

Vårdslöshet i trafik och trafikrelaterade vållandebrott

Rättslig vägledning 2023:18
Utvecklingscentrum
Oktober 2023
Uppdaterad mars 2026

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Förkortningar	5
2	Vårdslöshet i trafik.....	6
2.1	Lagtexter, kommentar och förarbeten	6
2.1.1	Lagtexter	6
2.1.2	Något från lagkommentaren och förarbetena.....	6
2.2	Rekvisiten	7
2.2.1	"... vägtrafikanter ..."	7
2.2.2	"... någon annanstans än på väg ..."	8
2.2.3	"... för ..." – begreppet förare.....	8
2.2.4	"... motordrivna fordon ..."	9
2.2.5	"... brister i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet ..."	10
2.2.6	"... till förekommande av trafikolycka..."	12
2.2.7	"... betingas av omständigheterna..."	13
2.3	Medtrafikants agerande	13
2.4	Typsituationer	13
2.4.1	Uttröttat tillstånd	13
2.4.2	Brott mot stopplikter	14
2.4.3	Allvarigare hastighetsöverträdelse.....	14
2.4.4	Trafikfarligt fordon.....	14
2.4.5	Flera samverkande faktorer.....	15
2.4.6	Bakhjulskörning	15
2.5	Vad är <i>inte</i> vårdslöshet i trafik?.....	15
2.5.1	Hög hastighet enbart.....	16
3	Grov vårdslöshet i trafik.....	17
3.1	Inledning	17
3.1.1	Lagtext	17
3.1.2	Regelns räckvidd	17
3.2	Förande	18
3.3	Typsituationer	18
3.3.1	Mot färdriktning på motorväg eller motsvarande	18
3.3.2	Flera samverkande faktorer.....	18
3.3.3	Hög hastighet.....	18

3.3.4	Mobilanvändande.....	19
3.3.5	Berusning m.m.....	19
3.3.6	Förföljande.....	19
4	Vållandebrotten	20
4.1	Inledning	20
4.1.1	Lagtexter	20
4.2	Oaktsamheten	21
4.3	Ringa skada.....	23
4.4	Grovt brott.....	24
4.5	Ringa vållande till annans död	24
5	Processuella frågor	25
5.1	Konkurrens	25
5.2	Vållande till kroppsskada – angivelse?	27
5.3	Vållande till kroppsskada – påkallat ur allmän synpunkt?.....	27
5.4	Subsidiaritet.....	28
5.5	Preskription och res judicata	29
6	Målsägande och enskilda anspråk	30
6.1	Målsägandebegreppet.....	30
6.2	Enskilda anspråk	30
7	Möjliga utredningsåtgärder.....	32
7.1	Färdskrivare	32
7.2	”Svarta lådor”	32
7.3	Simuleringar	32
7.4	Rättsintyg	33

1 Inledning

Brottet vårdslöshet i trafik är på flera sätt ett besvärligt brott att hantera i åklagarverksamheten. Straffbestämmelsen har ett gammalmodigt språk och konstruktionen av det subjektiva rekvisitet är annorlunda. Samtidigt är brottet ganska vanligt förekommande i den operativa verksamheten och handläggs ofta efter beredning och av unga åklagare. I rättegången saknar normalt den tilltalade försvarare.

I de ärenden där en trafikolycka föranlett personskador uppkommer också frågor om ansvar för vållande till kroppsskada eller vållande till annans död. Det ställer åklagaren bl.a. inför uppgiften att förhålla sig till ett annat oaktsamhetskrav än det som gäller för vårdslöshet i trafik.

Syftet med den här rättsliga vägledningen är att ge stöd vid handläggningen av ärenden om vårdslöshet i trafik och sådana brott i kombination med vållandebrotten. Även vissa processuella frågor som ofta aktualiseras i samband med dessa frågor behandlas.

I maj 2018 remitterade myndighetens råd för förvaltning av mallar för gärningspåståenden, Mallrådet, en promemoria med förslag till mallar för brotten vårdslöshet i trafik och smitning. En del av texterna i den rättsliga vägledningen är hämtade från den promemorian.

Denna rättsliga vägledning har uppdaterats i mars 2026 med anledning av Högsta domstolens dom "Kollisionen på Krusegatan" NJA 2025 s. 1006. I samband med detta har även en rad smärre justeringar och redaktionella ändringar gjorts.

1.1 Förkortningar

BrB	Brottsbalken
FDEF	Förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner
KKF	Körkortsförordningen (1998:980)
LDEF	Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
RB	Rättegångsbalken
TBL	Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
TraF	Trafikförordningen (1998:1276)

2 Vårdslöshet i trafik

2.1 Lagtexter, kommentar och förarbeten

2.1.1 Lagtexter

1 § första stycket trafikbrottslagen (1951:649) lyder:

Brister vägtrafikant, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, döms för vårdslöshet i trafik till dagsböter. (1994:1416)

2 kap. 1 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) lyder:

För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten skall visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken. (1998:1276)

2.1.2 Något från lagkommentaren och förarbetena

Av kommentaren framgår att 2 kap. 1 § TraF tillhandahåller den allmänna aktsamhetsregeln för alla trafikanter.¹ Den är i sig inte straffsanktionerad på annat sätt än genom straffbestämmelsen i 1 § TBL. Däremot är en lång rad konkreta handlingsregler självständigt straffsanktionerade i trafikförordningen och andra trafikförfattningar, exempelvis regler om väjningsplikt.

Den allmänna aktsamhetsregeln innebär att trafikanter ska uppträda så att varken konkret eller abstrakt fara uppkommer, exempelvis genom att hålla till höger inför en skymd kurva – en förpliktelse som alltså gäller oberoende av om det faktiskt finns någon mötande trafik bortom kurvan.

Brottet vårdslöshet i trafik knyter an till den allmänna aktsamhetsregeln. Sedan många år krävs dock för straffansvar att man ”i väsentlig mån” brister i aktsamhet. Förarbetena uttalar i den delen bl.a. följande (kursiveringarna är våra):

Avsikten med den föreslagna lydelsen av stadgandet är att ansvar för vårdslöshet i trafik skall förbehållas sådana beteenden i trafiken som är att beteckna som **vårdslösa i egentlig mening**. Det skall härvidlag vara utan betydelse om en trafikolycka inträffat eller ej. Detta innebär ett kraftigare understrykande av att det trafikfarliga beteendet verkligen skall vara täckt i subjektivt hänseende. Under trafikbrottslagens tillämpningsområde skall sålunda främst hänföras sådana fall där trafikanten gjort sig skyldig till **medvetet risktagande**. Vid överträdelse av en

¹ Se Ceder m.fl. Trafikkommentarer (13 oktober 2025 version 12A, JUNO) kommentaren till 2 kap. 1 § TraF.

trafikregel skall vid bedömningen hänsyn tas till regelns större eller mindre betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Till sådana **typiskt sett trafikfarliga beteenden** som bör kunna föranleda ansvar för vårdslöshet i trafik hör exempelvis förande av bil i uttröttat tillstånd, allvarliga brott mot regler till skydd för oskyddade trafikanter, trafikfarliga omkörningar, brott mot stopplikt eller körning mot rött ljus som medfört eller kunnat medföra en trafikfarlig situation, allvarligare hastighetsöverträdelser i trafikfarliga miljöer och förande av trafikfarliga fordon. Beaktas bör också om föraren påtagit sig en särskilt ansvarsfull trafikuppgift, t.ex. förande av en skolbuss. Vid bedömningen bör således **mer ses till skyldigheten att inte skapa trafikfarliga situationer** än till av den enskilde trafikanten visad större eller mindre skicklighet att klara uppkomna problem i trafiken.²

Av förarbetena framgår också att bestämmelsen är en oaksamhetsregel bland andra på så sätt att det både krävs gärningsculpa och personlig culpa, alltså att gärningen i sig själv utgör ett otillåtet risktagande och att gärningsmannen borde ha förstått det och kan klandras för att ha framkallat situationen.³

2.2 Rekvisiten

2.2.1 "... vägtrafikant ..."

Begreppet vägtrafikant definieras inte i någon författning. Däremot definieras begreppen väg och trafikant i 2 § FDEF.

Med **väg** avses

1. en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,
2. en led som är anordnad för cykeltrafik,
3. en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2.

