



GÖTA HOVRÄTT
Avdelning 2
Rotel 25

DOM
2022-11-09
Jönköping

Mål nr
T 3662-21

Sid 1 (11)

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Linköpings tingsrätts dom 2021-10-18 i mål T 223-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

ULF Ingvar Samuelsson, 19510522-9313
Kindagatan 34
582 47 Linköping

Motpart

HANS Sture Georg Svedman, 19451216-4817
Kastvindsgatan 2 B Lgh 1201
417 14 Göteborg

Ombud: Advokat Nils Nestrup
Advokatfirman Ahlstedt KB
Box 11017
404 21 Göteborg

SAKEN

Skadestånd

HOVRÄTTENS DOMSLUT

Med ändring av tingsrättens dom i huvudsaken förpliktar hovrätten Hans Svedman att till Ulf Samuelsson betala 30 000 kr.

Hovrätten avvisar den nya omständighet och det nya bevis som Ulf Samuelsson har lagt fram i hovrätten.

Med ändring av tingsrättens dom även i fråga om rättegångskostnad befriar hovrätten Ulf Samuelsson från skyldigheten att ersätta Hans Svedman för rättegångskostnad vid tingsrätten.

Dok.Id 400457

Postadress
Box 2223
550 02 Jönköping

Besöksadress
Hovrättsgränd 4

Telefon
036-15 69 00
E-post: gota.hovratt@dom.se
www.gotahovratt.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00–16:00

Hans Svedman ska ersätta Ulf Samuelsson för rättegångskostnad i hovrätten med 3 750 kr, inklusive mervärdesskatt, jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för hovrättens avgörande till dess betalning sker.

Hans Svedman ska svara för sina egna rättegångskostnader vid tingsrätten och i hovrätten.

BAKGRUND

Som framgår av tingsrättens dom avled Ulf Samuelssons dotter Ellinor Måvall den 9 augusti 2013 till följd av en trafikolycka med ett lastbilsekipage vid Bäckebo motet i Göteborgs kommun. Vid tillfället färdades Ellinor Måvall på en moped och Hans Svedman var den som körde lastbilsekipaget. Olyckan inträffade i samband med att Hans Svedman företog en högersväng för att komma in på en påfart till E6 norrut medan Ellinor Måvall var i färd med att, på en bevakad passage för cyklister och mopedister, korsa samma påfart med sin moped.

Ulf Samuelsson har gjort gällande att Hans Svedman genom vårdslöshet har vållat den personskada som ledde till att Ellinor Måvall avled. Enligt Ulf Samuelsson har Hans Svedman varit vårdslös genom att

- använda körriktningsvisarna först sedan han hade kört fram ett stycke i korsningen och
- svänga trots att han var bländad av solen samt
- inte vara tillräckligt uppmärksam på trafikanter på cykelbanan före och under svängen in på påfarten mot E6.

Hans Svedman har i enlighet med vad som framgår av tingsrättens dom förnekat att han har varit vårdslös.

YRKANDEN I HOVRÄTTEN

Ulf Samuelsson har yrkat att hovrätten ska döma ut det skadestånd som han begärde vid tingsrätten.

Hans Svedman har motsatt sig ändring av tingsrättens dom.

Parterna har begärt ersättning för rättegångskostnader i hovrätten.

BEVISNINGEN I HOVRÄTTEN M.M.

Ulf Samuelsson har som ny omständighet i hovrätten lagt till att Linköpings tingsrätt i ett annat mål har ansett att Ellinor Måvall har befunnit sig på cykelöverfarten när hon blev påkörd av lastbilen. Han har som bevis avseende detta också gett in ett utdrag ur domen. Hans Svedman har yrkat att omständigheten och beviset ska avvisas.

Enligt hovrätten finns det inte skäl att tillåta den nya omständighet och det nya bevis som Ulf Samuelsson har lagt fram i hovrätten. Omständigheten och beviset ska därför avvisas.

Bevisningen i hovrätten är därmed densamma som vid tingsrätten. Förhören från tingsrätten med Hans Svedman och vittnena har spelats upp med ljud och bild. Ulf Samuelsson har som skriftlig bevisning åberopat bland annat förundersökningsprotokoll och en utredning om olyckan som utförts hos Evidenz Utredningstjänst AB.

