Köra lätt motorcykel med B-körkort

Vad kan konsekvenserna bli om det införs i Sverige?

Åsa Forsman
Anna Vadeby
Jonas Jansson
Linnea Kjeldgård

vti

VTI rapport 1265
Utgivningsår 2026
vti.se/publikationer

Foto: Fotograf Satu AB, VTI

VTI rapport 1265

Köra lätt motorcykel med B-körkort

Vad kan konsekvenserna bli om det införs i Sverige?

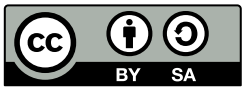
Åsa Forsman

Anna Vadeby

Jonas Jansson

Linnea Kjeldgård

vti



Om inget annat anges är publikationen licensierad enligt CC BY-SA 4.0, omslaget omfattas inte av licensen./Unless otherwise stated, the publication is licensed under CC BY-SA 4.0, the cover is not included in the license.

Författare: Åsa Forsman (VTI), Anna Vadeby (VTI), Jonas Jansson (VTI), Linnea Kjeldgård (VTI)
Diarienummer: 2025/0094-8.3
Publikation: VTI rapport 1265
Utgiven av VTI 2026

Publikationsuppgifter – Publication Information

Titel/Title

Köra lätt motorcykel med B-körkort. Vad kan konsekvenserna bli om det införs i Sverige?/Driving a light motorcycle with a category B licence. What consequences could arise if it were introduced in Sweden?

Författare/Author

Åsa Forsman (VTI, orcid.org/0000-0003-4680-4795)

Anna Vadeby (VTI, orcid.org/0000-0002-9164-9221)

Jonas Jansson (VTI, orcid.org/0000-0002-0822-5701)

Linnea Kjeldgård (VTI, orcid.org/0000-0002-4575-7483)

Utgivare/Publisher

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut/
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
www.vti.se/

Serie och nr/Publication No.

VTI rapport 1265

Utgivningsår/Published

2026

VTI:s diarienr/Reg. No., VTI

2025/0094-8.3

ISSN

0347–6030

DOI

https://doi.org/10.65151/vti143608

Projektnamn/Project

Köra lätt motorcykel med B-körkort: vad kan konsekvenserna bli?/Driving a light motorcycle with a category B licence: what consequences could arise?

Uppdragsgivare/Commissioned by

Slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Skyltfonden, Trafikverket/This final report is produced with financial support from Skyltfonden, Swedish Transport Administration

Kort sammanfattning

Syftet med den här studien har varit att ta fram ett kunskapsunderlag om eventuella konsekvenser av att tillåta körning av lätt motorcykel på B-körkort i Sverige. Detta är möjligt enligt EU:s körkortsdirektiv (2006/126/EG) och tillåts i dagsläget i 15 EU-länder. I Sverige krävs att man har ett A1-körkort för att få köra lätt motorcykel, vilket kan tas från 16 års ålder.

Studien baseras på en enkät till de EU-länder som idag tillåter framförande av lätt motorcykel med B-behörighet samt en mindre litteraturstudie. Uppgifter från vägtrafikregistret och olycksdatabasen Strada har också använts för att beskriva situationen i Sverige avseende körkortsinnehav, registrerade fordon och olyckor.

Resultaten visar att lätt motorcykel är ett ovanligt fordon i Sverige i dagsläget, både totalt sett och jämfört med tung motorcykel. Det är även ovanligt att ungdomar tar A1-körkort. I stället är det AM-körkort som dominerar, detta kan tas från 15 års ålder och gäller för moped och A-traktor.

En utvärdering från Tyskland, som införde möjligheten att köra lätt motorcykel på B-körkort år 2020, visar att antal förare av lätt motorcykel som varit inblandade i personskadeolyckor ökade med 6 procent mellan 2019 och 2022. Antal olycksinblandade förare på tung motorcykel eller i personbil minskade med 7 respektive 13 procent under samma period, men den minskningen hade påbörjats redan före 2019.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att det är mycket svårt att bedöma konsekvenserna av en regeländring som tillåter körning av lätt motorcykel på B-körkort, både vad gäller hur stort intresset kommer att vara och vilka effekter det kommer att få. Det mest troliga är dock att det kommer att leda till en ökning av antal skadade trafikanter men en förbättring av framkomligheten för dem som väljer att köra lätt motorcykel. När det gäller effekter på miljö och klimat är det mer osäkert om effekten blir positiv eller negativ.

Nyckelord

A1-körkort, A1-behörighet, trafiksäkerhet, framkomlighet, scooter

Abstract

The purpose of this study was to examine the potential consequences of allowing the riding of light motorcycles with a category B driving licence in Sweden. This is permitted under the EU Driving Licence Directive (2006/126/EC) and is currently allowed in 15 EU countries. In Sweden, a category A1 licence is required to ride a light motorcycle, which can be obtained from the age of 16.

The study includes a survey of the EU countries that currently allow the riding of light motorcycles with category B licences, as well as a limited literature review. The current situation in Sweden regarding licence holding, registered vehicles, and crashes, is also described.

The results show that light motorcycles are uncommon in Sweden, both overall and compared to heavy motorcycles. It is also uncommon for young people to obtain an A1 licence. Instead, the AM licence dominates; this can be obtained from the age of 15 and applies to mopeds and A-tractors.

An evaluation from Germany, where riding light motorcycles with category B licences has been allowed since 2020, shows that the number of light motorcycle riders involved in injury crashes increased by 6 percent between 2019 and 2022. The number of riders/drivers involved in crashes on heavy motorcycles or in passenger cars decreased by 7 and 13 percent respectively during the same period, although this decline had already begun before 2019.

In summary, it is very difficult to assess the consequences of a regulatory change that would allow light motorcycles to be ridden with a category B licence. However, the most likely outcome is an increase in the number of injured road users, alongside improved accessibility for those who choose to ride light motorcycles. Regarding emissions, it is more uncertain whether the impact would be positive or negative.

Keywords

A1 driving licence, A1 licence category, road safety, accessibility, scooter

Innehållsförteckning

Publikationsuppgifter – Publication Information **5**

Kort sammanfattning **6**

Abstract **7**

Förord **9**

1. Inledning **10**

1.1. Bakgrund 10
1.2. Syfte 11
1.3. Avgränsningar 11

2. Metod **12**

2.1. Definitioner och utbildning 12
2.2. Enkät till andra länder 13
2.3. Litteratursökning 13

3. Antal körkort, registrerade fordon och olyckor i Sverige **15**

3.1. Körkortsinnehav 15
3.2. Registrerade fordon 16
3.3. Olyckor 17

4. Resultat från andra länder och från litteratur **20**

4.1. Erfarenheter från andra länder 20
4.1.1. Sammanfattning av krav 20
4.1.2. Resultat från utvärderingar 21
4.1.3. Övriga resultat från enkäten 25
4.2. Resultat från tidigare forskning 27
4.2.1. Olycks- och skaderisker för motorcyklister 27
4.2.2. Framkomlighet, pendling och färdmedelsval 28
4.2.3. Utbildning 30

5. Uppskattning av trafiksäkerhetseffekter **32**

6. Diskussion **35**

Referenser **40**

Bilaga 1. Enkät till länder som tillåter framförande av lätt motorcykel på B-körkort **43**

Förord

Den här slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Skyltfonden, Trafikverket. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Syftet med den här studien har varit att ta fram ett kunskapsunderlag om eventuella konsekvenser av att tillåta körning av lätt motorcykel på B-körkort i Sverige. Detta är möjligt enligt EU:s körkortsdirektiv (2006/126/EG) och tillåts i dagsläget i 15 EU-länder. I Sverige krävs att man har ett A1-körkort för att få köra lätt motorcykel, vilket kan tas från 16 års ålder. Studien baseras på en enkät till de länder som idag tillåter framförande av lätt motorcykel med B-behörighet samt en mindre litteraturstudie.

Vi vill tacka alla personer som har besvarat den utskickade enkäten och bidragit med kunskap från de olika länderna. Tack också till Hillevi Ternström och Tova Äng på VTI:s Transportbibliotek som bidragit med litteratursökningar, historik om körkortslagstiftning och referenshantering, samt till Per Henriksson, VTI, som skapat webbenkäten.

Linköping, juni 2026

Åsa Forsman
Projektledare

Granskare/Examiner

Astrid Linder, VTI.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./The conclusions and recommendations in the report are those of the authors and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

Publikationen godkänd för publicering/Publication approved for publication

Ellen Grumert, VTI.

1. Inledning

I det här inledande avsnittet beskrivs projektets bakgrund, syfte och avgränsningar.

1.1. Bakgrund

Enligt EU:s nuvarande körkortsdirektiv (2006/126/EG, artikel 6, moment 3)[1] har medlemsstaterna rätt att tillåta att innehavare av körkort för kategori B också får behörighet att föra motorcykel av kategori A1, så kallad lätt motorcykel. Denna möjlighet finns också kvar i det nya körkortsdirektiv[2] som håller på att implementeras i medlemsstaterna.

I dagsläget har 15 länder inom EU infört möjligheten att tillåta körning av lätt motorcykel med B-körkort i sin nationella lagstiftning[3], ofta med tilläggskrav avseende ålder, kompletterande utbildning och/eller tid med B-körkort. De 15 länderna är: Belgien, Frankrike, Grekland, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Spanien, Tjeckien, Tyskland och Österrike.

I Sverige är det inte tillåtet att köra lätt motorcykel på B-körkort utan här krävs att man har ett A1-körkort som kan tas från 16 års ålder. Lagstiftningen om motorcykelkörkort har dock varierat över tid. Fram till och med år 1975 var det tillåtet att föra motorcykel av alla kategorier för den som hade B-körkort, trots att inget förarprov hade avlagts på motorcykel. I propositionen *Regeringens proposition om behörighet att föra motorcykel* (Prop. 1975/76:4) föreslogs att ett särskilt prov för motorcykel skulle införas för den som önskade framföra sådant fordon (A-behörighet) och detta började gälla från och med 1 januari 1976. Som motiv till förändringen framfördes att motorcykeln har helt andra köregenskaper än en bil, vilket ställer andra krav på färdigheter vad gäller balansering, kurvtagning, bromsning, manövrering m. m. I propositionen hänvisas även till att antal motorcykelolyckor hade ökat de senaste åren och att motorcyklarna utvecklades och fick större motoreffekt och accelerationsförmåga. Denna utveckling gällde såväl lätta som tunga motorcyklar.

Under senare år har flera motioner kommit in till riksdagen om att tillåta lätt motorcykel på B-körkort även i Sverige. Under 2023 inkom fyra motioner i detta ämne (2023/24:57, 2023/24:745, 2023/24:1458 och 2023/24:1848). Dessa behandlades i betänkande 2023/2024:7 *Trafiksäkerhet* men avslogs på grund av trafiksäkerhetsskäl med hänvisande till förarbeten inför prop. 1995/96:118 (Ändringar i körkortslagen).

Även 2024 inkom motioner in samma ärenden, denna gång 5 stycken (2024/25:399, 2024/25:1821, 2024/25:2037, 2024/25:2336 och 2024/25:3019). De flesta av dessa motioner nämner krav på viss utbildning och erfarenhet, till exempel att man ska ha haft B-körkort en viss tid. Formuleringarna är dock övergripande och innehåller i regel inga detaljer. Motionerna som inkom 2024 behandlades i betänkande 2024/25:TU14 och avslogs även denna gång.

Förutom de ovan nämnda motionerna har organisationerna Sveriges Motorcyklister (SMC) och Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF) gett ut en skrift där de också föreslår att lätta motorcyklar ska få framföras med B-körkort (Sveriges Motorcyklister [SMC] & Moped- och Motorcykelbranschen [McRF], u.å.). I denna skrift bedöms att 24 år kan vara en rimlig åldersgräns i Sverige tillsammans med krav på åtta till tio timmars utbildning. Även i några av de ovan nämna motionerna föreslås krav på ålder och utbildning.

De motiv som anges för att tillåta lätt motorcykel på B-körkort är bättre framkomlighet, mindre parkeringsproblem, lägre kostnader för individen och mindre utsläpp och klimatpåverkan.

---

[1] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:02006L0126-20201101#B-8

[2] https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2024_2029/plmrep/COMMITTEES/TRAN/DV/2025/10-13/Drivinglicences_CONS_CONS202508353_REV01_EN.pdf

[3] https://www.femamotorcycling.eu/consumer-information/european-driving-licence/

Trafiksäkerhetseffekter berörs också men där tas ingen tydlig ställning för om trafiksäkerheten skulle påverkas negativt eller inte. Hur stora effekterna faktisk skulle bli för de olika faktorerna är dock svårt att förutse eftersom det beror på såväl hur många som kommer att utnyttja möjligheten att köra lätt motorcykel på B-körkort och vilka resor och transportmedel som ersätts.

Då det här är en fråga som återkommer finns ett behov av ett kunskapsunderlag som går igenom vilka eventuella konsekvenser införandet av möjligheten att köra lätt motorcykel på B-körkort kan få i Sverige. Speciellt finns behov av att studera trafiksäkerhetseffekter.

1.2. Syfte

Syftet med den här studien är att ta fram ett kunskapsunderlag om eventuella konsekvenser av att tillåta körning av lätt motorcykel på B-körkort i Sverige. Studien fokuserar främst på trafiksäkerhetseffekter men inkluderar även framkomlighetsaspekter. Studien baseras på erfarenheter från andra länder och tidigare forskning.

1.3. Avgränsningar

En avgränsning i studien är att miljö- och klimateffekter inte studeras specifikt. Det underlag som tas fram kan dock användas för att resonera även om dessa effekter då det i grunden handlar om antaganden om hur trafiken skulle förändras vid en regeländring. Ett kortare sådant resonemang är inkluderat i diskussionskapitlet.

En annan avgränsning är att den litteraturstudie som genomförts har fokuserat på att hitta litteratur som kan bidra till att bedöma effekterna av just det här specifika fallet, att köra lätt motorcykel på B-körkort. Det innebär att vi lagt mer fokus på att beskriva några få tidigare studier än att ge en bred bild av motorcykellitteraturen.

Slutligen har vi inte heller diskuterat vilka krav som skulle vara lämpliga i Sverige utan utgått ifrån att det kommer att finnas både ålderskrav och krav på viss utbildning.

2. Metod

Den här studien baseras på uppgifter från en enkät till de länder som idag tillåter framförande av lätt motorcykel med B-behörighet samt en litteraturstudie där ett urval av rapporter och vetenskapliga artiklar inom områdena (i) olycks- och skaderisk, (ii) framkomlighet och pendling och (iii) utbildning gåtts igenom. Situationen i dagsläget i Sverige avseende körkortsinnehav, registrerade fordon och olyckor beskrivs också, baserat på uppgifter från vägtrafikregistret och olycksdatabasen Strada.

I avsnitt 2.1 definieras olika begrepp som används i rapporten, i avsnitt 2.2 beskrivs metodiken för enkätstudien och i avsnitt 2.3 beskrivs litteraturstudien.