Med **väg** avses exempelvis även vissa stränder där det förekommer trafik med motordrivna fordon på ett sådant sätt att dessa stränder skulle definieras som väg. Däremot omfattas inte en traktörväg i skogen av definitionen för väg eftersom den inte allmänt används för trafik med motorfordon.⁴

I 2 § FDEF definieras **trafikant** som den som färdas eller annars uppehåller sig på en väg eller i ett fordon på en väg eller i terräng samt den som färdas i terräng.

Vad avses då med begreppet **vägtrafikant**? För att nå ett svar måste de två definitionerna läsas samman. Begreppet inkluderar många olika roller i

² Prop. 1994/95:23 s. 122.

³ Prop. 1994/95:23 s. 60 f.

⁴ Naturvårdsverkets handbok "Terrängkörning" 2005:1 utg. 1 s. 19.

trafiken. För att vara en vägtrafikanter räcker det i stort sett med att vistas någonstans i närheten av en väg. En passagerare i en bil eller en person som går, cyklar eller rider vid en väg är alla vägtrafikanter och kan därmed komma ifråga för ansvar för vårdslöshet i trafik.

2.2.2 "... någon annanstans än på väg ..."

Ansvar för vårdslöshet i trafik kan också aktualiseras vid färd i terräng men endast om det handlar om ett motordrivet fordon. Även på andra platser som inte är terräng i traditionell mening kan ansvar för vårdslöshet i trafik aktualiseras om det handlar om ett motordrivet fordon, t.ex. vid körande av en truck i en industrilokal.⁵

2.2.3 "... för ..." – begreppet förare

Eftersom begreppet vägtrafikanter träffar så många kategorier av personer som befinner sig i trafiken behöver själva förandet sällan analyseras när det gäller vårdslöshet i trafik av normalgraden. Oavsett om en person faktiskt kör sin moped med motorn igång eller om denna sparkar sig fram med motorn avstängd eller till och med leder sin moped längs med vägen så är personen en vägtrafikanter och då kan ansvar för vårdslöshet i trafik aktualiseras. Annat förhåller det sig vid grov vårdslöshet i trafik (se nedan kapitel 3) eller vid terrängkörning. Några speciella situationer kan dock lyftas fram.

Övningskörning

Enligt 4 kap. 3 § 3 st. KKF är den som har uppsikt över övningskörningen, exempelvis handledaren, att anse som förare. Detta utesluter inte att även eleven kan drabbas av ett straffrättsligt ansvar.

RH 1995:90: En handledare och den som övningskörde var båda berusade under övningskörning. Handledaren var så påverkad att han dömdes för grovt rattfylleri. Den som övningskörde hade en sådan promillehalt att denne dömdes för rattfylleri av normalgraden. Den som övningskörde dömdes även för medhjälp till handledarens grova rattfylleri.

Enligt Utvecklingscentrum kan ett tänkbart generellt sätt att resonera när det gäller vårdslöshet i trafik ofta vara att eleven inte har förvärvat de insikter och förmågor som krävs för att ett medvetet risktagande ska kunna sägas föreligga. Däremot kan en handledares agerande sägas innebära ett medvetet risktagande om denna givit sig ut för att övningsköra i alltför komplexa trafikmiljöer innan eleven är mogen för detta.

⁵ Jfr prop. 1972:137 s. 30.

Automatiserade fordon

En särskild situation uppstår när fordonet är mer eller mindre automatiserat. Utnyttjar en förare ett förarstödjande system, exempelvis en adaptiv fARTHållare (fARTHållare som också ska hålla avstånd till framförvarande fordon), så råder inte någon tvekan om att föraren är fullt ut ansvarig för framförandet av fordonet.

Hovrätten över Skåne och Blekinge, mål B 1107-17: En kollision inträffade mellan en bil som framfördes med autopilot och en mopedbil. Föraren av bilen hävdade att mopedbilen svängt ut plötsligt framför bilen men detta ansåg hovrätten motbevisat. Bilföraren dömdes för vållande till kroppsskada då denne varit oaktsam i så måtto att han inte hållit tillräckligt avstånd till framförvarande fordon och därigenom förorsakat en kollision.

Det pågår också försöksverksamheter på olika platser i landet med helt automatiserade fordon. Enligt 7 § förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med automatiserade fordon ska en förare alltid finnas. Den person som aktiverat den automatiserade körningen är att betrakta som förare.

2.2.4 "... motordrivet fordon ..."

Enligt 2 § LDEF delas fordon in i:

- motordrivna fordon
- släpfordon
- efterfordon
- sidvagnar
- cyklar
- hästfordon
- övriga fordon.

Cykeldefinitionen omfattar många fordon som intuitivt kanske skulle uppfattas som motordrivna. En cykel som bara får krafttillskott vid hastigheter under 25 km/tim och inte har större motoreffekt än 250 watt är enligt definitionen *inte* ett motordrivet fordon utan just en cykel. Därmed kan inte ansvar för vårdslöshet i trafik komma i fråga om den exempelvis framförs vårdslöst på en skogsväg. Inte heller kan ansvar för grov vårdslöshet i trafik komma i fråga. Om den däremot har en kraftigare motor är den att betrakta som ett motordrivet fordon (vilket fordonsslag avgörs främst av motorstyrkan) och då kan även ansvar för grov vårdslöshet i trafik aktualiseras, se vidare RåV 2023:19 Cyklar.

Det finns också en oklar kategori: nämligen övriga fordon. Ett exempel på detta borde vara motordrivna enhjulingar som inte är självbalanserade och som har en motoreffekt som överstiger 250 watt. Det finns inte några krav

eller straffbestämmelser som är direkt kopplade till detta fordonsslag. Bestämmelsen om vårdslöshet i trafik är emellertid tillämplig under förutsättning att fordonet framförs på väg. Även trafikförordningens bestämmelser är i viss utsträckning tillämpliga då bestämmelsen i 14 kap. 6 § TraF talar om fordon som inte är motordrivna. En enhjuling bör, enligt definitionen i LDEF, höra till kategorin övriga fordon trots att den de facto har en elmotor.

2.2.5 "... brister i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet ..."

Nyckelbegrepp:

Har agerandet varit **vårdslöst i egentlig mening**?

Ett huvudexempel på "vårdslöst i egentlig mening" är om agerandet innefattat ett **medvetet risktagande**.

Hur allvarligt detta medvetna risktagande varit kan avgöras utifrån hur **viktig** den regel som brutits mot är **ur trafiksäkerhetssynpunkt**.

Brottet vårdslöshet i trafik kräver att vägtrafikanten i väsentlig mån har brutit i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna. För straffansvar krävs alltså en oaktsamhet på en viss nivå.

Som konstateras i Mallrådets rapport är lagens uttryckssätt påtagligt omodernt. I rapporten uttalas att "omsorg" nog kan sägas handla om någon form av eftertänkt uppmärksamhet (alltså förhållningssätt i tanken), medan "varsamhet" nog mer handlar om försiktighet (alltså förhållningssätt i handling).

I rapporten sägs också att "brista" är att göra något i otillräcklig grad, att försumma något, och att uttrycket "till förekommande av" närmast är synonymt med "förebygga", alltså "minska riskerna för".⁶

Precis som i straffrätten i övrigt förutsätter det här oaktsamhetsbrottet såväl att gärningen som sådan innebär att man tar en otillåten risk, som att personen kan klandras för att ha tagit den. Det krävs alltså både gärningsculpa och personlig culpa.

Det närmare innehållet i dessa två krav på culpa har gjorts föremål för många akademiska utläggningar och ämnet kan nog göras relativt svårtillgängligt. På trafikområdet kan kraven i allt väsentligt sammanfattas genom att svara på frågorna:

- Var det fråga om ett typiskt sett trafikfarligt beteende, alltså ett beteende som typiskt sett ökar risken för trafikolycka?

⁶ Se ovan under kapitel 1.

- Visste och förstod trafikanten vad hon eller han gjorde, och kan hon eller han klandras för sitt handlande?

Trafikfarligt beteende

Kravet på aktsamhet knyter an till trafikförordningens regler. I stora delar är bestämmelserna där uppsatta för att värna trafiksäkerheten. Det innebär att en gärning som utgör en överträdelse av en sådan regel typiskt sett är ett otillåtet risktagande i trafiken, exempelvis att köra om och då korsa en heldragen linje. När det gäller körsätt i allmänhet kan den normalt skickliga föraren vara en utgångspunkt vid bedömningen.⁷

Liksom vid andra vållandebrott måste risken vara relevant för det som ska undvikas, i det här fallet en trafikolycka. Det kan exempelvis kanske uppfattas som farligt att ha med sig och dricka skållhett kaffe när man kör bil. Ingetdera (ha med sig resp. dricka kaffet) utgör dock i sig självt ett otillåtet risktagande i förhållande till trafikolyckor. Däremot kan man – exempelvis genom sitt sätt att dricka eller åtgärda utspillt kaffe – brista i uppmärksamhet på omgivande trafik eller på hur man kör, vilket onekligen är trafikfarliga gärningar, alltså otillåtna risktaganden i trafiken.