HOVRÄTTENS DOMSKÄL

Förhållandena på platsen m.m.

Den aktuella trafikplatsen (Bäckebolesmotet) har flera av- och påfarter för bilar. I trafikplatsen finns också gång- och cykelbanor. Cykelbanorna är även avsedda för mopeder och har bevakade passager. En av påfarterna för bilar gäller trafik som ska köra ut på E6 för vidare färd norrut. Det var in till den påfarten som Hans Svedman körde med lastbilsekipaget för att komma ut på E6. Ellinor Måvalls avsikt var att med sin moped på cykelbanan korsa samma påfart på den passage för cyklister och mopeder som finns där. Såväl biltrafiken som cykel- och mopedtrafiken regleras med ljussignaler som bland annat finns i direkt anslutning till påfarten till E6. Bil- och mopedförare får grönt ljus samtidigt. Strax före ljussignalerna löper bil- och cykel/mopedfilerna mer eller mindre parallellt en kort sträcka.

Vid tillfället hade Hans Svedman stannat för rött ljus vid trafiksignalerna. Det fanns från hans motsatta håll fordon som också skulle köra ut på den aktuella påfarten. Hans

Svedman stod stilla med lastbilsekipaget en kort stund i väntan på att ljussignalen skulle slå om till grönt. När det hade skett körde han mot påfarten. Det rör sig om en förhållandevis tvär högersväng. För att få hela lastbilsekipaget in på påfarten – utan att köra emot något på sin högra sida – körde Hans Svedman först framåt så att han fick lastbilens front helt nära påfartens vänstra sida. Därefter svängde han och passerade över passagen för cyklister och mopedister. Sträckan från trafiksignalen där Hans Svedman stod till passagen är kort, 25 – 30 meter.

När Ellinor Måvall var i färd med att på den bevakade passagen korsa påfarten kolliderade lastbilsekipaget och mopeden. Ellinor Måvall blev överkörd och avled. Kollisionen inträffade när Ellinor Måvall med mopeden hade kommit ut ett stycke på passagen. Polisutredningen visar att det fanns skrapmärken i asfalten efter mopeden ungefär halvvägs ut på passagen på den sida från vilken lastbilen kom.

Det är inte klarlagt hur Ellinor Måvall körde den sista sträckan fram till cykelbanans passage över påfarten. Av polisutredningen framgår visserligen att hon iaktogs när hon körde på cykelbanan ett stycke från passagen. Ingen som hörts i ärendet har dock sett hur hon framförde mopeden närmast före passagen eller ut på densamma. Skälet till att hon körde ut på passagen och påfarten trots att lastbilsekipaget måste ha varit helt nära henne har inte kunnat klarläggas.

Hans Svedman har uppgett att han aldrig såg Ellinor Måvall eller mopeden som hon färdades på och att han inte heller uppmärksammade kollisionen mellan lastbilsekipaget och mopeden. Han fortsatte därför sin färd utan att stanna på olycksplatsen. När Hans Svedman hade kört några mil stoppades han per telefon av polis. Lastbilsekipaget togs om hand och kördes till en verkstad. Där undersöktes ekipaget av Mattias Gramsby och en kollega till honom den 14 augusti 2013. Enligt rapporten över undersökningen var lastbilens högra körriktningsvisare ur funktion. Mattias Gramsby och hans kollega ansåg dock att det vid undersökningen inte hade framkommit något som gav anledning att anta att något tekniskt fel eller brist hos lastbilsekipaget hade bidragit till eller förorsakat olyckan.

Hovrättens bedömning

Kollisionspunkten

Frågan om vilken del av lastbildekipaget det var som kolliderade med Ellinor Måvall och hennes moped har dominerat Ulf Samuelssons talan. Hovrätten avhandlar därför den frågan först. Parterna har i denna del hänfört sig till huvudsakligen samma omständigheter som redovisas i tingsrättens dom.