2.1. Definitioner och utbildning

Definitionerna i detta avsnitt baseras på uppgifter från Transportstyrelsens webbsidor (www.transportstyrelsen.se).

Det finns tre olika behörigheter för motorcyklar, A1, A2 och A.

- Med **körkortsbehörighet A1** får man köra lätt tvåhjulig motorcykel vilket innebär att motorn har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter (cc) och en nettoeffekt på högst 11 kilowatt (kW) samt att förhållandet mellan nettoeffekten och tjänstevikten inte är över 0,1 kW/kg. Om motorcykel drivs av en annan motor än förbränningsmotor får den ha en nettoeffekt av högst 11 kW och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kW/kg.
- Med **körkortsbehörighet A2** får man köra en mellanstor tvåhjulig motorcykel där motorn har en nettoeffekt på högst 35 kW, motoreffekten inte har strypts från en nettoeffekt som ursprungligen varit högre än 70 kW och förhållandet mellan nettoeffekten och tjänstevikten inte är över 0,2 kW/kg.
- **Körkortsbehörighet A** ger rätt att köra alla tvåhjuliga motorcyklar.

Tre- och fyrhjuliga motorcyklar har speciella regler som inte behandlas här.

I den här rapporten kommer begreppet tung motorcykel att användas om alla motorcyklar som inte är lätta, det inkluderar alltså även de motorcyklar som får köras med A2-behörighet.

Körkort med A1-behörighet kan tas från 16 års ålder och med A2-behörighet från 18 år. Behörighet för tung motorcykel (A) kan fås från 20 år för den som haft A2-behörighet i minst två år och från 24 år för övriga. För att erhålla körkort krävs både godkänt kunskapsprov och godkänt körprov. För den som tar A2-körkort och redan har A1-behörighet krävs dock endast körprov och detsamma gäller A-körkort för den som redan har A1- eller A2-behörighet.

Förutom godkända kunskaps- och körprov ingår en obligatorisk riskutbildning som består av två delar. Del 1 är en teoretisk del som handlar om alkohol och droger, trötthet i trafiken och andra riskfyllda beteenden, del 2 är mer praktiskt inriktad och handlar bland annat om hastighet, säkerhet och körning vid olika väg- och väderförhållanden. I del 2 ingår även manöverbana. Riskutbildningen behöver endast göras när det första motorcykelkörkortet tas, oavsett om det är A1, A2 eller A. Riskutbildningens längd ska vara minst 180 minuter för del 1 och minst 240 minuter för del 2 (Forward m.fl., 2018).

Fram till och med år 1975 fick alla som tog körkort för personbil (B) också A-behörighet, utan någon extra utbildning. Vid den tidpunkten fanns bara A som behörighet för motorcykel, men om personen var under 18 år gällde behörigheten endast för lätt motorcykel. Från och med 18-årsdagen fick man

sedan lov att köra alla typer av motorcyklar. A1-behörighet infördes år 1996 genom ändring i Körkortslag (1977:477)[4] och A2 infördes år 2011 i enlighet med Prop. 11/12:25.

En lätt motorcykel får köras på alla typer av vägar. Dess maxhastighet kan variera beroende på motorstyrka men kan generellt komma upp i 110–120 km/tim (Bahr et al., 2025).

2.2. Enkät till andra länder

Möjligheten att framföra lätt motorcykel med B-behörighet finns för närvarande i 15 EU-länder och för att få reda på erfarenheter från dessa länder skickades en enkät till varje land. Enkäten var relativt kort och huvudsyftet var att få reda på om det genomförts några utvärderingar som specifikt behandlar införandet av möjligheten att köra lätt motorcykel med B-körkort. Utöver detta innehöll enkäten frågor om vilka krav, förutom B-körkort, som ställs, vilket år möjligheten infördes och om det finns data över registrerade fordon och olyckor, totalt och för lätt motorcykel specifikt (alla frågor finns i Bilaga 1).

De 15 EU-länder som har infört möjligheten att framföra lätt motorcykel på B-körkort är: Belgien, Frankrike, Grekland, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Spanien, Tjeckien, Tyskland och Österrike. Svar erhölls från alla länder utom Rumänien. Enkäten skickades ut i början av oktober 2025 och svaren kom in mellan 16 oktober och 10 november.

Kontaktpersoner i respektive land valdes från nätverk i ETSC (European Transport Safety Council), IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) och EU-projekten Baseline och Trendline[5]. Ibland är det dessa kontaktpersoner som besvarat enkäten och ibland har de vidarebefordrat till andra personer inom landet. De flesta personer som svarat är verksamma inom trafiksäkerhetsområdet.

2.3. Litteratursökning

Syftet med litteratursökningen var att hitta de artiklar och rapporter som är mest relevanta för att beskriva eventuella effekter av att införa lätt motorcykel med B-körkort i Sverige. Det framkom från enkätstudien att det endast fanns ett par studier som hade utvärderat ett sådant införande i andra länder så sökningen, som utfördes av VTI:s Transportbibliotek, breddades för att täcka in följande områden:

- Olycks- och skaderisk
- Framkomlighet och pendling
- Utbildning, förarprov och körkortsutfärdande

Eftersom förutsättningarna att köra motorcykel skiljer sig mycket åt i olika delar av världen och vi var intresserade av eventuella konsekvenser i Sverige så avgränsades litteraturen till studier i Europa, och framför allt norra eller mellersta Europa.

Resultatet från sökningen gicks igenom manuellt och förutom att sortera ut studier från Europa (ett par studier från andra områden togs också med) inkluderades i första hand studier som behandlade lätta motorcyklar specifikt och inte motorcyklar generellt (även här gjordes vissa undantag). Vi prioriterade nyare studier och studier på engelska och svenska. Sökningen gjordes för perioden från år 2000 och framåt men om det fanns flera publikationer från samma studie eller baserat på liknande datamaterial (till exempel riskberäkningar som baseras på samma datakälla men olika tidsperioder) så valdes den senaste och mest aktuella. Det visade sig att både kravet på lätta motorcyklar och att studierna skulle vara genomförda i Europa begränsade antal publikationer kraftigt och efter genomgången återstod endast ett fåtal studier: fyra stycken om olycks- och skaderisk, sju stycken om framkomlighet och

[4] Denna gällde fram till 1998-10-01 då den ersattes av SFS 1998:488.

[5] https://trendlineproject.eu/

pendling och fem stycken om utbildning, förarprov och körkortsutförande. Dessa utgjorde grunden i litteraturstudien.

Utöver denna litteratursökning har några studier erhållits via enkätstudien och några direkt från Jörgen Persson på Trafikverket.

3. Antal körkort, registrerade fordon och olyckor i Sverige

I det här avsnittet beskrivs den nuvarande situationen i Sverige avseende körkortsinnehav, registrerade fordon och olyckor, med fokus på lätta motorcyklar och A1-behörighet.

3.1. Körkortsinnehav

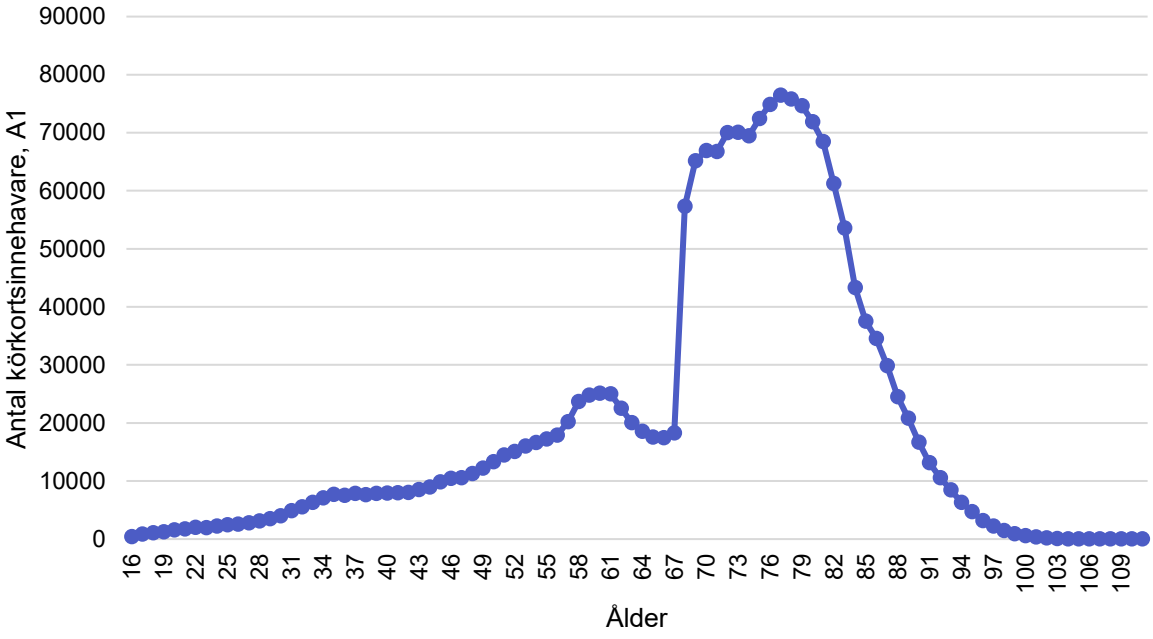
I Tabell 1 visas antal personer med olika körkortsbehörigheter i slutet av år 2025, uppdelat efter ålder. Åldersspannet har begränsats till 15–30 år på grund av utrymmesskäl och att det är mest intressant vad som händer de första åren efter att det är möjligt att erhålla olika behörigheter. Bland 16-åringarna var de endast 407 personer som hade A1-behörighet och bland 17-åringarna 848 personer. Det är alltså mycket ovanligt att skaffa denna behörighet. Bland 16-åringar är det cirka 100 gånger så vanlig med AM-körkort, vilket innebär att man får köra moped (tvåhjulig moped och mopedbil) och A-traktor, som med A1-körkort. Antal innehavare av olika behörigheter påverkas av att de som tar A2- och A-körkort automatiskt också får behörighet A1 och att de som tar A1, A2, A och B automatiskt får AM-behörighet. Ökningen av A1-behörigheter från och med 18 års ålder beror därför troligen på att man tar A2-körkort, och senare A-körkort, och därmed också får A1.

Tabell 1 Antal körkortsinnehavare 31 december 2025 efter ålder och körkortsbehörighet. Observera att samma person kan ha flera behörigheter och finns då med i flera kolumner. Det finns enstaka personer med A- och B-behörighet före 20 respektive 18 års ålder men dessa har inte tagits med här. Källa: Trafikanalys.

Ålder	AM	A1	A2	A	B
15 år	34 331	-	-	-	-
16 år	40 785	407	-	-	-
17 år	41 910	848	-	-	-
18 år	61 819	1 074	457	-	50 992
19 år	76 435	1 238	795	-	72 035
20 år	80 524	1 546	1 094	172	77 860
21 år	83 475	1 755	1 406	303	81 686
22 år	84 267	2 030	1 723	418	82 856
23 år	84 094	1 966	1 653	456	82 940
24 år	82 156	2 228	1 904	967	81 243
25 år	83 645	2 465	2 203	1 447	82 849
26 år	85 829	2 548	2 361	1 664	85 185
27 år	84 802	2 797	2 608	1 947	84 282
28 år	84 630	3 095	2 934	2 321	84 153
29 år	89 656	3 489	3 324	2 725	89 210
30 år	96 855	3 991	3 786	3 130	96 418

I Figur 1 visas antal innehavare av A1-körkort för alla åldersgrupper. Eftersom antal körkortsinnehavare påverkas både av ålder när man tar sitt körkort och generella trender i körkortstagande är det svårt att tolka förändringar. Det tydliga hoppet mellan de som är 67 och 68 år beror dock på att de som tog körkort som 18-åringar år 1975 fyllde 68 år 2025 och det var de sista som fick A-körkort (och därmed senare även A1 och A2 när det infördes) automatiskt när de tog B-körkort.

Totalt sett var det 1 888 125 personer som hade A1-behörighet i Sverige i slutet av 2025 och därmed rätt att köra lätt motorcykel. De allra flesta av dessa, 1 871 294, hade också A-behörighet med rätt att köra alla typer av motorcyklar.



Figur 1 Antal innehavare av A1-behörighet den 31 december 2025, efter ålder. Källa: Trafikanalys.

3.2. Registrerade fordon

Totalt sett finns det drygt 300 000 motorcyklar registrerade i trafik i Sverige och av dem är färre än 20 000 lätta motorcyklar (Tabell 2). Andel lätta motorcyklar av motorcyklar totalt (exkl. eldrivna och okända) har varierat mellan 5,3 och 5,5 procent under perioden 2021–2025. De eldrivna motorcyklarna har en egen kategori och är inte uppdelade i lätt/tung. Om alla eldrivna motorcyklar skulle vara lätta så skulle andelen lätta motorcyklar öka till mellan 5,6 och 6,4 procent.

Andel eldrivna motorcyklar av alla motorcyklar har ökat från 0,7 till 0,9 procent under perioden. Andel eldrivna motorcyklar bland nyregistreringar är högre, år 2025 var det 5,0 % procent.

Tabell 2 Bestånd av motorcyklar i trafik i slutet av respektive år. Källa: Trafikanalys.

År	Lätt mc (<125 cc)	Tung mc (≥125 cc)	Eldriven mc	Okänt	Total
2021	16 242	292 244	2 326	2 175	312 987
2022	16 461	292 779	2 523	2 126	313 889
2023	16 639	293 802	2 615	2 113	315 169
2024	17 095	296 485	2 629	2 172	318 381
2025	17 385	297 984	2 983	2 233	320 585

Antal registrerade lätta motorcyklar per 100 000 invånare är ett mått som kan jämföras med andra länder och har därför också beräknats. År 2023 fanns det 155 registrerade lätta motorcyklar per 100 000 invånare i Sverige.

3.3. Olyckor

Det låga antalet registrerade lätta motorcyklar återspeglas i olycksstatistiken. Bland motorcykelförare som är inblandade i personskadeolyckor har de allra flesta kört tung motorcykel (Tabell 3). För olycksinblandade förare som är 18 år eller äldre var det 56 som kört lätt motorcykel, 1 067 som kört tung motorcykel och 289 som kört motorcykel av okänd klass. Bland förare under 18 år har de flesta kört lätt motorcykel men de är relativt få totalt sett.

Tabell 3 Antal motorcykelförare inblandade i personskadeolyckor uppdelat efter åldersgrupp. Observera att samma förare kan förekomma flera gånger i tabellen samt att uppgift om ålder ibland saknas, dessa personer har exkluderats från tabellen. Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

	Lätt motorcykel		Tung motorcykel		Okänd klass	
År	**<18 år**	**≥18 år**	**<18 år**	**≥18 år**	**<18 år**	**≥18 år**
2021	46	48	8	971	24	131
2022	45	56	12	1 001	31	218
2023	56	60	10	909	21	236
2024	61	56	8	1 067	17	289

I Tabell 4 visas andel olycksinblandade motorcykelförare som kört lätt motorcykel bland alla förare som är under 18 år och i Tabell 5 visas motsvarande andel för förare som är 18 år eller äldre. Bland förare under 18 år varierar andelen som kört lätt motorcykel mellan 78,9 och 88,4 procent under olika år och bland de äldre förarna varierar andelen mellan 4,7 och 6,2 procent.