Kan trafikanten klandras?

På brottets subjektiva sida krävs att trafikanten vet, eller borde veta, vad vederbörande gör och att det innebär en otillåten risk för trafikolycka. Det krävs också att man kan klandra trafikanten för att ha skapat situationen eller för att inte ha undvikit den. Vid den bedömningen spelar individens egna förutsättningar en roll.

Som framgår av avsnitt 2.1.2 ställer lagstiftaren i första hand krav på att inte skapa trafikfarliga situationer, inte på att med större eller mindre skicklighet hantera uppkomna problem i trafiken. En trafikant anses inte ha gjort sig skyldig till en straffbar oaktsamhet bara för att hon eller han inte klarat av en situation som en normal trafikant skulle ha klarat av.⁸

Oaktsamhet i tillräcklig grad

Det ställs högre krav på oaktsamheten än vad som gäller i många andra sammanhang. Att kravet på oaktsamhet är mer kvalificerat än normalt innebär inte att det är en grov oaktsamhet som behöver vara aktuell.

Nyckelbegrepp för bedömning av straffbar nivå

Ett nyckelbegrepp för bedömningen av om vårdslöshet föreligger som kan lyftas fram från lagstiftningsarbetet är att beteendet ska ha varit vårdslöst i egentlig mening. Det huvudexempel som i motiven framhålls är det med-

⁷ Prop. 1994/95:23 s. 61.

⁸ A. prop. s. 61 och 122.

vetna risktagandet. Detta är ofta det mest centrala begreppet i de bedömningar som domstolarna gör av om vårdslöshet i trafik föreligger eller inte.

Några exempel på detta:

Svea hovrätt, mål B 937-22: "Hovrätten konstaterar vidare att även om det inte är klarlagt att omkörningen genomförts i själva kurvan så har den i vart fall skett i anslutning till en kurva och därmed också med delvis skymd sikt. Enligt hovrättens bedömning har JF:s körsätt vid omkörningen, särskilt med avseende på den andra av bilarna han körde om, inneburit ett sådant medvetet risktagande som gör att han ska dömas för vårdslöshet i trafik --/--."

Göta hovrätt, mål B 741-22: "Vid en samlad bedömning av omständigheterna anser hovrätten inte att åklagaren har motbevisat BA:s uppgifter om att han vid den aktuella körningen inte haft någon tidigare föraning om att han skulle somna till. Det är därför inte visat att BA har gjort sig skyldig till ett medvetet risktagande. Han ska därmed frikännas."

NJA 2007 s. 3: En bilförare närmade sig ett övergångsställe och blev då bländad av solen. Hon fällde ner solskyddet och sänkte hastigheten men fortsatte köra och körde då på en gående. Att föraren fortsatt köra när hon uppenbarligen inte ens hade den begränsade sikt hon antog berodde på en felbedömning. Hon ansågs inte gjort sig skyldig till ett medvetet risktagande. Hennes beteende var inte i egentlig mening vårdslöst trots att hon i viss mån brustit i omsorg och varsamhet och åtalet ogillades.

Att en person tar på sig en roll i trafiken som denna inte är kompetent att utföra kan i sig vara ett exempel på ett sådant medvetet risktagande att ansvar kan aktualiseras.

Vid bedömningen av det medvetna risktagandet tas hänsyn till hur viktig den regel som överträtts är ur trafiksäkerhetssynpunkt. Rödljuskörning är ett av exemplen i förarbetena på en sådan viktig regel, se fler i avsnitt 2.4.

2.2.6 "...till förekommande av trafikolycka..."

Det krävs inte att en olycka inträffat för att ansvar för vårdslöshet i trafik ska aktualiseras. En risk för att en olycka skulle ha kunnat inträffa är tillräckligt om övriga rekvisit i 1 § TBL är uppfyllda.

Det finns ett nära samband mellan trafikförordningens handlingsdirigerande regler och 1 § TBL. De handlingsdirigerande reglerna i trafikförordningen är till för att trafikanter i de enskilda situationerna ska veta hur de ska bete sig och en olycka därigenom undvikas. Ett handlande kan vara straffbart enligt trafikförordningen om oaktsamhet föreligger. Om en mer kvalificerad form av oaktsamhet föreligger, som innefattat ett medvetet risktagande, kan ansvar för vårdslöshet i trafik aktualiseras.

2.2.7 "...betingas av omständigheterna..."

Ett agerande måste bedömas utifrån sitt sammanhang. Att överskrida hastighetsbegränsningen kan vara att bedöma som ett brott mot trafikförordningen om de omgivande förhållandena är goda. Samma hastighetsöverskridande kan under andra förhållanden vara att bedöma som vårdslöshet i trafik, exempelvis om väglaget är halt eller sikten kraftigt nedsatt.

2.3 Medtrafikants agerande

Inom straffrätten används inte begreppet medvållande. Trots detta kan andras agerande få betydelse vid bedömningen av om en straffbar oaktsamhet föreligger.⁹ Det kan förväntas att övriga trafikanter ska handla någorlunda normalt och någotsånär i enlighet med vad som gäller för dem – ett samspel ska finnas i trafiken (jfr NJA 2011 s. 349). I sammanhanget bör även "RC24" NJA 2020 s. 397 nämnas. Målet rör vållande till annans död men i domen klargör Högsta domstolen att bedömningen av om en gärning avviker från det aktsamma, i regel kan utgå från att andra personer beter sig någorlunda rationellt, se vidare nedan under avsnitt 4.2.

2.4 Typsituationer

I förarbetena räknas ett antal typiskt sett trafikfarliga situationer upp som enligt lagstiftaren bör kunna föranleda ansvar för vårdslöshet i trafik:¹⁰

- förande av bil i uttröttat tillstånd
- allvarliga brott mot regler till skydd för oskyddade trafikanter
- trafikfarliga omkörningar
- brott mot stopplikt eller körning mot rött ljus som kunnat medföra en trafikfarlig situation
- allvarligare hastighetsöverträdelser i trafikfarliga miljöer
- förande av trafikfarliga fordon.

2.4.1 Uttröttat tillstånd

Det är inte sällan svårt att bevisa att en förare framfört sitt fordon i uttröttat tillstånd. Ofta finns inte något vittne till händelseförloppet men det utesluter inte att bevisningen ändå räcker för åtal. Som framgår nedan är praxis varierande. Här redovisas några exempel i vilka domstolarna dels funnit att det

⁹ Jfr också Asp, Ulväng, Jareborg, Kriminalrättens grunder JUNO-version 2 s. 319.

¹⁰ Prop. 1994/95:23 s. 122.

inte finns någon annan förklaring än uttröttning, dels att det kan finnas annat som förklarar händelseförloppet.

Göta hovrätt, mål B 1410-21: Föraren var på väg hem efter ett tio timmar långt nattpass. Ingen förklaring gavs till varför hon glidit från höger körfält över till vänster körfält och in i mitträcket på en motorväg. Hon uppgav själv att hon blinkat till men inte blundat eller somnat. Hovrätten fann att det inte fanns någon annan förklaring än att hon kört bilen i uttröttat tillstånd och gjort sig skyldig till ett medvetet risktagande. Påföljden bestämdes till 40 dagsböter.

Hovrätten för Nedre Norrland, mål B 45-20: Lastbilsförare körde av vägen. Föraren uppgav att han inte känt sig trött före olyckan. Hovrätten fann det bevisat att orsaken var att han somnat. Åklagaren hade dock inte bevisat att föraren tagit en medveten risk genom att framföra fordonet i uttröttat tillstånd. Åtalet ogillades.

Hovrätten för Västra Sverige, mål B 2996-19: Föraren körde in i ett mitträcke med en personbil. Hon hade arbetat till sent på natten och endast sovit någon timme därefter för att sedan köra en längre sträcka (13 mil) och sedan kommit halvvägs tillbaka samma sträcka. Föraren visste inte varför hon kört in i räcket. Hovrätten fann att detta talade för att hon var trött men hon uppgav att hon inte kände sig trött och var van att arbeta oregelbundna tider samt att hon tagit en längre paus. Hovrätten fann det inte ställt utom rimligt tvivel att föraren kört bilen i uttröttat tillstånd utan andra förklaringar till olyckan var tänkbara som tillfällig brist på uppmärksamhet. Åtalet ogillades.