Ulf Samuelsson har ansett att Ellinor Måvall blev påkörd av lastbilens högra sida, långt fram på fordonet, och att det var lastbilens högra framhjul som körde över henne. Till stöd för den uppfattningen har han åberopat olika beräkningar och underlag. Han har bland annat hänvisat till förekomsten av kroppsvävnad på dragstången och släpvagnen samt hänfört sig till rapporten över den rättsmedicinska obduktionen av Ellinor Måvall.

Hans Svedman har för sin del närmast gjort gällande att kollisionspunkten har varit mellan lastbilen och släpvagnen, dvs. på dragstången där kroppsvävnad från Ellinor Måvall påträffades. Det är den ståndpunkt som framkommer i polisutredningen och som där grundas främst på Mathias Gramsbys uppgifter.

Ulf Samuelssons uppfattning om kollisionspunkten motsägs delvis av den bevisning som han själv har åberopat. Så har Jan Wenäll lämnat flera tänkbara förklaringar till hur olyckan mer i detalj kan ha gått till. Han har bland annat uppgett att Ellinor Måvall på ett eller annat sätt kan ha kanat in under lastbilen med mopeden och sedan kan ha hamnat under lastbilens dubbelmonterade bakhjul.

Den utredning som parterna har lagt fram ger inte något entydigt svar på frågan om vilken del av lastbildekipaget det var som kolliderade med Ellinor Måvall och hennes moped. Det finns omständigheter som talar emot att kollisionspunkten har varit på dragstången. Men å andra sidan går det inte heller, på den utredning som Ulf Samuelsson har lagt fram, att slå fast att kollisionspunkten har varit långt fram på lastbilens högra

sida. Frågan om kollisionspunkten får därför lämnas obesvarad. Dock finns det inget som tyder på att sammanstötningen har skett på släpvagnen, dvs. bakom dragstången.

Krav på aktsamhet

Jan Wenäll har i sitt vittnesmål utförligt beskrivit den situation som en lastbilschaufför ställs inför när han eller hon, i likhet med Hans Svedman, ska företa en högersväng och korsa en passage för mer oskyddade trafikanter som också har grönt ljus och därmed rätt att använda övergångsstället/passagen. Jan Wenäll har uppgett att chauffören, som sitter högt i förarhytten på lastbilens vänstra sida, har god uppsikt i backspeglarna bakåt men dålig sikt åt höger. En sväng av det aktuella slaget ställer enligt Jan Wenäll stora krav på lastbilschaufförens uppmärksamhet och försiktighet i samband med att lastbilen ska korsa passagen. Jan Wenäll har ansett att det kan vara nödvändigt att chauffören nästan stannar till före passagen för att kontrollera om det kommer någon på cykelbanan. Jan Wenälls uppgifter stöds av den utredning som Ulf Samuelsson har låtit Evidenz Utredningstjänst AB utföra. Av den utredningen framgår att en chaufför i Hans Svedmans position har svårt att med hjälp av backspeglarna se cyklister och mopedister som befinner sig nära lastbilens främre del på bilens högra sida.

Kraven på trafikanter styrs främst av lagar och förordningar som reglerar trafiken på landets vägar. När det gäller trafikförhållanden av den art som är föremål för prövning i målet anser hovrätten att den uppfattning som Jan Wänell har redovisat ligger väl i linje med de krav som trafikförordningen och andra författningar ställer på trafikanterna.

Utredningen som Ulf Samuelsson har lagt fram visar alltså att en högersväng av det slag som Hans Svedman gjorde är förenad med betydande risker för cyklister och mopedister som står i begrepp att, på en för dem avsedd passage, korsa lastbilens färdväg. Ett lastbilskepp av det aktuella slaget är långt – i det här fallet cirka 25 meter – och chauffören sitter på vänster sida i förarhytten. Som framgått behöver chauffören köra långt fram vid påfarten för att ”få med sig släpvagnen” i själva svängen. En sådan manöver skulle i något skede kunna förleda en mopedist att tro att lastbilen inte ska svänga och därför få mopedisten att köra ut på passagen över körbanan. Om ekipagets korriktionsvisare inte används, används i ett sent skede eller inte fungerar ökar risken

för att mopedisten ska missbedöma situationen och bli påkörd av lastbilsekipaget. En ökad risk för olycka uppstår om chauffören kan bländas av solsken och därför får svårt att se trafikanter på cykelbanan som han annars skulle ha observerat. När trafiken är tät och flera cyklister och mopedister står i begrepp att använda den bevakade passagen tilltar svårigheterna för förare av stora fordon som ska svänga höger mot en närbelägen passage.