Tabell 4 Andelen av de olycksinblandade motorcykelförarna som är under 18 år som kört lätt motorcykel. Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

År	**Andel på lätt motorcykel av alla motorcyklar då föraren är under 18 år**
2021	85,2 %
2022	78,9 %
2023	84,8 %
2024	88,4 %

Tabell 5 Andelen av de olycksinblandade motorcykelförarna som är 18 år eller äldre som kört lätt motorcykel. Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

År	**Andel på lätt motorcykel av alla motorcyklar för föraren är 18 år eller äldre**
2021	4,7 %
2022	5,3 %
2023	6,2 %
2024	5,0 %

Antal olycksinblandade motorcykelförare per registrerad motorcykel är högre för lätta motorcyklar än för tunga motorcyklar. År 2024 var värdet 0,0068 jämfört med 0,0036. Det är dock svårt att avgöra betydelsen av denna skillnad eftersom det inte är känt vilken körsträcka de olika typerna av

motorcyklar har och eftersom motorcyklarna i stor utsträckning används av olika åldergrupper (under eller över 18 år).

Av de motorcykelförare som är inblandade i personskadeolyckor är flest män, det gäller alla klasser av motorcyklar. I olyckor med lätt motorcykel inblandad är 87,6 procent män och i olyckor med tung motorcykel 90,6 procent. I de fall där motorcykelklass är okänd är 90,3 procent män. I Tabell 6 visas antal förare som är inblandade i olyckor uppdelat efter kön.

Tabell 6 Antal motorcykelförare inblandade i personskadeolyckor uppdelat efter kön. Observera att samma förare kan förekomma flera gånger i tabellen samt att uppgift om kön ibland saknas, dessa personer har exkluderats från tabellen. Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

	Lätt motorcykel		Tung motorcykel		Okänd klass	
År	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
2021	79	13	861	114	134	13
2022	88	12	917	90	212	22
2023	102	13	840	75	224	23
2024	103	13	980	93	269	32

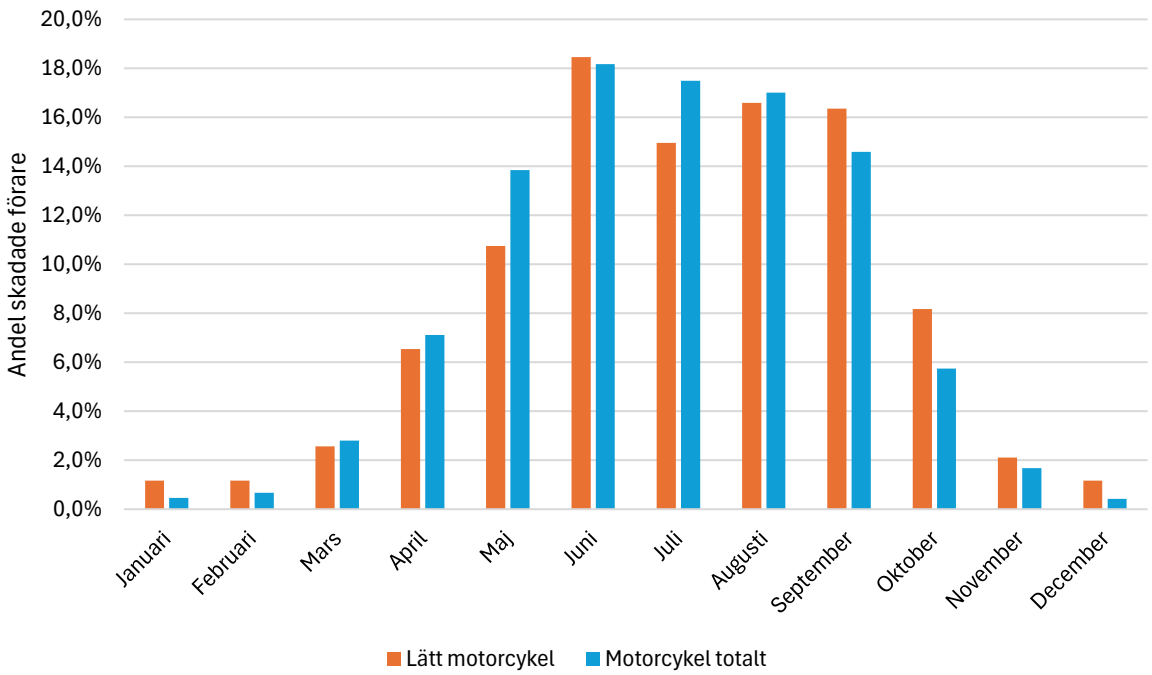
De flesta motorcykelförare som är inblandade i personskadeolyckor skadas också själva, vilket visas i Tabell 7. Indelningen i skadegrader är densamma som används i Strada och som benämns sammanvägd skadegrad. Klassificeringen utgår i första hand från sjukvårdens bedömning men för de fall som inte har någon sjukvårdsrapport används polisens bedömning. Om polisen bedömt skadan som svår klassificeras den som måttlig skada i den sammanvägnda skadegraden och om polisen bedömt skadan som lätt så klassas den som lindrig skala.

Fördelningen på skadegrader är ungefär densamma för lätt och tung motorcykel, men det är något större andel dödade och allvarligt skadade bland de som kört tung motorcykel (Tabell 7).

Tabell 7 Antal motorcykelförare inblandade i personskadeolyckor efter skadegrad. Totalt för åren 2021–2024. Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor.

Sammanvägd skadegrad	Lätt motorcykel (n=428)	Tung motorcykel (n=3 979)	Okänd klass (n=963)
Dödade	1,4 %	2,5 %	0,6 %
Allvarligt skadade (ISS9-)	5,8 %	12,1 %	10,5 %
Måttligt skadade (ISS4-ISS8)	28,5 %	30,8 %	34,0 %
Lindrigt skadade (ISS1-ISS3)	55,4 %	47,5 %	45,7 %
Oskadade eller okänd skada	8,9 %	7,0 %	9,2 %

För att få en bild över när på året som motorcyklarna används visas fördelningen av de olycksinblandade förarna efter vilken månad som olyckorna inträffat i Figur 2. Säsongsmönstret är ungefär detsamma för lätt och tung motorcykel och 92 respektive 95 procent av de olycksinblandade förarna har varit inblandade i olyckor under perioden april–oktober.



Figur 2 Andel olycksinblandade motorcykelförare fördelat efter när på året olyckan sker. Källa: Strada, polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor. År 2021–2024.

4. Resultat från andra länder och från litteratur

Det här avsnittet inleds med erfarenheter från andra länder och därefter presenteras resultat från litteratursökningen.

4.1. Erfarenheter från andra länder

Erfarenheterna från andra länder baseras på svar från den enkät som skickades ut och på utvärderingar som genomförts i Tyskland och Spanien.

4.1.1. Sammanfattning av krav

De flesta länder som idag tillåter körning av lätt motorcykel med B-körkort har också något eller några tilläggskrav, vilket kan vara minimiålder, att man ska ha haft körkort en viss tid och/eller krav på utbildning. Dessa krav sammanfattas i Tabell 8 och baseras på uppgifter från FEMA (the Federation of European Motorcyclists' Associations)[6] och svar på den enkät som skickades ut inom projektet. Om informationen från FEMA angående kraven skiljer sig från enkätsvaren har detta noterats i tabellen. År för införande kommer i de flesta fall från enkätsvar. Det är inte alltid tydligt vad året avser, om det är det år då möjligheten att köra lätt motorcykel på B-körkort infördes eller om det är året nuvarande regler om åldersgräns, mm, infördes. Vi vet inte heller hur reglerna såg ut innan det angivna året, reglerna kan ha varit antingen mer eller mindre strikta innan. I till exempel Belgien var det tillåtet att köra alla typer av motorcyklar om B-körkortet togs före 1989 och mellan 1989 och 2011 var det tillåtet att köra lätt motorcykel utan ytterligare krav. År 2011 infördes dagens krav på tid med B-körkort och utbildning.

Det är bara Lettland, Malta och Tjeckien (och eventuellt Italien, där skiljer sig informationen) som inte har krav på vare sig ålder eller antal år med B-körkort. I övriga länder måste man vara åtminstone 20 år för att få köra lätt motorcykel på B-körkort. Högst åldersgräns har Grekland med 27 år. Utbildning krävs i 8 eller 9 av länderna (olika uppgifter för Lettland) och den varierar mellan 4 och 13,5 timmar. Förutom de krav som visas i Tabell 8 är det i Rumänien, Slovakien och Tjeckien endast tillåtet att köra lätt motorcykel med automatisk växellåda.

Tabell 8 Sammanfattning av regler i de länder som idag tillåter att man kör lätt motorcykel med B-körkort. Källa: FEMA och enkätsvar.

Land	Ålderskrav	Krav på B-körkortsinnehav	Krav på utbildning	År för införande
Belgien	-	2 år	4 timmar	2011
Frankrike	-	2 år	7 timmar	2011
Grekland	27 år	6 år	5 timmar	2021
Italien	21 år (inget ålderskrav enligt enkätsvar)	-	-	1986
Lettland	-	-	10 timmar (ingen utbildning enligt enkätsvar)	2004
Luxemburg	-	2 år (inget krav enligt enkätsvar)	7 timmar (6 timmar enligt enkätsvar)	2013
Malta	-	-	10 timmar	2015

[6] https://www.femamotorcycling.eu/consumer-information/european-driving-licence/

Land	Ålderskrav	Krav på B-körkortsinnehav	Krav på utbildning	År för införande
Polen	-	3 år	-	2014
Portugal	25 år eller mopedkörkort (mopedkörkort nämns inte i enkätsvar)	-	-	2009
Rumänien (ej enkätsvar)	24 år	3 år	10 timmar (praktisk utbildning)	-
Slovakien	-	2 år	-	2013
Spanien	-	3 år	-	2004
Tjeckien	-	-	-	2013
Tyskland	25 år	5 år	13,5 timmar (6 timmar teori och 7,5 timmar praktik)	2020
Österrike	-	5 år	6 timmar (5 timmar enligt enkätsvar)	1997

I alla länder i Tabell 8 är åldersgränsen för A1-behörighet 16 år, förutom i Belgien, Grekland och Malta där gränsen är 18 år[7].

4.1.2. Resultat från utvärderingar

Vid förfrågan via enkäten var det endast två av länderna som angav att de utvärderat införande av möjligheten att köra lätt motorcykel på B-körkort: Tyskland (Bahr et al., 2025) och Spanien (National Road Safety Observatory, 2024; Perez et al., 2009). Inte heller i egna sökningar har några andra utvärderingar hittats.

Utvärdering från Tyskland

Tyskland ändrade sina regler 1 januari 2020 och där är kraven högt ställda jämfört med andra länder. Du ska vara minst 25 år och ha haft B-körkort i minst 5 år. Dessutom krävs en utbildning med 6 timmar teori och 7,5 timmar praktiska moment. När utbildningen är klar ska körskolan utfärda ett certifikat som visar att personen genomgått utbildningen på ett tillfredsställande sätt. Även om man inte behöver genomgå förarprov måste man alltså bli godkänd på utbildningen och körskolan kan kräva ytterligare undervisningstillfällen om de bedömer att det behövs. Den som uppfyller alla krav får koden 196 på körkortet och därför används benämningen B196 om behörigheten att köra lätt motorcykel. Den utvärdering som har genomförts har studerat antal personer som erhållit behörigheten B196, förändringar i beståndet av lätta motorcyklar och förändringar i antal olyckor och skadade personer. Utvärderingen innehåller också en mindre enkätundersökning om själva utbildningen riktad till körskolor. Utvärderingen är på tyska och har översatts till engelska med hjälp av Copilot.

Resultat från utvärderingen visar att cirka 78 000 B196-behörigheter utfärdades 2020, cirka 53 000 år 2021 och cirka 54 000 år 2022. Detta innebar att totalt cirka 182 216[8] personer var innehavare av B196-behörighet i början av 2023, vilket motsvarar 451 personer per 100 000 invånare. Antal invånare

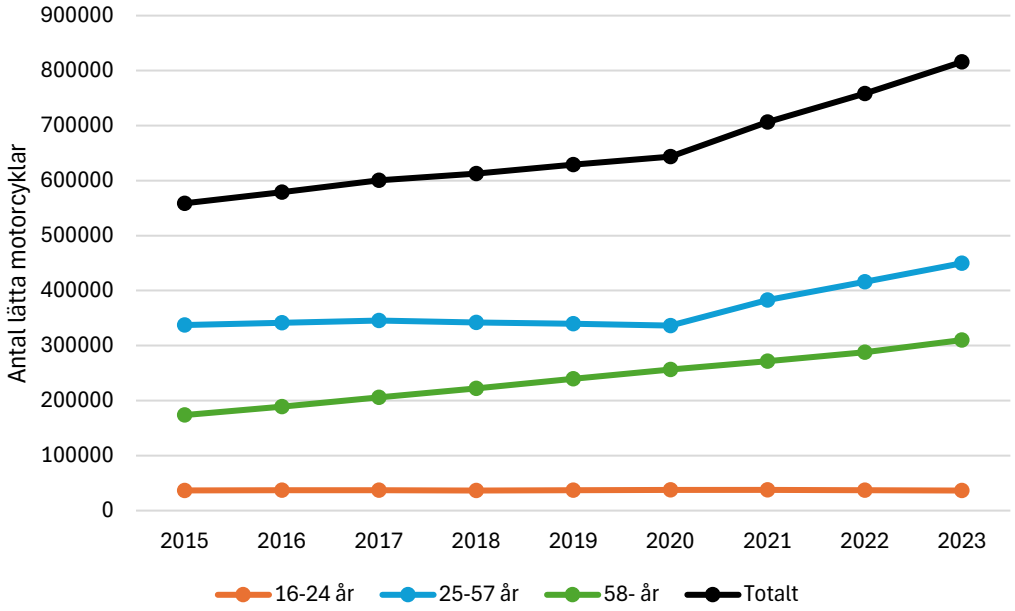
[7] https://www.femamotorcycling.eu/consumer-information/european-driving-licence/

[8] Dessa stämmer inte med summan av de utfärdade behörigheterna på grund av olika orsaker, till exempel att körkort blivit indragna.

avser alla i åldern 25–60 år. Det är endast dessa som anses vara relevanta för B196 eftersom behörigheten bara kan fås från 25 års ålder och eftersom de som tog B-körkort före april 1980 redan har behörighet att köra lätt motorcykel.