2.4.2 Brott mot stopplikt

Svea hovrätt, mål B 4654-16: En bussförare stannade inte i en korsning med stopplikt när det var mycket halt och korsande trafik närmade sig. En bussförare ansågs ha en särskilt ansvarsfull trafikuppgift. Handlandet utgjorde ett medvetet risktagande och åtalet för vårdslöshet i trafik bifölls. Påföljden bestämdes till 40 dagsböter.

2.4.3 Allvarligare hastighetsöverträdelse

Hovrätten över Skåne och Blekinge, mål B 3306-21: Föraren körde sin bil i en mindre ort med hastighetsbegränsningen 50 km/tim. Bilen kördes med en mycket hög hastighet (enligt vittne uppemot 170 km/tim) in i en rondell och föraren tappade kontrollen, körde över en cykelbana och en refug samt kolliderade med ett träd. Föraren befanns ha brustit i sin uppmärksamhet och försiktighet på ett så allvarligt sätt att han dömdes för vårdslöshet i trafik. Påföljden bestämdes till 30 dagsböter.

2.4.4 Trafikfarligt fordon

Svea hovrätt, mål B 40-20: Föraren körde en tung lastbil med tillkopplat obromsat släp lastat med två grävmaskiner. Ekipaget framfördes i 84 km/tim trots att hastighetsbegränsningen för ekipaget var 40 km/tim.

Trafiksituationen var god, 2+1-väg, bra sikt och lite trafik. Hovrätten fann att agerandet utgjorde ett sådant medvetet risktagande att ansvar för vårdslöshet i trafik aktualiserades. Påföljden bestämdes till 80 dagsböter.

2.4.5 Flera samverkande faktorer

Hovrätten över Västra Sverige, mål B 4517-21: Flera obevakade övergångsställen och korsningar i vilka högerregeln gällde passerades mitt på dagen i en mindre ort med en motorcykel. Tidvis var hastigheten 100 km/tim trots hastighetsbegränsningen om 40 km/tim. Hovrätten fann att föraren i väsentlig mån brustit i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna. Påföljden bestämdes till 40 dagsböter.

Svea hovrätt, mål B 10632-12: Föraren gjorde ett flertal filbyten i hög hastighet på flerfilig väg med hög trafikintensitet, höll inte betryggande avstånd till framförvarande bilar och körde om bilar så att dessa måste bromsa in. Körningen innefattade ett medvetet risktagande och åtalet för vårdslöshet i trafik bifölls. Påföljden bestämdes till 40 dagsböter.

2.4.6 Bakhjulskörning

Svea hovrätt, mål B 7140-20: En mc-förare körde på bakhjulet en inte obetydlig sträcka. Körningen genomfördes i närmare 45 graders vinkel. Hovrätten fann att detta utgjorde ett sådant medvetet risktagande att ansvar för vårdslöshet i trafik förelåg. Påföljden bestämdes till 40 dagsböter.

2.5 Vad är *inte* vårdslöshet i trafik?

Enligt Utvecklingscentrums bedömning kan praxis för vad som normalt sett inte är att bedöma som vårdslöshet i trafik sammanfattas på följande sätt:

- sammanstötningar inom tätort som beror på bristande uppmärksamhet
- att inte iaktta högerregeln, väjningsplikt eller hålla för kort avstånd till framförvarande fordon
- singelolyckor som inte beror på att föraren varit uttröttad eller att fordonet varit trafikfarligt eller bristfälligt
- fall där de yttre omständigheterna hastigt ändrats, t.ex. väderomslag, dimma, bländande solsken.

Att handlandet inte är att bedöma som vårdslöshet i trafik innebär självfallet inte att det i alla fall är straffritt. Det kan istället vara fråga om annat brott.

2.5.1 Hög hastighet enbart

NJA 2001 s. 286: En personbil framfördes på en motorväg med låg trafikintensitet i 189 km/tim trots högsta tillåtna hastighet var 110 km/tim. Inget annat moment än den höga hastigheten kunde läggas den åtalade till last. Högsta domstolen fann det inte visat att enbart den höga hastigheten medfört någon risk för trafikolycka och gärningen bedömdes som enbart hastighetsöverträdelse.

3 Grov vårdslöshet i trafik

3.1 Inledning

3.1.1 Lagtext

1 § andra stycket trafikbrottslagen (1951:649) lyder:

Om någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, döms för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år. (1994:1416)

3.1.2 Regelns räckvidd

Tillämpningsområdet för grov vårdslöshet i trafik är inskränkt så att brottet endast aktualiseras vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn. Förandet behöver dock inte ha ägt rum på väg utan exempelvis en skoterförare skulle kunna göra sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik i terräng. De ytterligare krav som ställs upp – ”grov oaktsamhet” respektive ”uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom” – överlappar till viss del varandra och har kritiserats i litteraturen.¹¹ Det är svårt att se att en person som visar uppenbar likgiltighet inte också är grovt oaktsam.

Det kan också diskuteras utifrån uppsåtslärans utveckling under senare år när den grova vårdslösheten närmar sig uppsåtliga brott, exempelvis försök till misshandel.

Ofta är de fall som bedöms som grov vårdslöshet i trafik nära de fall som bedömts som brott av normalgraden, men en ytterligare dimension av oaktsamhet eller likgiltighet har tillkommit. Denna ytterligare dimension måste vara sådan att den klart överstiger vad som omfattas av normalgradsbrottet.

Utvecklingscentrum har vid sin praxisgenomgång kunnat konstatera att en vanlig situation som bedöms som grov vårdslöshet i trafik är då polis försökt stoppa ett fordon och ett efterföljande tar vid. I samband med detta efterföljande framförs fordonet på ett sådant sätt att ett flertal olika trafikregler bryts: körning mot rött ljus, på gångvägar etc. så att det är klart att det föreligger en grov oaktsamhet och att föraren visat en uppenbar likgiltighet inför andra människors liv och egendom.

¹¹ Hoflund, Trafikbrottslagen, s. 47.

3.2 Förande

För att vårdslöshet i trafik ska bedömas som ett grovt brott krävs att det begåtts vid förande av ett motordrivet fordon eller spårvagn. För definitionen av vad som räknas som ett motordrivet fordon, se ovan avsnitt 2.2.4.

För att ett förande ska anses föreligga måste först och främst en förflyttning av fordonet ha skett. Hur lång denna förflyttning har varit är inte väsentligt för frågan om något förande har förelegat eller inte.¹² Att motorn varit igång eller inte har inte heller någon betydelse. Vid bogsering är den som manövrerar den bogserade bilen att anse som förare av den bilen. Frågan om föraren måste sitta i fordonet eller om det räcker för förande att skjuta en bil framför sig är inte helt klarlagd i praxis. Enligt Utvecklingscentrums uppfattning bör därför en sådan fråga avgöras av domstol (och inte av åklagare) om den uppkommer.

3.3 Typsituationer

3.3.1 Mot färdriktning på motorväg eller motsvarande

Svea hovrätt, mål B 12469-16: Föraren framförde sin personbil mot färdriktningen på motorväg i ca 1,5 km. Två fordon fick väja. Föraren ansågs ha agerat grovt oaktsamt. Påföljden bestämdes till fängelse 1 månad.

Jfr även "Rattfylleri vid Nyköpingsbro" NJA 1992 s. 653 och "Sjuttio-åringen" NJA 2017 s. 138. Båda rättsfallen behandlar primärt påföljdsfrågan.

3.3.2 Flera samverkande faktorer

Svea hovrätt, mål B 3934-20: MA körde en personbil i hög hastighet (100 km/tim då 40 km/tim var tillåtet) och passerade ett antal obevakade övergångsställen. Han körde mot rött ljus och stannade inte heller på polismans tecken och körde över refuger, bl.a. en kort sträcka mot mötande trafik. Han ansågs ha varit såväl grovt oaktsam som visat uppenbar likgiltighet inför andra människors liv och egendom. Påföljden som också omfattade olovlig körning vid samma tillfälle bestämdes, med beaktande av hans ungdom, till 30 timmars ungdomstjänst.