En lastbilschaufför måste vara medveten om nämnda förhållanden och anpassa sin körning därefter. Kravet på försiktighet och hänsynstagande till andra mer oskyddade trafikanter kan i vissa situationer leda till att chauffören får välja andra alternativ för sin körning i stället för att företa en högersväng av det aktuella slaget.

Har Hans Svedman använt körriktningsvisarna för sent eller varit bländad av solen?

Ulf Samuelsson har i denna del hävdad dels att Hans Svedman har använt körriktningsvisarna (blinkersen) för sent, dels att solen har hindrat Hans Svedman från att se ordentligt när han svängde. Ulf Samuelssons påståenden att Hans Svedman har använt körriktningsvisarna för sent och varit bländad av solen grundas främst på Hans Svedmans uppgifter under polisutredningen.

Enligt polisutredningen inträffade kollisionen den 9 augusti 2013 klockan 20.10. Hans Svedman hördes av polis en timme senare. Han uppgav då att han hade haft solen i ögonen när han stod vid trafikljuset, att han svängde höger när det blev grönt och att han använde blinkersen. Den polisman som höll förhöret uppfattade Hans Svedman som chockad vid förhörstillfället. Hans Svedman förhördes på nytt den 3 september 2013. Han uppgav då bland annat att när han stod vid trafikljuset så räckte inte solskyddet riktigt till, att han använde glasögon som ändrade sig efter ljusförhållandena och att han inte stördes mer av solen än att han såg mötande trafik som också skulle svänga och köra norrut på E6. Enligt Hans Svedman hade han sett gång- eller cykeltrafikanter om det hade funnits sådana i korsningens närhet. Vidare uppgav Hans Svedman att han startade när trafikljuset slog om till grönt, att han blinkade åt höger och svängde in på påfarten. Hans Svedman hördes av polis även den 8 april 2014. Han berättade då att han den 9 augusti 2013 körde sakta framåt sedan han fått grönt ljus, att han slog på höger blinkers

och körde högt upp i korsningen, att solen bländade rakt in i hytten när han påbörjade svängen och att solskyddet inte klarade att skydda mot kvällssolen.

I domstolarna har Hans Svedman uppgett att han hade lagt i blinkersen och började köra när han fick grönt ljus och att solen stod lågt men att han inte hade ont av det, eftersom han hade fotokromatiska glasögon.

När det gäller körriktningsvisarna ger Hans Svedmans uppgifter under polisutredningen inte något mer påtagligt stöd för uppfattningen att han använde dessa först när han hade kört ett stycke efter trafikljuset och börjat svänga. Hans Svedmans uppgift i domstolarna att han slog på körriktningsvisarna redan när han började köra efter att ha stått still vid trafikljuset är därför inte motbevisad.

Vid tre polisförhör har Hans Svedman lämnat uppgifter som sammantagna inte kan förstås på annat sätt än att han besvärades av solen i vart fall inledningsvis när han började köra från trafikljuset och svängde höger mot passagen för cykel- och mopedtrafik.

Har Hans Svedman varit tillräckligt uppmärksam?

Hans Svedman har i domstolarna uppgett att han såg sig omkring när han närmade sig den aktuella passagen och att han då inte såg någon där.

Den bevisning som Ulf Samuelsson har lagt fram visar att Hans Svedmans placering till vänster i lastbilens hytt har begränsat hans möjligheter att, i vissa faser under den korta sträckan från trafikljuset till passagen, se cyklisterna och mopedister som har befunnit sig på cykelbanan. Det gäller bland andra mopedister som har varit nära den främre delen av lastbilens högra sida. Med hjälp av backspeglarna har Hans Svedman dock haft god uppsikt över den bakre delen av lastbilens högra sida och kunnat se släpvagnen. Utredningen från Evidenz Utredningstjänst AB visar att han även har kunnat se om en mopedist körde på lastbilens bakre högra del eller dragstången på samma sida av lastbils ekipaget.