Resultaten från Tyskland visade vidare att B196 var ungefär lika vanligt i alla åldersgrupper mellan 30 och 60 år, men mindre vanligt i åldersgruppen 25–29 år. Cirka tre fjärdedelar av de som erhållit B196-behörighet var män. Utvecklingen av beståndet av lätta motorcyklar visas i Figur 3 och det är tydligt att antal motorcyklar som ägs av personer i åldern 25–57 år ökade efter år 2020. År 2023 ägde den gruppen 32 procent fler lätta motorcyklar än i genomsnitt 2015–2019. Antal lätta motorcyklar ägda av personer i åldern 58 år och äldre har också ökat, men det är en fortsatt ökning som pågått hela perioden. Bland de yngsta, som inte omfattas av B196-behörigheten, har det inte skett någon förändring i ägandet. De elektriska lätta motorcyklarna ökar år för år men utgör fortfarande en liten andel av det totala beståndet, år 2023 var andelen knappt 2 procent.

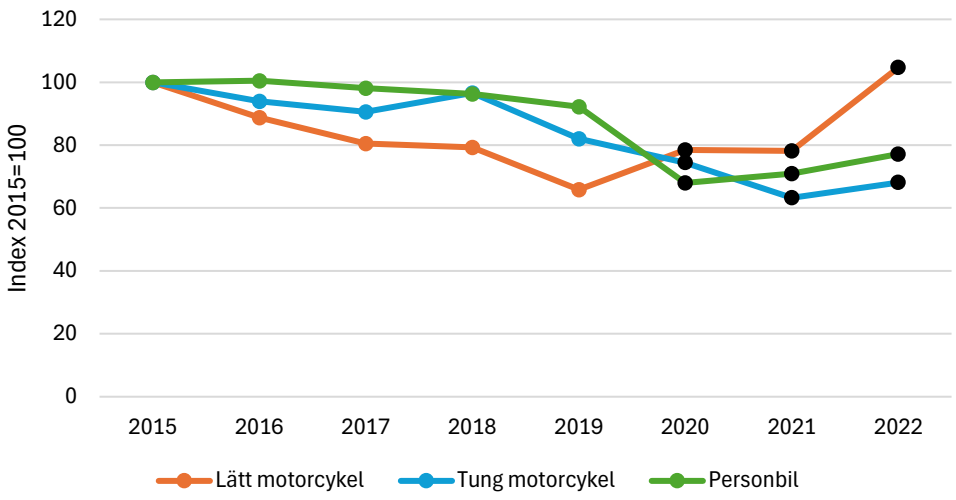
Jämfört med Sverige är beståndet av lätta motorcyklar betydlig större i Tyskland än i Sverige. År 2023 fanns cirka 980 lätta motorcyklar per 100 000 invånare i Tyskland jämfört cirka 155 i Sverige (antal registrerade i trafik).



Figur 3 Bestånd av lätta motorcyklar i Tyskland per 1 januari respektive år, uppdelat efter ägarens ålder. Figur anpassad och bearbetad från Bahr et al. (2025).

För att utvärdera förändringen i olycksutfall studerades antal förare som varit inblandade i personskadeolyckor uppdelat efter lätt motorcykel, tung motorcykel och personbil. För alla fordonskategorier skedde en minskning på mellan 3 och 10 procent av antal olycksinblandade förare under perioden före regeländringen, år 2015 till 2019. I rapporten redovisas sedan förändringen mellan 2019 och 2020 och mellan 2019 och 2022, men eftersom åren 2020 och 2021 präglades av Covid-19-pandemin redovisas här endast den senare perioden. Mellan 2019 och 2022 ökade antal olycksinblandade förare på lätt motorcykel med 6 procent medan både tung motorcykel och personbil fortsatte att minska, med 7 respektive 13 procent.

Om man studerar åldersgruppen 25–57 år speciellt så kan man se att antal förare inblandade i olyckor minskade från år 2015 till och med år 2019 för att sedan öka igen efter regeländringen (Figur 4). Ökningen av olycksinblandade förare mellan år 2019 och 2022 var 59 procent. För förare av tung motorcykel och personbil minskade inblandningen i olyckor både före och efter 2020.



Figur 4 Förare i åldern 25–57 år inblandade i personskadeolyckor i Tyskland, uppdelat efter fordonskategori. Svarta cirklar markerar åren efter att B196-behörigheten införts. Figur anpassad och bearbetad från Bahr et al. (2025).

För åldersgruppen 58 år och äldre var olycksinblandningen för förare av lätt motorcykel i stort sett oförändrad både mellan 2015 och 2019 och mellan 2019 och 2022. Däremot ökade olycksinbladningen för förare av tung motorcykel under båda perioderna och för personbilsförare skedde en ökning under första perioden och en minskning under den andra. Bland de yngsta förarna, 18–24 år skedde en minskning avseende alla tre fordonskategorier och båda perioderna, förutom första perioden (år 2015–2019) för lättmotorcykel då olyckorna ökade.

Sammanfattningsvis ökade alltså olycksinbladningen med lätt motorcykel för den åldersgrupp som berördes av regeländringen, 25–57 år, men inte för övriga åldersgrupper. Detta sammanfaller med en ökning av antal lätta motorcyklar som ägs av samma grupp och som indirekt tyder på en ökad exponering i trafiken. Ändringen av reglerna har därmed lett till fler olyckor på grunda av ökad exponering. Däremot kan inte utvärderingen som den är utförd påvisa om förare av lätt motorcykel som har B196-behörighet är sämre förare än förare som har genomgått utbildning för och klarat förarprov avseende A1-behörighet.

I rapporten beskrivs även en enkätundersökning där 283 körskolor svarat på frågor om utbildningen för B196-behörighet. Enkäterna var webbaserade och besvarades under februari och mars 2022. En majoritet av körskolorna, 63 procent, tyckte att den teoretiska delen var lagom lång, medan 18 procent tyckte att den var för lång och 19 procent för kort. När det gäller den praktiska delen var de bara 45 procent som tyckte att den var lagom lång och 50 procent tyckte att den var för kort. De personer som körskolan bedömde behövde ytterligare praktisk utbildning genomgick i genomsnitt cirka 3 timmar och 20 minuter i extra körlektioner. Motsvarande för den teoretiska utbildningen var cirka 60 minuter i extra lektioner.

Utvärdering från Spanien

I Spanien infördes möjligheten att köra lätt motorcykel på B-körkort år 2004. Till skillnad från Tyskland krävs ingen ytterligare utbildning men ett krav är att man ska ha haft sitt B-körkort i minst 3 år. Det innebär i praktiken också en minimiålder på 21 år.

I det här avsnittet presenteras resultat från två spanska studier. En före-efter studie av regeländringen 2004 som baserad på data från Barcelona (Pérez et al., 2009) och en nyare studie som visar situationen i hela Spanien till och med år 2022 (National Road Safety Observatory, 2004). Den senare studien jämför personer med motorcykelbehörighet (A1, A2 och A) och personer med B-behörighet.

Perez et al. (2009) undersökte en studiegrupp med personer som skadats i en olycka på lätt motorcykel och en jämförelsegrupp som bestod av personer som skadats på tung motorcykel, moped eller i bil. Föreperioden sträckte sig från 1 januari 2002 till 30 september 2004 och efterperioden från 1 oktober 2004 till 30 april 2008. Data analyserades med hjälp av Poisson-regression med hänsyn taget till trend och säsongsvariation.

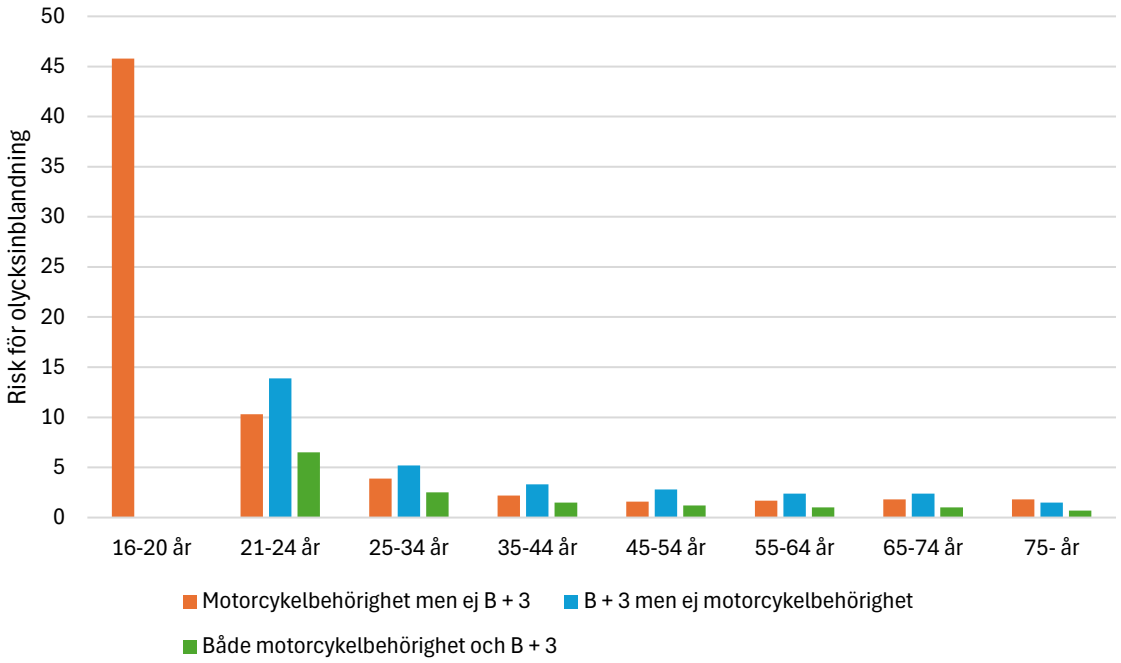
Antal nyregistrerade lätta motorcyklar per månad mer än fördubblades när lagen infördes (Perez et al., 2004) och analysen av skadedata visade att den relativa risken att skadas i efterperioden jämfört med föreperioden var 1,46 (K.I.: 1,34–1,60) på lätt motorcykel och 1,15 (K.I.: 1,02–1,29) på tung motorcykel. Risken för att skadas ökade alltså för alla motorcyklister, men mest för dem på lätt motorcykel. Ingen signifikant ändring att skadas i bil eller på moped kunde påvisas.

Enligt uppgifter i National Road Safety Observatory (2004) så fanns cirka 1,8 miljoner registrerade lätta motorcyklar i Spanien 2022 vilket motsvarar cirka 3 800 per 100 000 invånare. Det är betydlig fler än i både Sverige och Tyskland som har cirka 155 respektive 980 lätta motorcyklar per 100 000 invånare (år 2023). Andel lätta motorcyklar av alla motorcyklar var 45 procent, vilket också det är betydligt högre än i Sverige där andelen var 5,3 procent samma år, 2022. Vidare var 2 procent av de lätta motorcyklarna i Spanien eldrivna.

I National Road Safety Observatory (2024) benämns de som har haft B-behörighet i minst tre år och därmed har rätt att köra lätt motorcykel som B+3. Av alla som äger en lätt motorcykel är det 928 500 som har B+3 men inte någon motorcykelbehörighet (A1, A2 eller A), 13 600 har motorcykelbehörighet men inte B+3 och 448 900 har både B+3 och motorcykelbehörighet. Den största gruppen bland ägare av lätt motorcykel är alltså personer som har B+3 men inte någon motorcykelbehörighet. Dessa personer har alltså inte genomgått någon utbildning på motorcykel. I den gruppen är endast 1 procent under 24 år eller yngre och 6 procent är 25–29 år. Den största åldersgruppen är 45–49 år med 16 procent.

Totalt var 27 800 motorcykelförare inblandade i personskadeolyckor i Spanien år 2022. Av de var 12 400 förare av lätt motorcykel, vilket motsvarar 45 procent. Det är samma andel som för registrerade motorcyklar. Andelen förare av lätta motorcyklar i personskadeolyckor är dock något underskattade eftersom motorcyklar med okänd vikt ingår i totalen.

I National Road Safety Observatory (2024) har också den totala körsträckan för motorcyklar i olika grupper uppskattats. Uppskattningen baseras på körsträckan för de motorcyklar som ägs av respektive grupp. Denna uppskattning har sedan använts för att beräkna risk i form av antal förare av lätt motorcykel inblandad i personskadeolycka per körd sträcka (milj. fordonskilometer), se Figur 5. En osäkerhet i den beräknade risken är att det inte är säkert att den som äger motorcykeln också är den som kör den. Resultaten ska därför tolkas med försiktighet. Det tydligaste resultatet i Figur 5 är ålderns betydelse för risken. För personer under 21 år är det bara möjligt att köra lätt motorcykel om man tar ett motorcykelkörkort men risken för denna grupp är mycket stor om man jämför med äldre personer, oavsett vilka behörigheter dessa har. Från 21 år och äldre är det förare med B+3 men utan motorcykelbehörighet som har högst risk att vara inblandad i en personskadeolycka, minst risk har de förare som har både motorcykelbehörighet och B+3.



Figur 5 Olycksrisk beräknad som antal förare av lätt motorcykel inblandad i personskadeolycka per körd sträcka (milj. fordonskilometer). Figur anpassad och bearbetad från National Road Safety Observatory (2024). Observera att värdena för de gröna staplarna (motorcykelbehörighet och B+3) är utlästa ur ett diagram och därför inte exakta.

4.1.3. Övriga resultat från enkäten

I enkäten tillfrågades också de olika länderna om de kunde förmedla uppgifter om registrerade fordon och olyckor och fyra länder skickade sådana uppgifter. Uppgifterna är av lite olika karaktär och beskrivs land för land nedan.

I Lettland fanns 7 685 registrerade ägare till lätt motorcykel år 2025. Av dem var det 70 procent som endast hade B-körkort, men hade alltså ändå rätt att köra lätt motorcykel, i Lettland finns inget krav på åldersgräns (Tabell 9). Motsvarande andel i Spanien var 29 procent (Tabell 7 i National Road Safety Observatory, 2024). Av de som varit inblandade i polisrapporterad olycka var det 51 procent som endast hade B-körkort, men det var totalt få personer, 86 stycken.

Tabell 9 Ägare av lätt motorcykel och olycksinblandade förare i Lettland. Fördelning efter körkortsinnehav. Källa: enkätsvar.

	Endast B-körkort (med rätt att köra lätt motorcykel)	**Endast A1-körkort**	**A1 och B**	**Har A-körkort**	**Inget körkort**
Ägare av lätt motorcykel, 2025 (n=7 685)	70 %	0 %	1 %	24 %	5 %
Inblandad i polisrapporterad olycka på lätt motorcykel, 2024 (n=86)	51 %	22 %	1 %	9 %	16 %

Uppgifter från Polen visar att det år 2024 fanns 429 263 registrerade lätta motorcyklar (Tabell 10) vilket motsvarar 1170 per 100 000 invånare. Det är något fler än i Tyskland men betydligt färre än i Spanien. Andel registrerade lätta motorcyklar av alla motorcyklar var ungefär en tredjedel och andel på lätt motorcykel bland skadade var ungefär en fjärdedel.