3.3.3 Hög hastighet

Hovrätten för Övre Norrland, mål B 623-19: Föraren framförde en personbil i 100 km/tim i en trafikfarlig miljö utanför en skola och i tättbebyggt område där högsta tillåtna hastighet var 40 km/tim. En oskyddad trafikant var mycket nära att bli påkörd. Bilen gick av vägen och krockade med en lyktstolpe och ett träd. I bilen fanns två passa-

¹² Se riksåklagarens svarsskrivelse i mål B 2789-25, AMR-9646-25.

gerare. Föraren ansågs ha varit grovt oaktsam. Påföljden bestämdes till villkorlig dom med 50 timmars samhällstjänst.

3.3.4 Mobilanvändande

Svea hovrätt, mål B 7068-21: En skolbuss med 14 barn framfördes av en person som upprepade gånger släppte ratten med båda händerna, knäppte loss säkerhetsbältet, ställde sig upp, inte hade fokus på vägen och upprepat hanterade och tittade på sin mobiltelefon. Bussen kördes av vägen. Föraren ansågs inte ha framfört fordonet på ett kontrollerat sätt utan förarens medvetna risktagande var så allvarligt att gärningen bedömdes som grov vårdslöshet i trafik. Påföljden bestämdes, med beaktande av att föraren förlorade sitt jobb och att det gått lång tid, till villkorlig dom.

3.3.5 Berusning m.m.

Hovrätten för Nedre Norrland, mål B 16-22: AH framförde en till personbil omärandrad A-traktor i hög hastighet, påverkad av alkohol och med tre obältade passagerare. Hon körde av vägen och passagerarna skadades allvarligt. En rekonstruktion gjordes med hjälp av en utomstående konsult som kom fram till att hastigheten varit 90 km/tim vid olyckan. Den höga hastigheten och alkoholpåverkan gjorde att gärningen var vårdslös i egentlig mening. Vidare tillkom de obältade passagerarna och oklarhet kring AH:s erfarenhet av dessa hastigheter. Hovrätten fann därför att gärningsculpa förelåg. Även med hänsyn till AH:s ålder måste hon ha förstått att det var mycket riskfyllt att köra på detta sätt. Personlig culpa förelåg. Hovrätten fann att AH varit medvetet oaktsam vilket gjorde att hennes oaktsamhet ansågs vara grov och hon dömdes för grov vårdslöshet i trafik. Vad avser vållande till kroppsskada fann hovrätten att körningen varit oaktsam på det sätt som krävs enligt detta lagrum. Det medvetna risktagandet som AH gjort sig skyldig till var så allvarligt att brotten skulle bedömas som grova redan på den grunden. Därtill kom alkoholpåverkan. AH dömdes för vållande till kroppsskada, grovt brott, grov vårdslöshet i trafik, olovlig körning och rattfylleri. Påföljden bestämdes till ungdomsvård.

3.3.6 Förföljande

Svea hovrätt, mål B 14390-21: AI körde personbil och stannade inte på polismans tecken, körde ifrån polisbilen, höll hastigheter mycket över de tillåtna, förde bilen på promenadstråk och joggingspår, bröt mot väjningsplikter samt passerade korsningar och obevakade övergångsställen i höga hastigheter. Allt i de centrala delarna av en mellanstor stad. Tingsrätten fann att AI varit grovt oaktsam och visat uppenbar likgiltighet inför andra människors liv och egendom. Hovrätten delade denna uppfattning. Påföljden, som även omfattade olovlig körning, drograttfylleri samt ringa narkotikabrott (samtliga brott begångna vid samma tillfälle), bestämdes till skyddstillsyn.

4 Vållandebrotten

4.1 Inledning

Inte sällan aktualiserar en utredning om vårdslöshet i trafik också frågan om ansvar för ett vållandebrott. Med vållandebrott avses i denna rättsliga vägledning vållande till annans död och vållande till kroppsskada (3 kap. 7–8 §§ BrB).

4.1.1 Lagtexter

3 kap. 7 § brottsbalken lyder:

Den som av oaktsamhet orsakar annans död, döms för *vållande till annans död* till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter.

Är brottet grovt, döms till fängelse i lägst ett och högst sex år. Vid bedömande av om brottet är grovt ska särskilt beaktas

1. om gärningen har innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag, eller
2. om gärningsmannen, när det krävts särskild uppmärksamhet eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel eller annars gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag. (2010:370)

3 kap. 8 § brottsbalken lyder:

Den som av oaktsamhet orsakar annan person sådan kroppsskada eller sjukdom som inte är ringa, döms för *vållande till kroppsskada eller sjukdom* till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, döms till fängelse i högst fyra år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas

1. om gärningen har innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag, eller
2. om gärningsmannen, när det krävts särskild uppmärksamhet eller skicklighet, har varit påverkad av alkohol eller något annat medel eller annars gjort sig skyldig till en försummelse av allvarligt slag. (2001:348)

4.2 Oaktsamheten

En oaktsamhetsbedömning aktualiserar generellt sett fyra frågor:

1. Har en norm brutits?
2. Har normbrottet relevans för konsekvensen?
3. Har konsekvensen varit möjlig att förutse?
4. Har tillräcklig aktsamhet kunnat begäras i det enskilda fallet?

När det gäller vållandebrott som är kopplade till trafik finns det i de flesta fall handlingsregler i trafikförordningen. Dessa utgör en självklar utgångspunkt vid bedömningen av om oaktsamhet föreligger eller inte, jfr "Kollisionen på Krusegatan" NJA 2025 s. 1006 p. 18.

Reglerna i trafikförordningen är av skiftande karaktär, från mycket detaljerade till mer generella. Som exempel på de detaljerade reglerna kan nämnas väjningsreglerna i en korsning medan ett exempel på en mer generell regel är att en förare aldrig får framföra sitt fordon fortare än att denna kan stanna framför varje hinder som går att förutse (3 kap. 14 § TraF).

Inte vilken avvikelse som helst från det helt aktsamma gör att ansvar för vållandebrott aktualiseras. Avvikelsen måste nå upp till en sådan nivå att den kan sägas vara oaktsam i den mening som avses i 3 kap. 7 och 8 §§ BrB.¹³ Var denna nivå ligger är givetvis svårt att generellt fastslå. Ett exempel på en oaktsamhet som troligen *inte* når upp till straffbar nivå är en mindre hastighetsöverträdelse i samband med en kollision. Prövningen om gärningen är oaktsam måste alltså göras utifrån brottsbalkens regler. Det finns här ofta normer i trafikförordningen som kan användas som utgångspunkt.

Däremot ställs det inte lika höga krav på den oaktsamhet som krävs för att fälla till ansvar för vållande till annans död eller kroppsskada, som på det medvetna risktagande som krävs för att vårdslöshet i trafik ska aktualiseras. Detta klargjorde Högsta domstolen i NJA 1996 s. 590.

De mer generella handlingsreglerna i trafikförordningen kan kräva en närmare analys. I exemplet ovan med möjligheten att stanna framför förutsebara hinder (3 kap. 14 § TraF) behöver frågan besvaras om vilka hinder som är relevanta att förutse i den aktuella trafiksituationen. Rör det sig om en tätort invid ett övergångsställe eller om en motorväg med bl.a. tydligt avskilda körbänor och ett förbud mot gångtrafik? Även de mer detaljerade reglerna i trafikförordningen kräver ibland en noggrannare analys och att en helhetsbedömning görs. I RåV 2023:19 Cyklar redogörs för olika väjningsregler som

¹³ Se Bäcklund, Johansson, Trost, Träskman, Wennberg, Wersäll, Brottsbalken en kommentar (18 november 2025, version 2025A, JUNO), kommentaren till 3 kap. 7 § under rubriken Orsaka annans död av oaktsamhet.

gäller vid cykeltrafik. Det kan konstateras att det finns konkurrerande väjningsregler i vissa situationer; såväl en cyklist som en bilförare kan ha en väjningsplikt samtidigt. Här måste en bedömning göras av situationen utifrån brottsbalkens regler. Ofta kan i dessa fall ett tyngre ansvar läggas på bilföraren eftersom cyklisten är en oskyddad trafikant som därigenom har ett större behov av straffrättsligt skydd.

Svea hovrätt, mål B 2533-17: TP kom cyklande fram till en cykelpassage invid en cirkulationsplats. Hans uppgift om att han cyklat lugnt och stannat innan han cyklade över godtogs. EK körde genom cirkulationsplatsen i lugn fart och vidare mot cykelpassagen. Det var vid tillfället klart och soligt samt fri sikt. Hovrätten fann att bilföraren måste ha brustit i den aktsamhet som var påkallad eftersom hon inte uppmärksammat cyklisten utan en kollision inträffade. Hovrätten la härvid särskild vikt vid de höga krav som ställs på bilister att agera aktsamt i förhållande till mer oskyddade trafikanter. EK dömdes för vållande till kroppsskada och påföljden bestämdes till 40 dagsböter.

