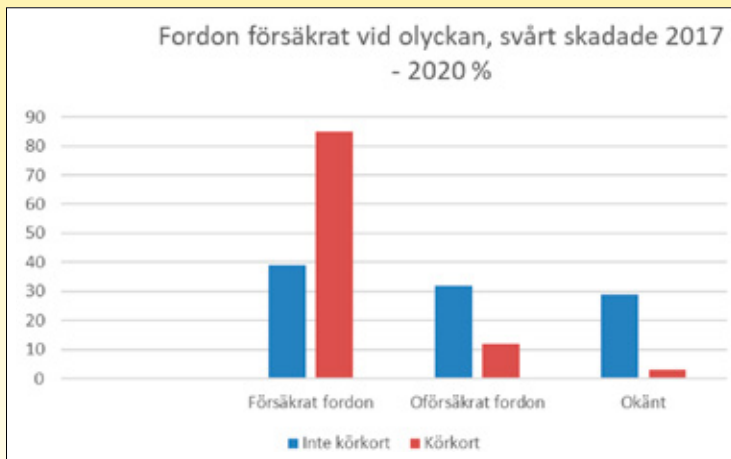
Andelen som körde en motorcykel som inte var tillåten att framföra på väg var betydligt fler bland de körkortslösa, vilket också överensstämmer med dödsolyckorna. 16 procent av de körkortslösa som skadades svårt körde en motorcykel med körförbud jämfört med 6 procent bland dem som hade körkort (avser perioden 2013-2020, utom 2019).



**Figur 7.** Körde motorcykel med körförbud, utifrån körkortsinnehav 2013-2020 (utom 2019).

### Försäkrade motorcyklar bland de svårt skadade

Bland de körkortslösa körde endast 39 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 2017-2020

### 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 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. 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. Utredningen har dock stannat vid remissomgång och Justitiedepartementet har svarat SMC att den bereds i regeringskansliet.

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.

## 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 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. Enligt Trafikanalys kommer statistik över körkortsinnehav att samlas och presenteras från och med 2021.

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.



## 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 2020, Trafikanalys
7. Rusrelaterade dödsolyckor i vegtrafikken 2005-2018, Hallvard Gjerde Oslo Universitetssjukhus, 2020
8. Hvem er ruskjørerer? Steven Hasseldal, chef Utrykningspolitiet, Norge, presentation Tylösandsseminariet 31 augusti 2021
9. Djupstudier av dödade på motorcykel 2011-2020, Trafikverket
10. Svårt skadade i polisregistrerade olyckor på MC samt körkortsinnehav, ägarförhållanden och körförbud 2013-2020, STRADA och Vägtrafikregistret, Transportstyrelsen