Tabell 10 Antal och andel registrerade motorcyklar i Polen, samt andel som kört lätt motorcykel bland alla skadade motorcyklister. Källa: enkätsvar.

År	Antal registrerade lätta motorcyklar, –125 cc	Antal registrerade övriga motorcyklar	Andel registrerade lätta motorcyklar, 51–125 cc	Andel skadade på lätt motorcykel av alla skadade motorcyklister
2022	612 470	1 218 493	33 %	25 %
2023	645 987	1 277 703	34 %	26 %
2024	429 263	988 858	30 %	24 %

Tjeckien har bidragit med liknande uppgifter som Polen och jämförelsevis har Tjeckien en lägre andel registrerade lätta motorcyklar (Tabell 11). Totalt sett har dock Tjeckien fler lätta motorcyklar per 100 000 invånare, 1 740 i Tjeckien jämfört med 1 170 i Polen, båda uppgifterna från 2024. Av alla olycksinblandade motorcyklister har andelen på lätt motorcykel ökat från 23,0 procent år 2021 till 30,6 procent år 2024.

Tabell 11 Antal och andel registrerade motorcyklar i Tjeckien, samt andel som kört lätt motorcykel bland alla motorcyklister som varit olycksinblandade. Källa: enkätsvar.

År	Antal registrerade lätta motorcyklar, 51–125 cc	Antal registrerade tunga motorcyklar, 126– cc	Andel registrerade lätta motorcyklar, 51–125 cc	Andel på lätt motorcykel av alla olycksinblandade motorcyklister
2021	155 197	570 347	21,4 %	23,0 %
2022	170 010	606 263	21,9 %	26,3 %
2023	179 803	633 122	22,1 %	30,3 %
2024	189 969	657 722	22,4 %	30,6 %

År 2023 fanns det 171 318 lätta motorcyklar registrerade i Österrike (Tabell 12), vilket utgör 27 procent av alla registrerade motorcyklar. Justerat för population är antal lätta motorcyklar 1880 per 100 000 invånare, alltså i samma storleksordning som i Tjeckien.

Tabell 12 Antal och andel registrerade motorcyklar i Österrike, år 2023. Källa: enkätsvar.

	Antal registreringar	Andel registreringar
Lätt motorcykel, 51–125 cc	171 318	27,0 %
Tung motorcykel, 126– cc	627 814	72,1 %
Okänt/övrigt	5 661	0,9 %
Total	633 481	

4.2. Resultat från tidigare forskning

4.2.1. Olycks- och skaderisker för motorcyklister

Risken att dödas eller skadas svårt i en vägtrafikolycka i Sverige skiljer sig betydligt mellan personbilsförare och motorcykelförare. I Forsman och Vadeby (2018) jämfördes risken mellan dessa trafikantgrupper under perioden 2003–2012 och resultaten visade att risken för motorcykelförare var 21 gånger så stor som för personbilsförare, 0,403 respektive 0,019 per milj. fordonskilometer (för detaljer om beräkningen, se även Forsman & Vadeby 2014). Beräkningarna baserades på polisrapporterade olyckor och körsträckedata från besiktningen. Eftersom nästan all motorcykeltrafik i Sverige utförs under sommaren begränsades också beräkningen till perioden april-oktober.

I den svenska studien (Forsman & Vadeby, 2018) gjordes ingen uppdelning mellan lätt och tung motorcykel. Resultat från en norsk studie visar dock på stor skillnad mellan dessa fordon (Beckstrøm Fuglseth & Munch Olsen, 2025). Beräkningar för åren 2021–2024 visade att risken att dödas eller skadas svårt per fordonskilometer var 24 gånger högre för tung motorcykel än för bilförare och 50 gånger högre för lätt motorcykel än för bilförare. Risken att dödas eller skadas var 0,439 per milj. fordonskilometer år 2024 för lätt motorcykel och 0,123 för tung motorcykel. I samma rapport visas att risken för lätt motorcykel varierar kraftigt från år till år men att den har varit högre än för tung motorcykel under alla år mellan 2004 och 2024. Det bör dock noteras att de allra flesta som skadas på lätt motorcykel är i åldersgruppen 16–17 år, under tioårsperioden 2015–2024 stod dessa för 70 procent av alla dödade och svårt skadade. I en bilaga till Beckstrøm Fuglseth och Munch Olsen (2025) skriven av Elvik beräknades skaderisken för 16–17 åringar på lätt motorcykel till 5,34 skadade per miljon fordonskilometer och skaderisken för 18 år och äldre till 2,57 skadade per miljon fordonskilometer för år 2023, alltså drygt dubbelt så hög skaderisk för den yngre åldersgruppen.

Resultat från en lite äldre norsk studie visade att risken att skadas eller dödas på tung motorcykel minskade kraftigt mellan 1992 och 2010 medan risken för lätt motorcykel i stort sett var oförändrad (Bjørnskau, 2011). Författare anger att huvudanledningen till att risken på tung motorcykel minskat beror på att detta fordon gått från att vara ett typiskt ungdomsfordon till ett ”vuxet” fordon. Den metod som användes för att skatta exponeringen medgav dock inte att separata risker beräknades för olika åldersklasser.

Clabaux et al. (2013) har studerat risker för motoriserade tvåhjulingar i förhållande till bilister. Studien avgränsades till nio huvudgator i Marseille på dagtid (06–22) vardagar och lördagar under år 2011. Resultaten visade att risken att skadas var 15,9 (K.I.: 8,9–28,5) gånger så hög för motorcyklister på lätt motorcykel jämfört med bilister och 31,8 (K.I.: 18,4–55,0) gånger så hög för motorcyklister på tung motorcykel jämfört med bilister. Den relativa risken att vara inblandad i en personskadeolycka beräknades också och var 2,58 (K.I.: 1,76–3,77) för lätt motorcykel och 5,45 (K.I.: 3,90–7,60) för tung motorcykel. I den här studien var det alltså högre risk för förare av tung motorcykel, tvärtom jämfört med den norska studien ovan. Inte heller i denna studie gjordes någon uppdelning efter ålder.

I Belgien är minimiålder för att ta A1-körkort 18 år men det finns önskemål från körskolor och allmänheten att sänka åldern till 16 år och konsekvenserna av en sådan sänkning har utretts av Martensen et al. (2019). Utredningen konstaterar att olycksrisken för motorcyklister, såväl som för andra typer av motorfordon, beror både på ålder och på erfarenhet. Det innebär att ju yngre man är när man börjar köra desto högre är risken man har som nybörjare. En sänkning av minimiåldern skulle därför försämra trafiksäkerheten. Utredningen slår också fast att det inte finns några belägg för att en tidig start när det gäller att köra motorcykel skulle ge trafiksäkerhetsvinster så som minskning av skadade i andra transportslag eller högre säkerhet bland äldre motorcyklister som började köra tidigt. Det bör dock noteras att rapporten (Martensen et al., 2019) är en sammanfattning och det framgår inte alltid vilka källor utredningen baseras på.

Även i Norge har konsekvenserna för en förändring av minimiåldern för A1-körkort utretts, men då avseende en höjning av åldersgränsen från 16 år till 18 år (Beckstrøm Fuglseth & Munch Olsen, 2025). Antal 16 och 17-åringar som hade A1-körkort i Norge var 5 317 stycken i september 2025 och denna åldersgrupp står för en stor del av alla dödade och skadade på lätt motorcykel, 68 procent 2023 och 77 procent 2024. En slutsats från utredningen var att en höjning av åldersgränsen för A1-körkort skulle vara effektiv och leda till en betydande minskning av antalet dödade och skadade i åldersgruppen 16–17 år.

4.2.2. Framkomlighet, pendling och färdmedelsval

Ett av motiven för att tillåta lätt motorcykel på B-körkort är att förbättra framkomligheten eftersom det antas att det är lättare att ta sig fram på motorcykel än med bil i trängsel. För att detta antagande ska vara uppfyllt behöver motorcykeln ta sig fram mellan bilar eller köra förbi köer. En studie som undersökt motorcyklisters beteende vid trängsel är Robertsson (2002). Studien jämförde körbeteende för motoriserade tvåhjulingar i fem korsningar, fyra signalkorsningar och en cirkulationsplats, i London. Bland annat observerades körningen mellan filer (filtering på engelska) i stillastående trafik och i trafik som rörde sig. Andelen förare av motoriserade tvåhjulingar som körde mellan filer i stillastående trafik varierade mellan 14 och 69 procent och i trafik som rörde sig mellan 20 och 92 procent. Vid längre köer ökade andelen förare som körde mellan filerna. Analyserna delades också upp i motorcykel och skoter[9] men resultaten var likvärdiga. Mellan 23 och 56 procent av förarna utförde också filbyte. Enligt Robertsson (2002) kan filbyten tillåta motorcyklisterna att välja den snabbaste filen vid varje tidpunkt men hur ofta filbyten skedde för varje förare kvantifierades inte i studien.

Ett sätt att försöka öka framkomligheten för motorcyklar i städer har varit att tillåta motorcyklister att köra i bussfiler. Från 1 januari 2009 och 18 månader framåt genomfördes ett försök med att tillåta motorcykeltrafik i bussfiler i London. Under tiden försöket pågick genomfördes ett test med syfte att jämföra framkomligheten för en motorcyklist som använde bussfilerna och en som inte gjorde det (Local Transport Projects, 2011). Som kontroll ingick också en personbil i testet. Testet genomfördes på sex olika rutter inne i London med total sträcka på 11 mil. Andel sträcka med bussfiler varierade mellan 30 procent och 43 procent i de olika rutterna. Rutterna kördes en gång var av de tre testfordonen och körningarna startade samtidigt för att bli jämförbara. Testförarna var poliser som körde i enlighet med Metropolitan Police riktlinjer för körning med motorcykel och bil. Tanken från början var att använda omärkta polisfordon men dessa var inte alltid tillgängliga och då användes målade fordon i stället. Resultaten från körningarna visade att det i genomsnitt tog 2 minuter och 29 sekunder per kilometer för den motorcykel som körde i bussfilen där en sådan var tillgänglig och 2 minuter och 46 sekunder per kilometer för den motorcykel som inte utnyttjade bussfilerna. För personbilen tog det i genomsnitt 3 minuter och 55 sekunder per kilometer.

Försöket i London utvärderades också med avseende på trafiksäkerhet. York et al. (2010) jämförde polisrapporterade personskadeolyckor på 28 vägsträckor där det var tillåtet att köra i bussfilen och 28 kontrollsträckor där det inte var tillåtet. Föreperioden sträckte sig mellan januari och oktober år 2008 och efterperioden mellan januari och oktober 2009. Resultaten visade att risken för olycka med motorcykel inblandad hade ökad med 33 procent på de sträckor där körning i bussfil hade tillåtits och minskat med 51 procent på kontrollplatserna. Ökningen var statistiskt signifikant men resultaten ska ändå tolkas försiktigt på grund av de korta studerade perioderna och relativt få olyckor. I England är det är fortsatt möjligt att tillåta motorcykeltrafik i bussfiler men det beslutas på lokal nivå[10].

[9] Det står inte hur dessa definierats men skoter är vanligen moped eller lätt motorcykel.

[10] https://www.gov.uk/government/consultations/motorcycles-in-bus-lanes/motorcycles-in-bus-lanes

Även i Tel Aviv genomfördes ett försök att tillåta motorcyklar i bussfilen på två större trafikleder (Gitelman et al., 2021). Försöket startade i mitten av februari 2016 och planerades pågå i ett halvår. En före-efter studie genomfördes där föreperioden pågick de första två veckorna i februari 2016 och efterperioden i maj och juni samma år. Under dessa perioder mättes bland annat restider för bussar och motorcyklar och antal passerande fordon. Avseende olycksdata så var föreperioden från och med januari 2014 till och med januari 2016 och efterperioden februari–augusti 2016. Resultaten visade ingen signifikant skillnad i vare sig bussarnas eller motorcyklarnas framkomlighet och ingen effekt på antal olyckor.

I Frankrike är det inte tillåtet att köra motorcykel i bussfilen men en studie från Marseille visar att det ändå är relativt vanligt (Clabaux et al., 2014). Författarna har valt ut 13 vägar i centrala Marseille som har bussfil längst till höger i körbanan. Vägarnas totala sträcka var 13,45 km och observationer som genomfördes år 2011 visade att 23 procent av trafikarbetet med motoriserade tvåhjulingar gjordes i bussfilen. I studien beräknades också den relativa risken för motoriserade tvåhjulingar att vara involverad i en personskadeolycka om man kör i bussfilen jämfört om man kör i de andra filerna. Olycksdata var hämtade från år 2007 och 2008 och resultaten visade 3,25 gånger (K.I.: 2,03–5,21) så hög risk att vara involverad i en olycka i bussfilen som i andra filer. Ungefär hälften av olyckorna i bussfilen var sådana där en högersvängande bil krockade med en motorcyklist som körde i samma riktning men i bussfilen. Enligt den här studien var det alltså farligare att köra i bussfilen än i andra filer men det var också olagligt att köra i bussfilen. Hur det påverkar körbeteendet och vilka som kör i bussfilen diskuteras inte i artikeln.

För att jämföra restid mellan olika fordon utför FEMA regelbundet test i trafik, senaste gången var 2023[11]. Testen går till så att en motorcyklist, en bilist och en som åker kollektivtrafik startar samtidigt från samma plats och så mäts hur lång tid det tar att komma fram till en måldestination. Ibland deltar även en cyklist. Två av testen år 2023 utfördes i Sverige i samarbete med SMC, ett i Stockholm och ett i Göteborg. Testet i Stockholm startade kl. 07.30 en tisdagsmorgon i oktober och gick från Vinterbrinksvägen i Saltsjöbaden till Tegeluddsvägen i Stockholm, totalt 23,5 kilometer. För motorcyklisten tog det 27 minuter, för bilisten 40 min och med kollektivtrafik 63 min. En anledning till att det gick så fort för motorcyklisten var att det var bussfil längs vägen där motorcyklisten har rätt att köra. Testet i Göteborg startade kl. 14.50 från Skånegatan i centrala Göteborg och slutdestinationen var Turkosgatan i Västra Frölunda, totalt strax över 15 kilometer. I Göteborg tog det 15 minuter för motorcyklisten, 29 minuter för bilisten och 44 minuter med kollektivtrafiken. Enligt beskrivningen på FEMA:s webbsida kunde motorcyklisten köra på insidan av motorvägen och på så sätt undvika de värsta köerna. Totalt genomfördes 13 test i 6 olika länder. I alla fall utom ett gick det snabbare med motorcykel än med bil, även om skillnaden ofta inte var lika stor som i Sverige. För det fallet där det tog kortast tid med bil visade det sig att motorcykeln tagit en annan väg än bilen så dessa resultat var inte jämförbara.