Oaktsamheten måste också ha bäring på konsekvensen. Det måste föreligga ett orsakssamband mellan oaktsamheten och den uppkomna skadan. Detta orsakssamband har i praxis dragits relativt långt.

NJA 1966 s. 30: En bilförare gjorde ett omkörningsförsök vilket ledde till att hans passagerare kastades ut ur bilen i den kollision som blev följden. Passageraren landade på vägbanan – relativt lindrigt skadad – men blev sedan påkörd av en annan bil och avled. Föraren som gjorde omkörningsförsöket dömdes för vållande till annans död.

Ett exempel som ges i litteraturen är om en bilförare kör oaktsamt fort och en person rusar ut framför bilen och förolyckas. Hade påkörningen kunnat undvikas om bilföraren kört i laglig hastighet så föreligger ett orsakssamband. Hade påkörningen inte kunnat undvikas även om laglig hastighet hållits så föreligger inte ett orsakssamband.¹⁴ Frågan måste sedan ställas om gärningspersonen haft att räkna med risken för effekten, dvs. dödsfallet.

NJA 1934 s. 86: En bilförare körde på en äldre kvinna. Till följd av påkörningen blev hon sängliggande och ådrog sig en blodpropp vilket ledde till hennes död. Bilföraren ansågs ha att räkna med att en äldre person kunde komma i vägen och bli livsfarligt skadad. Föraren dömdes för vållande till annans död.

Högsta domstolen har i "Kollisionen på Krusegatan" NJA 2025 s. 1006 gjort följande generella uttalanden kring oaktsamhet:

17. För att någon ska kunna fällas till ansvar för vållande till kroppsskada krävs att handlandet eller underlåtenheten har varit oaktsam.

¹⁴ Se Bäcklund, Johansson, Trost, Träskman, Wennberg, Wersäll Brottsbalken en kommentar (18 november 2025, version 2025A, JUNO), kommentaren till 3 kap. 7 § under rubriken Orsaka annans död av oaktsamhet.

Varje avsteg från det normalt aktsamma är därvid inte tillräckligt. Det som läggs den tilltalade till last måste avvika från det aktsamma i sådan grad att det kan grunda straffrättsligt ansvar. Det ska med andra ord vara så klandervärt att oaktsamheten motiverar straffbarhet. Så är fallet om den handling eller underlåtenhet som leder till skadan innefattar ett otillåtet risktagande. Vidare krävs att det föreligger ett sådant samband mellan oaktsamheten och kroppsskadan att den kan sägas vara orsakad inte bara av gärningen, utan också av den oaktsamhet som gärningen har innefattat. (Jfr "Sjuksköterskans feldosering" NJA 2006 s. 228 och "En amerikansk bulldog" NJA 2021 s. 1197 p. 7.)

Hur klandervärt ett agerande varit får avgöras från fall till fall och efter en helhetsbedömning. Kan det i situationen begäras av individen att hon eller han skulle klara av situationen? Denna bedömning blir mer beroende av individens personliga förutsättningar. I denna prövning kan i viss utsträckning hänsyn tas till individens förmågor, varvid såväl fysiska förmågor, hörsel och syn etc., som kunskap och erfarenhet, kan vägas in.¹⁵

I det ovannämnda avgörandet "Kollisionen på Krusegatan" har Högsta domstolen uttalat att bilkörning är förenat med särskilda risker och därför är kravet på aktsamhet högt. Om det finns risk för att en förare sätts ur spel på grund av ett hastigt sjukdomstillstånd så utgör framförandet i sig av fordonet en sådan oaktsamhet som kan grunda ett straffrättsligt ansvar. Hur eventuella kontakter med vården ska påverka denna bedömning får avgöras från fall till fall men ett tungt ansvar vilar på den enskilda föraren att försäkra sig om sin lämplighet som förare.

Högsta domstolen har även klargjort att bedömningen av om en gärning avviker från det aktsamma i regel kan utgå från att andra personer beter sig någorlunda rationellt (se "RC24" NJA 2020 s. 397 p. 18). En förare ska alltså kunna utgå från att övriga trafikanter beter sig någorlunda normalt och behöver inte räkna med allvarliga regelöverträdelser – all biltrafik bygger på ett samspel mellan trafikanterna (se NJA 2011 s. 349 p. 6). Ett irrationellt beteende från en medtrafikanter kan alltså leda till att en oaktsamhet inte anses föreligga, se även ovan avsnitt 2.3.

4.3 Ringa skada

Ansvar för vållande till kroppsskada kräver att skadan som uppstått inte är ringa. Högsta domstolen har i "Omkullkörningen" NJA 2020 s. 540, uttalat följande:

¹⁵ Se Bäcklund, Johansson, Trost, Träskman, Wennberg, Wersäll, Brottsbalken en kommentar (18 november 2025, version 2025A, JUNO), kommentaren till 3 kap. 7 § under rubriken Orsaka annans död av oaktsamhet.

- En ringa skada är ytlig till sin karaktär och begränsad till sin omfattning (lindrigare och enstaka rodnader, blåmärken, hudavskrapningar, svullnader och bulor, ytliga eller små sår samt mindre blödningar).
- Om flera skador var för sig är ringa kan en sammanlagd skadebild tala för att det inte är fråga om en ringa skada. Det krävs då att skadorna sammantaget har en relativt stor omfattning.
- Endast smärta är inte en skada i sig. Däremot kan långvarig eller kraftig smärta vara en indikation på en skada som inte i sig är ringa.
- Vårdbehov kan tala för att en skada inte är ringa. Vissa skador kan å andra sidan vara sådana att de inte kräver någon vård men trots det inte är ringa. Som exempel kan nämnas revbensfrakturer som normalt sett inte behandlas.

4.4 Grovt brott

Vållande till annans död, grovt brott, och vållande till kroppsskada, grovt brott, har samma kvalifikationsgrunder.

Kvalifikationsgrunderna för vårdslöshet i trafik och de grova vållandebrotten ligger språkligt sett nära varandra när det gäller frågan om risktagande men måste prövas var för sig. Ett här relevant exempel på rekvisitet medvetet risktagande av allvarligt slag i den mening som avses i vållandebrotten som ges i litteraturen är då en nykter bilförare gör sig skyldig till ett så utpräglat risktagande att föraren kan anses ha varit helt likgiltig för konsekvenserna av sitt handlande men uppsåt inte förelegat.¹⁶

Ett annat rekvisit för att kvalificera ett vållande som ett grovt brott är påverkan av alkohol eller liknande medel. Det räcker här att påverkansgraden varit sådan att reaktionshastighet etc. varit nedsatt. Det föreligger en mycket stark presumtion för att ett vållandebrott ska vara att bedöma som grovt vid en självförvållad alkohol- eller drogpåverkan.

4.5 Ringa vållande till annans död

Brottet vållande till annans död kan bedömas som ringa enligt 3 kap. 7 § 1 st. BrB. En sådan rubricering är enligt doktrinen ovanlig.¹⁷ Utvecklingscentrum har hittills inte uppmärksammat rubriceringen i samband med trafikrelaterade ärenden.

¹⁶ Se Bäcklund, m.fl., Brottsbalken en kommentar (18 november 2025, version 2025A, JUNO), kommentaren till 3 kap. 7 § under rubriken Gradindelningen.

¹⁷ Nilsson, Brottsbalken 3 kap. 7 §, avsnitt 2.4 Gränsdragningsfrågor, Lexino 2025-06-01 (JUNO).

5 Processuella frågor

5.1 Konkurrens

Ofta förekommer flera olika brott i samma ärende. Följande sammanställning kan tjäna som en utgångspunkt för hur konkurrenssituationer kan lösas. I sammanställningen är utgångspunkten att rattfylleriet beror på alkoholkonsumtion.

Misstanke om:	Åtal väcks för:
Rattfylleri (normalgrad) Vårdslöshet i trafik	Grovt rattfylleri
Grovt rattfylleri Vårdslöshet i trafik	Grovt rattfylleri [Vårdslöshet i trafik]
Grovt rattfylleri Grov vårdslöshet i trafik	Grovt rattfylleri Grov vårdslöshet i trafik
Rattfylleri Grov vårdslöshet i trafik	Rattfylleri Grov vårdslöshet i trafik
Vållande till annans död/kroppsskada Vårdslöshet i trafik	Vållande till annans död/kroppsskada Vårdslöshet i trafik
Vållande till annans död/kroppsskada Rattfylleri (normalgrad) Vårdslöshet i trafik	Vållande till annans död/kroppsskada, grovt brott Grovt rattfylleri
Vållande till annans död/kroppsskada Rattfylleri (normalgrad/grovt)	Vållande till annans död/kroppsskada grovt brott Rattfylleri (normalgrad/grovt)
Framkallande av fara för annan Vårdslöshet i trafik	Vårdslöshet i trafik

Om en person gör sig skyldig till **rattfylleri** och **vårdslöshet i trafik** bör det vårdslösa agerandet läggas till grund för att rattfylleriet rubriceras som grovt. Åtal bör inte väckas för vårdslöshet i trafik utan för grovt rattfylleri och gärningsbeskrivningen utformas så att den innefattar de vårdslösa momenten.

Om en person gör sig skyldig till **grovt rattfylleri** utifrån alkoholkoncentrationen och **vårdslöshet i trafik** av normalgraden så bör i normalfallet åtal väckas för endast grovt rattfylleri. Gärningsbeskrivningen bör då utformas så att den innefattar de vårdslösa momenten. Det kan föreligga omständigheter

som gör att åtal kan väckas för både exempelvis grovt rattfylleri och vårdslöshet i trafik om det klart går att visa att det vårdslösa beteendet inte är kopplat till berusningen.

Om en person misstänks för **grovt rattfylleri** utifrån den uppmätta alkoholkoncentrationen och **grov vårdslöshet i trafik** bör åtal väckas för båda gärningarna.

Om en person misstänks för **rattfylleri** av normalgraden utifrån den uppmätta alkoholkoncentrationen och **grov vårdslöshet i trafik** bör som huvudregel åtal väckas för båda gärningarna. Denna rekommendation är dock – utifrån doktrin och praxis – inte självklar utan omständigheterna i det enskilda fallet är av större vikt. Lagrådet uttalade kring denna situation, vilket departementschefen instämde i, att kombinationen rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik inte bör vara utesluten då alkoholkoncentrationen ligger på, eller strax över gränsen, för det straffbara.¹⁸

Om någon **omkommit eller skadats** i samband med en **vårdslös körning** bör åtal väckas för såväl vållandebrottet som vårdslöshet i trafik.

Om någon **omkommit eller skadats** i samband med att den vållande **föraren varit påverkad och kört vårdslöst** bör åtal väckas för grovt rattfylleri och vållande till annans död resp. kroppsskada, grovt brott.

Om någon **omkommit eller skadats** i samband med att den vållande **föraren varit påverkad utan att vårdslöshet i trafik kan visas** bör åtal väckas för rattfylleri, antingen grovt eller av normalgraden, samt vållande till annans död alt. kroppsskada, grovt brott.

Om **endast fara för att någon skulle komma att skadas** i samband med en **vårdslös körning** förelegat bör endast åtal för vårdslöshet i trafik väckas. Åtal väcks inte för framkallande av fara för annan.¹⁹

I sammanhanget kan "Drograttfylleriet i Fyledalen" NJA 2025 s. 11 lyftas fram. Målet rörde en person som kört drogpåverkad på ett sätt som inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Högsta domstolen har där slagit fast att det inte krävs att det är visat att den trafikfarliga körningen berott på narkotikapåverkan (p. 19).

¹⁸ Prop. 1989/90:2 s. 66 och 50.

¹⁹ Se Bäcklund, Johansson, Trost, Träskman, Wennberg, Wersäll, Brottsbalken en kommentar (18 november 2025, version 2025A, JUNO), kommentaren till 3 kap. 9 § under rubriken Konkurrensfrågor.

5.2 Vållande till kroppsskada – angivelse?

Av 3 kap. 12 § BrB framgår att åtal för vållande till kroppsskada eller sjukdom får, om brottet inte är grovt, åtalas endast om målsäganden anger brottet till åtal *och* åtal är påkallat ur allmän synpunkt. Såväl angivelse som åtalsprövning är alltså villkor för att vållande till kroppsskada ska falla under allmänt åtal. Är målsäganden under 18 år vid gärningen krävs inte någon angivelse.

Av 20 kap. 4 § RB framgår att det inte behövs någon angivelse om en gärning innefattar flera brott och något av dem inte kräver angivelse. Högsta domstolen har emellertid i rättsfallet NJA 1970 s. 258 ansett sig förhindrad att pröva ett åtal för vållande till kroppsskada då åtalet för vårdslöshet i trafik ogillats eftersom brottet inte var angivet till åtal. För att undvika denna situation bör angivelse alltid inhämtas.

5.3 Vållande till kroppsskada – påkallat ur allmän synpunkt?

Åtal är påkallat ur allmän synpunkt bl.a. då minst en av följande förutsättningar föreligger:

- den skadelidande tillhör personkretsen i 2 kap. 1 § TraF
- normbrottet avser en ur trafiksäkerhetssynpunkt viktig regel
- gärningen har begåtts medvetet oaktsamt.

Utgångspunkten för bedömningen av om åtal är påkallat ur allmän synpunkt är enligt uttalanden i förarbeten och den juridiska litteraturen brottets art, straffets syfte, omständigheterna när brottet begåtts och även sociala hänsyn, t.ex. till målsäganden.²⁰ Mot bakgrund av att lagstiftaren infört en åtalsprövningsregel föreligger en presumption mot att åtal ska väckas. Denna presumption kan brytas under vissa förutsättningar.

Vid åtalsprövningen i den här aktuella ärendetypen bör, enligt Utvecklingscentrums bedömning, bl.a. följande tre omständigheter beaktas.

Enligt 2 kap. 1 § TraF ska andra trafikanter visa särskild hänsyn mot vissa utpekade trafikantgrupper. De trafikantgrupper som pekas ut är barn, äldre, skolpatruller och personer som har iakttagbara funktionsnedsättningar eller sjukdomar som kan utgöra hinder i trafiken. Om en person som tillhör någon av de utpekade trafikantgrupperna drabbas av kroppsskada talar mycket för

²⁰ Se Bäcklund, Johansson, Trost, Träskman, Wennberg, Wersäll Brottsbalken en kommentar (8 juni 2022, version 20, JUNO), kommentaren till 3 kap. 12 §.

att presumptionen mot åtal bryts och alltså att åtal är påkallat ur allmän synpunkt.

Om ett vållande till kroppsskada innefattar brott mot exempelvis trafikförordningen bör särskilt beaktas hur viktig den överträdde trafikregeln är utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Har en förare kört på och skadat en person när denna går på ett övergångsställe eller kört mot rött ljus och föranlett en kollision med kroppsskada som följd *utan* att ett medvetet risktagande kan visas så har typiskt sett en så pass viktig regel överträtts att presumptionen mot åtal normalt sett är bruten och då är alltså åtal påkallat ur allmän synpunkt.

Vidare måste en bedömning göras av den oaktsamhet som den vållande uppvisat. Har brottet begåtts medvetet oaktsamt, dvs. gränsar oaktsamheten till ett uppsåtligt brott? Vid jakande svar är enligt Utvecklingscentrums bedömning presumptionen mot åtal bruten och åtal är påkallat ur allmän synpunkt.

Prövningen av om ett åtal är påkallat ur allmän synpunkt ska göras i samband med att åtalet väcks. Skulle detta inte göras finns det inte något som hindrar att prövningen görs senare och den kan även göras i högre rätt, jfr NJA 2014 s. 854 p. 11 och NJA 2017 not 4.

5.4 Subsidiaritet

Enligt 14 kap. 14 § TraF inträder inte ansvar för brott mot trafikförordningen om straff kan dömas ut enligt brottsbalken eller enligt trafikbrottslagen. Det innebär att åtal ska väckas endast för vårdslöshet i trafik om det även innefattar ett brott mot trafikförordningen. Enligt Utvecklingscentrums uppfattning är oftast ett andrahandsyrkande innefattande brottet mot trafikförordningen motiverat.

Bestämmelsen måste, enligt Utvecklingscentrums uppfattning, tolkas på så sätt att det är straff för samma gärning som avses. Som ett exempel kan nämnas ett brott mot stopplikten som lett till en kollision i vilken en kroppsskada uppstått. Här bör åtal väckas för vållande till kroppsskada och inte brott mot trafikförordningen. Brottet mot trafikförordningen kan däremot finnas med som ett andrahandsyrkande.