O'Mahony (2017) har studerat vilka det är som pendlar med motorcykel i Irland och om de skiljer sig åt från de som pendlar med personbil eller andra färdsätt. Studien baseras på data från en totalundersökning av befolkningen som genomförs var femte år, här användes data från 2011. Resultaten visade att cirka en halv procent (7 600 individer) av alla som pendlade till arbete gjorde det med motorcykel. Åldersfördelningen för de som pendlade med motorcykel var relativt lik fördelningen för dem som körde ensamma i personbil. De flesta som pendlade med motorcykel var i åldern 30–49 år. Motorcykelgruppen liknade de som körde ensamma i personbil även med hänsyn till: antal personer i hushållet, antal studenter i hushållet, socioekonomisk status och restid. Endast könsfördelningen skiljde sig åt där andel män var betydligt större bland motorcyklisterna, över 80 procent jämfört med drygt hälften hos bilisterna.

[11] https://www.femamotorcycling.eu/mobility-test-2023/

För att studera färdmedelsval genomfördes så kallad *stated preference* (SP) studie bland ägare av motorcyklar i Storbritannien (Burge et al., 2007; RAND Europe, u.å.). I en SP-studie får den som deltar välja mellan olika scenarier. Scenarierna presenteras i par och för varje par väljer man det scenario man föredrar. Resultaten från dessa val kan sedan användas för att förstå vad som påverkar valen. I det här fallet fick man välja mellan olika färdmedel för fiktiva resor med olika förutsättningar vad gäller till exempel reslängd, väderförhållanden och möjlighet att parkera nära destinationen. Tiden på dagen var dock alltid 7–10 på morgonen. Enkäten besvarades av 443 personer och genomfördes år 2003. Några av slutsatserna från studien var:

- Restid värderas positivt för motorcykelresor upp till 20 min men negativt för längre resor och för de andra färdsätten (bil, kollektivtrafik och cykel).
- Bil blir mer attraktivt relativt motorcykel ju längre resan är medan det är tvärtom för cykel, mindre attraktivt relativt motorcykel ju lägre resa.
- Breda körfält är högt värderat för motorcyklister eftersom dom då kan passera andra fordon mellan filerna (filtering).
- Det går inte att påvisa någon betydelse av införande av framskjuten stopplinje för motorcyklar, alltså att motorcyklister kan placera sig framför bilarna i en korsning.
- Ju fler månader per år en motorcyklist använder sin motorcykel, desto troligare att personen väljer motorcykel framför andra färdsätt.
- Personer över 60 väljer motorcykel i lägre utsträckning än yngre.

4.2.3. Utbildning

Det är svårt att hitta litteratur om utbildning som är relevant för situationen att tillåta personer med B-körkort att köra lätt motorcykel. Vi har ändå valt att presentera några studier som handlar om utbildning av motorcyklister och mopedister.

Haworth and Mulvihill (2005) har gått igenom villkoren för att ta motorcykelkörkort i de olika delstaterna i Australien. I några delstater påverkas villkoren av om du redan har körkort för personbil eller inte, men skillnaderna är ganska små. Till exempel är det så att i de flesta delstater krävs ett kunskapstest för att få ett övningskörningstillstånd[12] men om du redan har ett personbilskörkort undantas du från dessa regler i ett par av delstaterna. Inte i någon delstat medger innehav av körkort för personbil att du får köra motorcykel annat än under övningskörning, så situationen i Australien liknar inte den som studeras i föreliggande rapport.

I Sverige har inte, vad vi känner till, körkortsutbildningen för motorcyklister utvärderats i sin helhet. Däremot utvärderades den obligatoriska riskutbildningen som infördes år 2009 (Forward et al., 2018). Riskutbildningen består av två delar, del 1 är teoretisk och del 2 praktisk. Fem stycken teoretiska och fem stycken praktiska utbildningar på sju olika orter utvärderades. Metoden bestod av observationer av utbildningstillfällen och intervjuer med utbildningsansvariga, samt enkäter till eleverna före och efter respektive utbildning. Författarna sammanfattar resultaten med att utbildningen i många fall lett till en positiv förändring i synen på riskfyllt beteende som motorcykelförare. Trots detta finns det potential för förbättringar vad gäller säkerhetsmedvetandet, främst gällande synen på hastighetsöverträdelser men också trötthet och den egna körförmågan som ansågs vara övervärderad.

I Sverige infördes AM-körkort år 2009. Innan dess räckte det med en teoretisk utbildning för att få köra moped klass I men i och med införande att AM-körkortet utvidgades utbildningen med 4 timmar

[12] Ett sådant tillstånd ger i många delstater rätt att övningsköra utan övervakning.

praktisk utbildning. Detta har nu utökats och i dagsläget behövs minst 7 timmar praktisk utbildning[13]. För att erhålla körkortet krävs ett godkänt kunskapsprov (detta krävdes även före år 2009). Körprov ingår inte men körskolan som utför den praktiska utbildningen ska bedöma att du har uppnått kursplanens mål. Införandet av AM-körkort utvärderades med hjälp av tidsserieanalys av antal skadade i polisrapporterade olyckor och som exponering användes antal registrerade mopeder klass I totalt (Bonander et al., 2015). Resultaten visade en reduktion av skadade per registrerad moped efter införandet av AM-körkort. Studien har dock flera begränsningar, bland annat att mopedernas körsträckor inte är kända och att det inte finns någon kontrollgrupp vilket gör att det inte går att justera för eventuella generella trender.

Finland införde en liknande förändring som Sverige med avseende på körkort för moped klass I i juni 2011 (Kosola et al., 2016). En skillnad är dock att i Finland krävs både godkänt kunskapsprov och körprov. Kosola et al. (2016) utvärderade förändringen i Finland baserat på data från sjukhus i sex städer. Resultaten visade att antal skadade 15-åringar per körkortsinnehavare minskade mellan före och efterperioden vilket tyder på att den utökade utbildningen haft positiv effekt.

[13] https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/ta-korkort/valj-behorighet/am-korkort-for-moped-klass-i/

5. Uppskattning av trafiksäkerhetseffekter

För att uppskatta vad trafiksäkerhetseffekten kan bli om det blir tillåtet att köra lätt motorcykel med B-körkort görs antaganden om både förändringar i resande och hur det påverkar antal skadade personer. Vad gäller resande antas endast överflyttning mellan personbil och lätt motorcykel. Överflyttning kan även ske från kollektivtrafik och i så fall bör trafiksäkerhetseffekten bli större, beräkning med avseende på personbil kan därför ses som konservativt. Överflyttning från cykel ser vi inte som lika troligt då cykelresor generellt är relativt korta, men det kan naturligtvis också ske.

I Tabell 13 visas det årliga trafikarbetet i Sverige för personbilister och motorcyklister. Trafikarbetet är den totala körsträckan för alla fordon registrerade i Sverige och beräknas av Trafikanalys[14], det finns dock inte uppdelat efter lätt och tung motorcykel. Trafikarbetet för personbilister är ungefär 100 gånger så stort som för motorcyklister.

Det är mycket svårt att avgöra vad som är ett rimlig antagande om överflyttning mellan personbil och lätt motorcykel vid en regeländring. Om vi antar att 1 procent av trafikarbetet med personbil skulle flyttas över till lätt motorcykel skulle det innebära en fördubbling av trafikarbetet för motorcykel totalt. Om vi också antar att den genomsnittliga körsträckan per motorcykel är lika stor för lätt som för tung motorcykel och lika stor före och efter regeländringen skulle det innebära att antal lätta motorcyklar i trafik skulle öka från cirka 16 500 (medel år 2021–2024) till cirka 315 000. Det nya, högre antalet, skulle motsvara cirka 3 150 lätta motorcyklar per 100 000 invånare vilket är betydligt fler än i Tyskland och nästan i paritet med Spanien. Detta är förmodligen inte rimligt utan överflyttningen blir troligen mindre. Dock kan det vara så att de eventuella tillkommande nya lätta motorcyklarna kommer att köras längre än genomsnittet idag och då blir ökningen av antal lätta motorcyklar inte lika stor. På grund av denna osäkerhet redovisar vi resultat både för en överflyttning av 0,5 procent och 1 procent av trafikarbetet för personbil, men även 0,5 procent kan vara för högt.

Antal dödade och skadade motorcyklister och personbilister redovisas också i Tabell 13, för två olika mått. Det första måttet inkluderar både polis- och sjukvårdsdata och alla skador som klassificerats som måttliga (ISS4-8) eller allvarliga (ISS9-) hos sjukvården eller som svåra av polisen, detta kallas skadade enligt ISS4- nedan. Det andra måttet är samma som används för de nationella etappmålen i Sverige, vilket baseras på sjukvårdsdata och definieras som en skada som leder till permanent medicinsk invaliditet på 1-procentsnivån (PMI). Detta benämns allvarlig skada enligt PMI nedan. I båda måtten har vi också lagt till dödade. När det gäller dödade och skadade enligt ISS4- har det i genomsnitt varit 610 dödade och skadade motorcyklister och 1 459 dödade och skadade personbilister per år under 2021–2024. Dödade och allvarligt skadade enligt PMI var i genomsnitt 245 för motorcyklister och 984 för personbilister.

14 https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fstatistik%2Ftrafikarbete%2F2026%2Ftrafikarbete-pa-svenska-vagar---1990-2025---2026-04-17.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK

Tabell 13 Trafikarbete för motorcykel och personbil baserat på data från Trafikanalys och antal dödade och skadade motorcyklister och personbilister baserat på data från Transportstyrelsen[15]. Skadedata enligt ISS-värde baseras på sammanslagna polis- och sjukvårdsdata Strada och skadedata enligt PMI baseras på sjukvårdsdata.

	Motorcykel	Personbil
Trafikarbete (milj. fordonskilometer), medel år 2021–2024	656	65 551
Antal dödade, måttligt (ISS4-8) och allvarligt skadade (ISS9-) medel år 2021–2024	610	1 459
Antal dödade och allvarligt skadade (PMI), medel år 2021–2023	245	984

För att uppskatta hur många skadade en ökning av trafikarbetet för lätta motorcyklister leder till antas att den relativa risken att dödas eller skadas på motorcykel jämfört med personbil är lika stor på lätt motorcykel som på tung motorcykel. Som nämns i avsnitt 4.2.1 var risken för lätt motorcykel i Norge betydligt högre än risken för tung motorcykel. Men en stor del av de som kör lätt motorcykel är unga och tidigare forskning visar att unga har högre risk än äldre. Om vi utgår från att de nya reglerna kommer att gälla från omkring 24 års ålder bör risken för lätt motorcykel minska betydligt. Studien från Frankrike som också beskrivs i avsnitt 4.2.1 som undersökte trafiken på gator i en större stad visade också, tvärtom från den i Norge, att risken var lägre på lätt motorcykel.

En tidigare studie på svenska data visade att den relativa risken att dödas eller skadas svårt i en polisrapporterad olycka var 21 gånger högre på motorcykel än i personbil. Vi har därför beräknat effekter på antal skadade baserat på att den relativa risken är 21. Det kan dock vara något högt just eftersom de nya reglerna inte kommer att gälla de yngsta förarna så därför har beräkningar även utförts med relativ risk 15 och 10. För att beräkna antal dödade och skadade motorcyklister har vi utgått från antal dödade och skadade personbilister och multiplicerat med den relativa risken. Antal dödade och skadade i personbil har vi antagit vara proportionellt mot storleken på det trafikarbete som flyttas över, det vill säga 0,5 respektive 1 procent av totalt antal dödade och skadade personbilister.

Resultaten från beräkningarna visas i Tabell 14. Med en relativ risk på 21 kommer totalt antal dödade och skadade (ISS4-) öka med 25 procent (153 personer) jämfört med antal dödade och skadade motorcyklister i dagsläget, om överflyttningen är 0,5 procent av trafikarbetet. Motsvarande ökning för dödade och allvarligt skadade enligt PMI är 42 procent (103 personer). Om överflyttningen i stället är 1 procent fördubblas den relativa ökningen. Vi har valt att jämföra med motorcyklister totalt eftersom antal dödade och skadade på lätt motorcykel är så pass få och varierar mycket från år till år, speciellt om bara den relevanta gruppen av personer över 24 år inkluderas. Med en lägre antagen relativ risk så minskar också den relativa ökningen.

I Tabell 14 visas bara ökningen av antal skadade på motorcykel men det sker ju även en minskning av skadade i personbil. Eftersom risken att skadas i personbil är så mycket lägre så blir denna minskning dock inte så stor. I Tabell 15 visas nettoförändringen (ökningen av antal skadade på motorcykel minus minskningen av antal skadade i personbil) relativt anta dödade och skadade motorcyklister. Om överflyttningen är 0,5 procent av trafikarbetet och den relativa risken 21 så blir den relativa nettoförändringen 24 procent när det gäller dödade och skadade enligt ISS4-. Detta ska jämföras med 25 procents ökning av dödade och skadade motorcyklister.

15 https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.transportstyrelsen.se%2Fglobalassets%2Fglobal%2Fpress%2Fstatistik%2Folycksstatistik%2Fnationell_arstatistik.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK

Tabell 14 Skattad relativ ökning av antal skadade motorcyklister för olika relativ risk (RR) att skadas som motorcyklist och personbilist. Två olika skademått har använts som bas. Skadedata enligt ISS-värde baseras på sammanslagna polis- och sjukvårdsdata Strada och skadedata enligt PMI baseras på sjukvårdsdata. TA=trafikarbete.

Överflyttning från personbil till lätt motorcykel	Skademått	Relativ ökning av skadade motorcyklister med RR=21	Relativ ökning av skadade motorcyklister med RR=15	Relativ ökning av skadade motorcyklister med RR=10
0,5 % av TA med personbil	Dödade, måttligt (ISS4-8) och allvarligt skadade (ISS9-)	25 %	18 %	12 %
0,5 % av TA med personbil	Dödade och allvarligt skadade (PMI)	42 %	30 %	20 %
1 % av TA med personbil	Dödade, måttligt (ISS4-8) och allvarligt skadade (ISS9-)	50 %	36 %	24 %
1 % av TA med personbil	Dödade och allvarligt skadade (PMI)	84 %	60 %	40 %

Tabell 15 Skattad nettoförändring av skadade (antal tillkommande skadade på motorcykel minus minskningen av antal skadade i personbil) relativt antal skadade motorcyklister för olika relativ risk (RR) att skadas som motorcyklist och personbilist. Två olika skademått har använts som bas. Skadedata enligt ISS-värde baseras på sammanslagna polis- och sjukvårdsdata Strada och skadedata enligt RPMI baseras på sjukvårdsdata.