En vanlig situation är att det i ett ärende finns misstankar om olovlig körning och hastighetsöverträdelse vid samma tillfälle. Enligt Utvecklingscentrums uppfattning bör i normalfallet lagföring ske av båda brotten eftersom det är fråga om två olika gärningar med skilda skyddsintressen. Den olovliga körningen tar sikte på rätten *att* köra fordonet medan hastighetsöverträdelsen tar sikte på *hur* fordonet körs (jfr Hovrätten över Skåne och Blekinge, B 968-10).

En motsvarande bestämmelse finns i 9 kap. 12 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Har en person exempelvis gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik genom att föra ett fordon i uttröttat tillstånd och ett moment är att föraren inte tagit tillräcklig dygnsvila, så ska inte åtal väckas även för den bristfälliga vilan utan endast för vårdslöshet i trafik. Även i en sådan situation kan det vara motiverat med ett andrahandsyrkande om brottet mot kör- och vilotidsreglerna.

Motsvarande bestämmelse finns också i 8 kap. 12 § fordonsförordningen (2009:211). Enligt den bestämmelsen ska inte straff för fordonsbrister dömas ut om straff kan dömas ut enligt BrB eller TBL. Bestämmelsen bör tillämpas på motsvarande sätt som redogjorts för ovan.

5.5 Preskription och res judicata

Preskriptionstiderna för trafikbrott är korta, ofta endast två år. Av 35 kap. 1 § 2 st. BrB framgår dock att om en gärning innefattar flera brott inträder preskription inte för något av brotten så länge påföljd kan dömas ut för något av dem. Exempelvis preskriberas vållande till kroppsskada inte förrän efter fem år (jämfört med i normalfallet två år) om det inträffat som en följd av en grov vårdslöshet i trafik, då det sistnämnda brottet har en preskriptionstid om fem år.

Skulle en dom meddelas avseende vårdslöshet i trafik omfattas däremot en misstanke om vållande till kroppsskada som inträffat som en följd av vårdslösheten av domens rättskraft, dvs. res judicata föreligger. Också om ett föreläggande om ordningsbot skulle utfärdas och godkännas avseende ett brott mot trafikförordningen föreligger oftast res judicata i förhållande till ett vållandebrott som uppstått till följd av brottet mot trafikförordningen. Se JO:s beslut 9495-2024 om bl.a. åklagares skyldighet att utreda om ett godkänt föreläggande av ordningsbot utgjort hinder för ett åtalsbeslut. Ett godkänt föreläggande om ordningsbot kan under vissa förutsättningar undanröjas enligt reglerna i 59 kap. RB.

6 Målsägande och enskilda anspråk

6.1 Målsägandebegreppet

Målsägande definieras i 20 kap. 8 § 4 st. RB som den mot vilken brott är begånget eller som blivit förnärad eller lidit skada av ett brott. Det uppstår sällan någon tveksamhet kring vem som är målsägande; den som exempelvis blivit påkörd är uppenbarligen skadelidande och därmed målsägande. Ett exempel, som i och för sig rör trafikförordningen, är den vanliga situationen att för kort avstånd har hållits och en påkörning inträffat med plåtskador som följd. Den påkörda bilens ägare måste då enligt Utvecklingscentrums uppfattning vara att anse som målsägande trots att det endast rör sig om brott mot 3 kap. 2 § TraF. I vissa andra situationer, i och för sig oftast även de rörande brott mot trafikförordningen, kan det vara mer tveksamt. Målsägandebegreppet har inom trafikområdet – åtminstone tidigare – tolkats tämligen restriktivt.²¹

Mot bakgrund av rättsutvecklingen under senare år kan det enligt Utvecklingscentrums uppfattning ifrågasättas om inte målsägandebegreppet bör tolkas mer extensivt idag.

6.2 Enskilda anspråk

Åklagare har en långtgående skyldighet att föra målsägandens skadeståndstalan och därmed också se till att frågan är tillräckligt utredd (se 22 kap. 2 § RB och Räv 2023:3 Skadestånd – Om åklagarens uppgift att föra målsägandens talan).

På trafikområdet finns emellertid en obligatorisk försäkringslösning, trafikförsäkringen. Denna försäkring regleras genom trafikskadelagen (1975:1410). Genom denna försäkring kan de allra flesta ersättningsanspråk hanteras, dock inte alla. Enligt 18 § trafikskadelagen har en skadelidande rätt att välja vem hon eller han vill vända sig mot, antingen direkt mot den vållande eller mot försäkringsbolaget. Det finns därför anledning att se till att det finns en tillräcklig utredning även kring ersättningsfrågorna. Vissa kostnader (t.ex. hyrbil) täcks inte heller av försäkringen.

Åklagarens skyldighet att utreda och föra målsägandens talan gäller under förutsättning att det kan ske utan väsentlig olägenhet (se 22 kap. 2 § 1 st. RB). I

²¹ Se Lindberg, Rättegångsbalken (1942:740) 20 kap. 8 §, Lexino 2025-12-01 (JUNO).

den ovannämnda RåV 2023:3 avsnitt 4.1 framgår när väsentlig olägenhet kan föreligga.

Vid vållandebrott måste skadebilden typiskt sett utredas, i de flesta fall med såväl skriftliga underlag som uppgifter från målsäganden. Om det är fråga om omfattande skador, exempelvis med allvarliga bestående men eller invaliditet, får det anses föreligga en väsentlig olägenhet att utreda eventuella skadeståndsanspråk.

7 Möjliga utredningsåtgärder

7.1 Färdskrivare

Vid trafikbrott i vilka tunga fordon (exempelvis bussar och lastbilar) varit inblandade kan en färdskrivare ofta ge användbar information. Färdskrivaren registrerar kör- och vilotider men även hastigheter. Hastigheten kan tas fram med sekundupplösning under de senaste 24 timmarna som fordonet använts. Uppgifterna om fordonets hastighet får dock värderas med viss försiktighet, jfr NJA 2007 s. 1032 och Göta hovrätt, B 1976-21. Många faktorer kan påverka registreringen.

7.2 "Svarta lådor"

Information kan också finnas att hämta i event data recorders, s.k. "svarta lådor" och andra styrenheter i bilen. I dessa kan exempelvis uppgifter om hastighet, bromsverkan, rattutslag och bältesanvändning finnas lagrade. Det finns i varierande utsträckning olika datorer som lagrar olika mycket information beroende på bilfabrikat, bilmodell och årsmodell. Även filmsekvenser kan finnas. Det kan dock vara mycket kostsamt och ibland ogörligt att få fram denna information.

7.3 Simuleringar

Olika simuleringar av olycksförlopp kan göras av utomstående konsultfirmor. Utifrån krockskador på fordon, bromsspår och andra uppgifter kan hastigheter och vinklar uppskattas. Utredningar av denna typ har tillmätts varierande värde i praxis men ger ofta en bättre bild av ett händelseförlopp än enbart den tekniska undersökning som ofta ingår i en förundersökning.

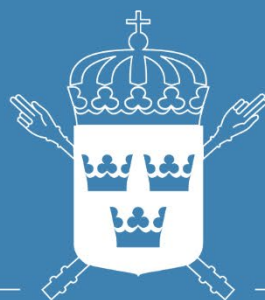
Simuleringarna blir naturligen inte säkrare än de, ofta uppskattade, ingångsvärden som de bygger på, vilket också avspeglar sig i praxis, se Hovrätten för Nedre Norrland, B 1314-13, men också B 16-22 från samma hovrätt (se ovan under avsnitt 3.3.5). Eftersom en simulering av ett händelseförlopp görs av externa aktörer är också denna typ av utredningsåtgärd förenad med kostnader.

7.4 Rättsintyg

Ett rättsintyg i här aktuell ärendetyp baseras oftast enbart på journalutdrag. Rättsintyg kan behövas för att konstatera om en kroppsskada är att bedöma som ringa eller inte. Ett intyg kan också behövas för att underlätta förståelsen av vilka skador som en målsägande åsamkats eftersom medicinska termer i journalutdrag inte alltid är lätta att tillgodogöra sig. Journalutdrag kan också vara mycket omfångsrika och för att uppnå tillräcklig koncentration i utredningsmaterialet kan ett rättsintyg vara nödvändigt att hämta in.

Sammanfattningsvis talar mycket för att rättsintyg baserat på sådant utdrag ska hämtas in i här aktuella ärenden.

För ytterligare information, se RåV 2024:13 Rättsintyg och skadedokumentation.



ÅKLAGARMYNDIGHETEN