Överflyttning från personbil till lätt motorcykel	Skademått	Nettoförändring relativt motorcyklister RR=21	Nettoförändring relativt motorcyklister RR=15	Nettoförändring relativt motorcyklister RR=10
0,5 % av TA med personbil	Dödade, måttligt (ISS4-8) och allvarligt skadade (ISS9-)	24 %	17 %	11 %
0,5 % av TA med personbil	Dödade och allvarligt skadade (RPMI)	40 %	28 %	18 %
1 % av TA med personbil	Dödade, måttligt (ISS4-8) och allvarligt skadade (ISS9-)	48 %	33 %	22 %
1 % av TA med personbil	Dödade och allvarligt skadade (RPMI)	80 %	56 %	36 %

6. Diskussion

En tvåhjulig motorcykel och en fyrhjulig personbil är i grunden två helt olika fordon med olika köregenskaper och att framföra en motorcykel ställer andra krav på färdigheter vad gäller balansering, kurvtagning, bromsning, manövrering m. m. Detta var en av anledningarna till att det infördes ett särskilt prov för motorcykel i Sverige 1976 (Prop. 1975/76:4). Innan dess var det tillåtet att köra motorcykel med B-körkort. Under senare år har flera motioner kommit in till riksdagen om att till viss del lätta på reglerna och tillåta lätt motorcykel på B-körkort, detta föreslås även i SMC och McRF (u.å.). Till skillnad från före 1976 föreslås dock, i SMC och McRF (u.å.), att viss utbildning ska krävas samt en åldersgräns på 24 år.

Att tillåta körning av lätt motorcykel med B-körkort i den nationella lagstiftningen är i enlighet med EU:s körkortsdirektiv (2006/126/EG, artikel 6, moment 3) och i dagsläget har 15 länder infört denna möjlighet. I Sverige krävs att man har ett A1-körkort för att få köra lätt motorcykel vilket kan tas från 16 års ålder.

Syftet med den här studien har varit att ta fram ett kunskapsunderlag om eventuella konsekvenser av att tillåta körning av lätt motorcykel på B-körkort i Sverige. Studien har främst fokuserat på trafiksäkerhetseffekter men inkluderar även framkomlighetsaspekter.

Studien baseras på en enkät till de länder som idag tillåter framförande av lätt motorcykel med B-behörighet samt en mindre litteraturstudie. Uppgifter från vägtrafikregistret och olycksdatabasen Strada har också använts för att beskriva situationen i Sverige avseende körkortsinnehav, registrerade fordon och olyckor.

Resultaten från föreliggande studie visar att lätt motorcykel är ett ovanligt fordon i Sverige i dagsläget, både totalt sett och jämfört med tung motorcykel. År 2023 fanns cirka 155 lätta motorcyklar per 100 000 invånare registrerade i trafik. Motsvarande antal var 980 i Tyskland, 1 170 i Polen, 1 740 i Tjeckien, 1 880 i Österrike och 3 800 i Spanien, alla värden från år 2023 eller 2024. Andel lätta motorcyklar av alla motorcyklar i trafik var drygt 5 procent i Sverige. Det kan jämföras med drygt 30 procent i Polen, dryg 20 procent i Tjeckien, 27 procent i Österrike 45 procent i Spanien.

En anledning till att det är ovanligt med lätt motorcykel i Sverige kan vara att många unga tar AM-körkort och kör moped eller A-traktor i stället för lätt motorcykel. AM-körkort kan tas från 15 år och A1 från 16 år. Bland de invånare som var 16 eller 17 år i slutet av år 2025 var det 82 695 som hade AM-körkort och 1 255 som hade A1-körkort. Detta kan jämföras med Norge där 5 317 stycken 16- och 17-åringar hade A1-körkort i september 2025. Med tanke på att Norges befolkning är ungefär hälften så stor som i Sverige är det cirka åtta gånger så vanligt med A1-körkort bland unga i Norge som i Sverige.

En utvärdering från Tyskland (Bahr et al., 2025), som införde möjligheten att köra lätt motorcykel på B-körkort år 2020, visar att drygt 180 000 sådana behörigheter hade utfärdats efter 3 år vilket motsvarar cirka 450 personer på 100 000 invånare. Kravet för att få denna behörighet i Tyskland är att man fyllt 25 år, haft B-körkort i 5 år och genomgått en utbildning på 13,5 timmar. Detta är höga krav jämfört med många andra länder men i linje med vad som SMC och McRF (u.å.) föreslår i Sverige. Om en regeländring i Sverige skulle leda till samma antal behörigheter per invånare som i Tyskland skulle det innebära 21 600 personer. Detta är ganska många relativt de som aktivt tar A1-behörighet när de är 16 eller 17 år. Vi vet inte exakt hur många som tar A1-körkort när de är 18 år eller äldre men de bör vara mycket få, då tar man A2 eller A-körkort i stället. Om man ser till innehav av motorcykelkort totalt är det dock betydligt fler än 21 600 personer, antal personer som har A-körkort i Sverige är knappt 510 000 om man exkluderar de åldersgrupper som fick A-behörighet automatiskt med B-körkort, 68 år och äldre.

I Spanien mer än fördubblades antal nyregistrerade lätta motorcyklar per månad när möjligheten att köra lätt motorcykel på B-körkort infördes år 2004 (Perez, 2009). I Spanien finns dock inget krav på

extra utbildning utan alla som haft B-körkort mer än 3 år får köra lätt motorcykel och ingen speciell behörighet utfärdas. Därför är det okänt hur många personer som utnyttjar denna möjlighet.

Det är dock mycket svårt att förutsäga hur stort intresset kommer att vara att köra lätt motorcykel på B-körkort i Sverige baserat på vad som hänt i andra länder. Dels finns bara utvärderingar från två länder, dels skiljer sig förutsättningarna åt. Sverige ligger till exempel längre norrut än alla de länder som idag tillåter lätt motorcykel på B-körkort och motorcykelkörning är mycket säsongsbetonat här. Av de olyckor som sker där förare av lätt motorcykel är inblandad sker 92 procent under april–oktober. Som beskrivs ovan är det också mycket ovanligt med lätt motorcykel i Sverige generellt. Det är okänt i hur stor utsträckning motorcykel används för pendling i Sverige. Resultat från den nationella resvaneundersökningen redovisas inte separat för motorcykel. Man kan dock konstatera ett endast 2,8 procent av alla huvudresor med ärende arbets-, tjänste- eller skolresor utförs med annat färdsätt än bil, kollektivtrafik, cykel eller till fots[16]. I dessa 2,8 procent ingår då, förutom motorcykel, också färdtjänst, taxi, flyg, sjöfart och moped.

Det är inte självklart hur förutsättningarna i Sverige kommer att påverka intresset för lätt motorcykel vid en eventuell regeländring. Den säsongbetonade användningen bör dock påverka intresset negativt. En *stated preference* studie från Storbritannien visade att ju fler månader per år en motorcyklist använder sin motorcykel, desto troligare att personen väljer motorcykel framför andra färdsätt (Burge et al., 2007; RAND Europe, u.å.). Den generellt låga användningen idag kan vara ett tecken på lågt intresse vilket skulle tyda på att inte så många skulle utnyttja möjligheten att köra lätt motorcykel vid en regeländring. Men den låga användningen skulle också kunna tolkas som att det finns en potential för ökning. Eftersom väldigt få personer tar A1-körkort som unga kanske det idag känns som ett stort steg att ta ett motorcykelkörkort när man är äldre. Speciellt om man då redan har ett B-körkort. En regeländring skulle då kunna få dessa att börja köra lätt motorcykel.

Även om det inte går att säga hur stort intresset kommer att vara är det ändå troligt att en regeländring kommer att leda till en viss ökning av personer som kör lätt motorcykel. Detta kommer vi att utgå från när olika effekter av en regeländring diskuteras nedan.

När det gäller trafiksäkerheten så kan den påverkas av två olika anledningar, dels ökad exponering, att fler kör motorcykel, dels att de nya förarna inte har lika omfattande utbildning som de som tagit motorcykelkörkort. Den senare aspekten kan till viss del kompenseras av att de som får behörighet att köra lätt motorcykel på B-körkort kommer att vara äldre när de är nybörjare än de allra flesta som tar A1-körkort i dag. Tidigare studier har visat att både ålder och erfarenhet påverkar olycksrisken, ju yngre man är när man börjar köra desto högre är risken man har som nybörjare (Martensen et al., 2019). Resultat från Spanien tyder dock på att de som bara har B-körkort är inblandade i fler olyckor än de som också har motorcykelkörkort. Så ser det ut i alla åldersklassen från 21 år vilken är minimiåldern för att få köra lätt motorcykel på B-körkort. I Spanien krävs dock ingen utbildning alls på motorcykel för de som har B-körkort, vilket skulle kunna påverka olycksrisken.

Både Tyskland och Spanien har jämfört inblandning i olyckor före och efter införande av lätt motorcykel på B-körkort, vilket påverkas både av ökad exponering och förändrad olycksrisk. Resultaten från den tyska studien (Bahr et al., 2025) visade att antal förare av lätt motorcykel som varit inblandade i personskadeolyckor ökade med 6 procent mellan 2019 och 2022 (ändringen infördes 2020). Antal olycksinblandade förare på tung motorcykel eller i personbil minskade med 7 respektive 13 procent under samma period, men den minskningen hade påbörjats redan före 2019 och kan ses som en allmän nedåtgående trend snarare än en förändring på grund av de nya reglerna. I den

16 https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fstatistik%2Fresvanor%2F2025%2Fresvanor-i-sverige-2024.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK

åldersgrupp som direkt påverkades av regeländringen, 25–57 år, var ökningen av olycksinblandade förare på lätt motorcykel så stor som 58 procent mellan 2019 och 2022.

Resultaten från den spanska studien (Perez et al., 2009) visade på en ökning av antal skadade efter regeländringen 2004. Den relativa risken att skadas i efterperioden jämfört med föreperioden var 1,46 (K.I.: 1,34–1,60) på lätt motorcykel och 1,15 (K.I.: 1,02–1,29) på tung motorcykel. Däremot kunde ingen signifikant ändring att skadas i bil eller på moped påvisas.

Hur trafiksäkerheten skulle påverkas i Sverige vid en regeländring beror både på hur stor ökningen av trafiken med lätta motorcyklar skulle bli och från vilka trafikslag som överflyttningen av resor skulle ske. Dock kan man konstatera att motorcyklister generellt sett har den högsta döds- och skaderisken av alla trafikslag (European Transport Safety Council [ETSC], 2003; Ministry of Transport, 2015) så en överflyttning kommer alltid att vara negativ ur trafiksäkerhetssynpunkt. En regeländring skulle också kunna leda till att det tillkommer resor som inte gjorts förut, vilket även det skulle vara negativt för trafiksäkerheten. En begränsning i utvärderingarna från Tyskland och Spanien är att de inte tar upp eventuell överflyttning av resor mellan trafikslag. Det gör att det saknas underlag från litteraturen kring detta.

I den här rapporten har vi uppskattat trafiksäkerhetseffekter baserat på en överflyttning från personbil till lätt motorcykel för olika scenarier. Om till exempel 0,5 procent av trafikarbetet med personbil skulle flyttas över till lätt motorcykel och den relativa skaderisken antas vara 21 gånger så stor för motorcyklister jämfört med personbilister beräknas antal dödade och allvarligt skadade (enligt PMI) motorcyklister totalt (alltså både på lätt och tung motorcykel) öka med 42 procent, vilket motsvarar 103 personer per år beräknat på perioden 2021–2023. Vid detta scenario skulle det också ske en minskning av skadade personbilister men dessa skulle vara relativt få. Ökningen av dödade och skadade skulle minska från 42 till 40 procent om man justerade för minskat antal skadade personbilister. Det här resultatet ska inte ses som ett troligt utfall utan som ett exempel på vad effekten kan bli baserat på en viss överflyttning.

Scenarieberäkningarna ovan har ett flertal begränsningar. Till exempel har vi inte tagit hänsyn till ändringar i antal skadade trafikanter som personbilarna och motorcyklarna krockar med, endast personbilisternas och motorcyklisternas egna skador. Detta bör dock inte ha någon större effekt på resultatet.

Om överflyttningen skulle ske från kollektivtrafik i stället för personbil skulle ökningen av skadade bli större eftersom risken för att skadas är större i personbil än i kollektivtrafiken. Det skulle också kunna ske överflyttning från cykel till motorcykel vilket också skulle ge fler skadade trafikanter men effekten skulle troligen bli mindre än om överflyttningen skedde från personbil.

Eftersom risken att skadas på motorcykel är så hög är det viktigt att förbättra trafiksäkerheten för denna grupp, speciellt vid en överflyttning som innebär en ökning av motorcykeltrafiken. Ett säkert vägtrafiksystem för motorcyklister kräver dock stora förändringar. Ding et al. (2019) resonerar utifrån resultat från faktiska olyckor att en hastighetsgräns på 60 km/tim kunde vara rimlig för att förebygga svåra skador. Detta gäller dock vid risk för frontalkollisioner mellan motorcykel och bil. Vid sidokollisioner är 40 km/tim snarare en rimlig hastighetsgräns (Rizzi et al., 2023). I miljöer där cyklister och fotgängare rör sig finns allmänna rekommendationer om 30 km/tim (Academic Expert Group, 2019). I Ding et al. (2019) konstateras dock att det förmodligen är låg acceptans för 60 km/tim på landsväg och att andra åtgärder också behöver utvecklas, till exempel automatiskt nödbromssystem (Autonomous Emergency Braking, AEB). En åtgärd som redan har införts och visat på god effekt är låsningsfria bromsar, ABS (Rizzi et al., 2015). Det finns också ett flertal infrastrukturåtgärder som kan bidra till ökad trafiksäkerhet för motorcyklister, till exempel anpassning av räcken (Stigsson et al., 2022).

En möjlig fördel med att flytta över trafik från personbil eller kollektivtrafik till motorcykel är bättre framkomlighet, det vill säga kortare restid. En studie från London genomförde ett test där tre

testfordon körde sex olika rutter (Local Transport Projects, 2011). Testfordonen var två motorcyklar, där den ena körde i bussfil där en sådan fanns och den andra inte gjorde det, och en personbil. Resultaten visade att det i genomsnitt tog 2 minuter och 29 sekunder respektive 2 minuter och 46 sekunder per kilometer för de två motorcyklarna (den snabbaste tiden för motorcykeln som körde i bussfilerna) och 3 minuter och 55 sekunder per kilometer för personbilen. Motorcyklarna togs sig alltså fram betydligt snabbare. Anledningen till att motorcyklar kan ta sig fram snabbare är att de kan köra mellan filer och på så sätt ta sig förbi stillastående köer eller långsamgående fordon (Robertsson, 2002). Eftersom motorcyklar är mindre än personbilar kan de också ha lättare att byta fil och på så sätt välja den snabbaste vägen.

FEMA utför också regelbundet tester i trafik för att jämföra restider mellan olika fordon. År 2023 genomfördes 13 tester i 6 olika länder. Generellt i dessa tester så är restiden kortast för motorcyklister följt av bilister. Längst tid tar det oftast med kollektivtrafik. Testerna och resultaten beskrivs kortfattat på FEMA:s webbsidor och det är ibland svårt att förstå hur skillnaderna i tid uppstår.

Något mer storskaligt test där restider jämförs mellan olika trafikslag har inte hittats.

Ett sätt att försöka förbättra framkomligheten för motorcyklar är att tillåta dessa att använda bussfiler. Detta kan bestämmas lokalt, i Stockholm är det till exempel tillåtet på vissa gator. En farhåga är att detta påverkar trafiksäkerheten negativt. En utvärdering från London (York et al., 2010) visade en ökning av motorcykelolyckorna där körning i bussfiler hade tillåtits medan en studie från Tel Aviv (Gitelman et al., 2021) inte visade på någon effekt på antal olyckor. En studie från Frankrike visade högre risk att vara involverad i en olycka i bussfilen än i andra filer (Clabaux et al., 2014). En vanlig olyckstyp där var en högersvängande bil som krockade med en motorcyklist som körde i samma riktning men i bussfilen. I Frankrike är det dock inte lagligt att köra i bussfilen och det är oklart hur det påverkar studiens resultat.

Om en stor del av personbilstrafiken flyttas över till motorcykel är det rimligt att det påverkar framkomligheten inte bara för de som byter transportslag utan generellt. Det har dock inte studerats här.

Effekter på miljö och klimat har inte studerats i den här rapporten trots att det framförs som ett argument för att öka trafiken med lätta motorcyklar. Anledningen till detta är att det finns så många faktorer som kan påverka åt olika håll så det blir mycket svårt att bedöma effekterna, ännu svårare än för trafiksäkerhet och framkomlighet där det i alla fall är ganska tydligt vilken riktning effekten får. Om överflyttning sker från personbil till lätt motorcykel blir det troligen en positiv effekt, i alla fall om de båda fordonen använder samma drivmedel. En ökning av elektriska fordon pågår både vad gäller personbil och lätt motorcykel men i vilken takt detta kommer att utvecklas är oklart i dagsläget. Enligt Trafikanalys (2024) är det ganska vanligt med eldrift i nyregistrerade mopeder klass I men detta genomslag har ännu inte nått motorcyklarna. År 2023 utgjorde de eldrivna motorcyklarna 3 procent av alla nyregistrerade motorcyklar och majoriteten av dessa var mindre, fyrhjuliga, arbetsfordon som till exempel används inom parkförvaltning. Eldrivna personbilar har ökat i betydligt snabbare takt än de eldrivna motorcyklarna (Trafikanalys, 2024). Om en resa med elbil ersätts av en bensindriven lätt motorcykel är det inte säkert att det blir en positiv effekt. Sedan behöver man också ta hänsyn till att det i genomsnitt är fler personer per bil än per motorcykel. Skulle det ske en överflyttning från kollektivtrafik eller cykel till lätt motorcykel skulle miljöeffekten bli negativ.

En aspekt som inte tagits upp här är fördelningen mellan lätt och tung motorcykel och hur den kan förändras. Här ser vi två möjliga alternativ. Antingen minskar efterfrågan på att ta A-körkort och köra tung motorcykel om steget att börja köra lätt motorcykel förenklas. Eller också så ökar intresset att köra motorcykel om man väl börjat att köra lätt motorcykel vilket leder till att man också vill kunna köra tyngre motorcyklar.

En annan aspekt som inte har studerats är hur lång utbildning som bör krävas om det blir tillåtet att köra lätt motorcykel på B-körkort i Sverige. Vid ett eventuellt införande skulle detta behöva utredas.

Resultat från en enkätundersökning riktad till körskolor i Tyskland visade att de flesta tyckte att den teoretiska delen i utbildningen på 6 timmar var lagom lång medan 50 procent tyckte att den praktiska delen på 7,5 timmar var för kort (Bahr et al., 2025). I Tyskland kan dock körskolan kräva ytterligare undervisningstillfällen om de bedömer att det behövs.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att det är mycket svårt att bedöma konsekvenserna av en regeländring som tillåter körning av lätt motorcykel på B-körkort, både vad gäller hur stort intresset kommer att vara och vilka effekter det kommer att få. Det mest troliga är dock att det kommer att leda till:

- en ökning av antal skadade trafikanter, både för motorcyklister och trafikanter totalt, och
- en förbättring av framkomligheten för dem som väljer att köra lätt motorcykel.

När det gäller effekter på miljö och klimat är det mer osäkert om effekten blir positiv eller negativ.

Referenser

Academic Expert Group (2019). *Saving lives beyond 2020: The next steps. Recommendations of the Academic Expert Group for the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety*. https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/c65bb9192abb44d5b26b633e70e0be2c/200113_final-report-single.pdf

Bahr, M., Klipp, S., Pöppel-Decker, M., & Kopper, D. (2025). *Einschluss von Krafträdern der Klasse A1 in die Klasse B* [Inkludering av A1-motorcyklar i körkortsbehörighet B]. Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BAST). https://www.bast.de/DE/Publikationen/BerichteBASt/Fachveroeffentlichungen/Verkehrssicherheit/Downloads/U-B196.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Beckstrøm Fuglseth, B., & Munch Olsen, Y. (2025). *Konsekvenser av alderskrav for lett motorsykkel: Mulige trafikksikkerhetseffekter og andre konsekvenser av alderskrav for lett MC* (Statens vegvesens rapporter 1086). Statens vegvesen. https://nva.sikt.no/registration/0199c39c2bc7-4e315d84-ff2d-444f-943c-3c4d2fb3ced7

Bjørnskau, T. (2011). *Risiko i veitrafikken 2009–2010* (TØI rapport 1164/2011). Transportøkonomisk institutt (TØI). https://www.toi.no/getfile.php/1323747-1334922053/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2011/1164-2011/Hele%20rapporten%20nett.pdf.

Burge, P., Fox, J., Kouwenhoven, M., Rohr, C., & Wigan, M. R. (2007). Modeling of motorcycle ownership and commuter usage: A UK study. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2031*(1), 59-68. https://doi.org/10.3141/2031-08

Clabaux, N., Fournier, J.-Y., & Michel, J.-E. (2013, 23–25 oktober). *Powered two-wheelers riders' crash injury risk on urban arterial streets* [Konferenspaper]. Road Safety and Simulation International Conference RSS2013, Rom, Italien. https://hal.science/hal-00903844v1

Clabaux, N., Fournier, J.-Y., & Michel, J.-E. (2014). Powered two-wheeler drivers' crash risk associated with the use of bus lanes. *Accident Analysis and Prevention*, *71*, 306–310. https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.05.021

Ding, C., Rizzi, M., Strandroth, J., Sander, U., & Lubbe, N. (2019). Motorcyclist injury risk as a function of real-life crash speed and other contributing factors. *Accident Analysis and Prevention, 123,* 374–386. https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.12.010

European Transport Safety Council. (2003). *Transport safety performance in the EU a statistical overview*. https://etsc.eu/wp-content/uploads/2003_transport_safety_stats_eu_overview.pdf

Forsman, Å., & Vadeby, A. (2014). *Skadade motorcyklister: En analys av var i vägnätet som motorcyklister skadas och skadornas svårhetsgrad* (VTI rapport 817). Statens väg- och transportforskningsinstitut. https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-6961

Forsman, Å., & Vadeby, A. (2018, 16-19 april). *Injured motorcyclists in Sweden: Where do the crashes occur and what factors influence the injury severity?* [Konferenspaper]. 7th Transport Research Arena TRA 2018, Wien, Österrike. https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-13449

Forward, S., Henriksson, P., & Patten C. (2018). *En utvärdering av den obligatoriska riskutbildningen för motorcyklister* (VTI rapport 967). Statens väg- och transportforskningsinstitut. https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-12793

Gitelman, V., Carmel, R., & Korchatov, A. (2021). A trial to allow motorcycles on bus lanes in Tel-Aviv: An assessment of mobility and safety impacts. *Transactions on Transport Sciences*, *12*(3), 22-33. https://doi.org/10.5507/tots.2021.011

Haworth, N., & Mulvihill, C. (2005). *Review of motorcycle licensing and training* (Report No. 240). Monash University Accident Research Centre. https://www.monash.edu/__data/assets/pdf_file/0003/217254/Review-of-motorcycle-licensing-and-training.pdf

Kosola, S., Salminen, P., & Kallio, P. (2016). Driver's education may reduce annual incidence and severity of moped and scooter accidents: A population-based study. *Injury*, *47*(1), 239–243. https://doi.org/10.1016/j.injury.2015.10.074

Local Transport Projects. (2011). *Evaluation of journey time and emissions of PTWs in bus lanes*. Transportation for London. https://content.tfl.gov.uk/pt-emissions-study.pdf

Martensen, H., Wahl, J., & Slootmans, F. (2019). *Implications of reducing the minimum motorcycle riding age in Belgium: Summary* (Report nr. 2018-R-17-SEN). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Al%20een%20A1%20rijbewijs%20op%20je%2016de/A1_licence_at_16.pdf

Ministry of Transport. (2015). *Risk on the road: Pedestrians, cyclists and motorcyclists*. New Zealand Government. https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Report/Risk-2015-Pedestrians-cyclists-and-motorcyclists-final.pdf

National Road Safety Observatory. (2024). *Driving motorcycles with a B licence held for 3 years: Calculation of fatalities within 30 days. Consolidated data*. Dirección General de Tráfico.

O'Mahony, M. (2017, 8-12 januari). *Are motorcycle commuters different to those who use car or public transport?* [Konferenspaper]. Transportation Research Board 96th Annual Meeting, Washington D.C., USA. http://hdl.handle.net/2262/79643

Pérez, K., Marí-Dell'Olmo, M., Borell, C., Nebot, M., Villalbí, J. R., Santamariña, E., & Tobias, A. (2009). Road injuries and relaxed licensing requirements for driving light motorcycles in Spain: A time-series analysis. *Bulletin of the World Health Organization, 87*(7), 497–504. https://doi.org/10.2471/BLT.08.051847

RAND Europe. (u.å.). *Motorcycles and congestion: The effect of modal shift. Phase 1 report*. Department for Transport. Hämtad 2026-05-20, från https://mwigan.com/mrw/ewExternalFiles/04%200727%20WSP%20Rand%20MotorcycleRED-03057-01.pdf

Rizzi, M., Boström, O., Fredriksson, R., Kullgren, A., Lubbe, N., Strandroth, J., & Tingvall, C. (2023). *Proposed speed limits for the 2030 motor vehicle* (Paper Number 23-0166). https://www.researchgate.net/publication/369905901_Proposed_Speed_Limits_for_the_2030_Motor_Vehicle

Rizzi, M., Strandroth, J., Kullgren, A., Tingvall, C., & Fildes, B. (2015). Effectiveness of motorcycle antilock braking systems (ABS) in reducing crashes, the first cross-national study. *Traffic Injury Prevention, 16*(2), 177–183. https://doi.org/10.1080/15389588.2014.927575

Robertson, S. (2002). Motorcycling and congestion: Quantification of behaviours. I P. T. McCabe (Red.), *Contemporary Ergonomics 2002* (s. 278-282). CRC Press.

Stigson, H., Kullgren, A., & Andersson, L.-E. (2022). Rural road design according to the safe system approach. I K. Edvardsson Björnberg, S. O. Hansson, M.-Å. Belin & C. Tingvall (Red.), *The vision zero handbook: Theory, technology and management for a zero casualty policy*, (s. 947-970). http://dx.doi.org/10.1007/978-3-030-76505-7_36

Sveriges Motorcyklister & Moped- och Motorcykelbranschen. (u.å.). *Lätt mobilitet för fler: Scooter på B-körkort*. Hämtad 2026-05-20, från https://www.svmc.se/media/ytvnthqu/mc_rapport.pdf

Trafikanalys. (2024). *Elektrifierade fordon i Sverige: En analys av laddbara fordon över tid och geografi* (Rapport 2024:10). https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-10-elektrifierade-fordon-i-sverige---en-analys-av-laddbara-fordon-over-tid-och-geografi.pdf

York, I., Ball, S., Anjum, O., & Webster, D. (2010). *Assessment of TfL's experimental scheme to allow motorcycles onto with-flow bus lanes on the TLRN* (Final project report PPR495). Transport Research Laboratory. https://content.tfl.gov.uk/motorcycles-in-bus-lanes-full-report.pdf

Bilaga 1. Enkät till länder som tillåter framförande av lätt motorcykel på B-körkort

1. Which country do your answers apply to?
2. In your country, are B licence holders (with or without additional conditions such as an age limit) allowed to ride A1 (light) motorcycles?
3. Are there any special conditions, besides holding a B licence (e.g. age limit or training)?
4. If you are stopped by the police, how can they determine if the conditions are met?
5. Besides being in category A1, are there any other requirements for the motorcycle? For example, only motorcycles with automatic transmission. Please describe.
6. What year was the possibility to ride an A1 motorcycle with a B licence introduced in your country?
7. Has the possibility to ride A1 motorcycles with a B licence been evaluated in your country? If so, please provide citations to reports or papers, or links to websites. If you have a report to share, please reply to the email that contained the link to this questionnaire (asa.forsman@vti.se).
8. If there are no evaluations, what is your experience? Are many people making use of the opportunity to ride A1 motorcycles with a B licence? Have you seen any problems related to traffic safety or otherwise? Any benefits?
9. Do you have data to share on the number of motorcycles and/or number of crashes with motorcycles in your country, for A1 and total? Please provide information where we can obtain data or send data by replying to the email that contained the link to this questionnaire (asa.forsman@vti.se).
10. Do you know of any evaluations from other countries? Please provide citations or links.
11. Can we contact you if we have follow-up questions? Then please provide your name and email address.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett internationellt framstående forskningsinstitut med uppdrag från regeringen att bedriva forskning och utveckling inom transportområdet, omfattande infrastruktur, trafik, transporter och trafikanter. Vi arbetar för att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt ska förbättras och är på så sätt med och bidrar till att uppnå Sveriges transportpolitiska mål.

Verksamheten omfattar samtliga trafikslag och områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet, trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem. Kunskapen som VTI tar fram ger beslutsunderlag till aktörer inom transportsektorn och tillämpas i många fall i såväl nationell som internationell transportpolitik.

VTI bedriver forskning på uppdrag i en tvärvetenskaplig organisation. Vi arbetar också med utredning och rådgivning, samt utför olika typer av tjänster inom mätning och provning. På institutet finns tekniskt avancerad forskningsutrustning av olika slag och körsimulatorer i världsklass. Dessutom finns ett laboratorium för vägmaterial, ett mättekniskt laboratorium och ett krocksäkerhetslaboratorium.

Transportbiblioteket vid VTI är en nationell resurs för informationsförsörjning och informationsspridning för alla trafikslag inom transportforskningsområdet.

I Sverige samverkar VTI med ledande universitet och högskolor som bedriver närliggande forskning och utbildning. Vi medverkar även kontinuerligt i internationella forskningsprojekt, framförallt i Europa, och deltar aktivt i internationella nätverk.

VTI är en uppdragsmyndighet som lyder under regeringen och hör till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Vårt kvalitetsledningssystem är certifierat enligt ISO 9001 och vårt miljöledningssystem enligt ISO 14001. Vissa provningsmetoder vid våra laboratorier är dessutom ackrediterade.

Vi är omkring 250 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg och Lund.

vti

Statens väg- och transportforskningsinstitut • www.vti.se • vti@vti.se • +46 (0)13–20 40 00

Mikael Damkier/Mostphotos.com