Hans Svedman har först åtta år efter olyckan haft möjlighet att i domstol berätta om sin körning vid olyckstillfället. Med hänsyn till den långa tid som förflutit är det svårt att bedöma uppgifternas tillförlitlighet. Intrycket är dock inte att Hans Svedman har kört sakta och försiktigt mot och över passagen som är avsedd för cyklister och mopedister. Han har kört utan att stanna till i tron att det inte fanns någon mopedist eller cyklist som skulle korsa hans färdväg, trots att Ellinor Måvall i något skede har befunnit sig mycket nära lastbilen.

Det förhållandet att Hans Svedman inte alls har sett Ellinor Måvall talar stark för att han inte har haft full uppsikt på trafikanterna på cykelbanan och vid den passage som utgör cykelbanans förlängning. Om han hade iakttagit den försiktighet som måste anses påkallad vid tillfället kan han inte ha undgått att i något skede observera Ellinor Måvall. När det inte har skett kan Hans Svedman inte anses ha varit tillräckligt uppmärksam före och under svängen in på påfarten.

Hans Svedman har varit vårdslös och är skadeståndsskyldig

Hans Svedmans åtgärd att svänga höger vid den aktuella påfarten och då korsa den närbelägna passagen för cyklister och mopedister har ställt stora krav på omsorg och varsamhet från hans sida. Som en erfaren lastbilschaufför måste han ha varit medveten om de svårigheter som förelåg.

Hans Svedman har gjort högersvängen trots att han har varit besvärad av solsken. Det har medfört att hans möjlighet att se cyklister och mopedister på cykelbanan, och vid den passage som är avsedd för dem, har varit mer begränsad än vad som annars skulle ha varit fallet. Hans Svedman har också brustit i uppmärksamhet före och under svängen mot och över passagen. Det har bland annat lett till att han inte har observerat Ellinor Måvall. Under de förhållanden som rådde måste Hans Svedmans handlande i nämnda avseenden bedömas som vårdslöst i enlighet med vad Ulf Samuelsson har gjort gällande.

Hans Svedmans vårdslöshet har lett till att Ellinor Måvall skadades så svårt att hon avled. Som far till henne är Ulf Samuelsson berättigad till skadestånd enligt 5 kap. 2 § första

stycket 3 skadeståndslagen. Av praxis följer att skadeståndet ska bestämmas till 30 000 kr.

Rättegångskostnad

Ulf Samuelsson har visserligen inte fått fullt bifall till sitt skadeståndsyrkande. Målet har dock inte handlat om skadeståndets storlek utan har gällt frågan om Hans Svedman har varit vårdslös och därmed skadeståndsskyldig. I den delen har Ulf Samuelsson varit vinnande enligt 18 kap. rättegångsbalken. Han har därför rätt till begärd ersättning för sin rättegångskostnad.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 7 december 2022.

Hovrättslagmannen Linda Hallstedt, f.d. hovrättsrådet Björn Karlsson (referent) och tf. hovrättsassessorn Robin Henningson har deltagit i avgörandet.

Hovrätten är enig.



LINKÖPINGS TINGSRÄTT

DOM

2021-10-18

Meddelad i

Linköping

Mål nr

T 223-20

PARTER**Kärande**

ULF Ingvar Samuelsson, 19510522-9313

Kindagatan 34

582 47 Linköping

Svarande

HANS Sture Georg Svedman, 19451216-4817

Kastvindsgatan 2 B Lgh 1201

417 14 Göteborg

Ombud: advokaten Nils Nestrup

Advokatfirman Ahlstedt KB

Box 11017

404 21 Göteborg

DOMSLUT

1. Käromålet ogillas.
 2. Ulf Samuelsson ska utge ersättning till Hans Svedman för hans rättegångskostnad med 97 663 kr, varav 72 750 kr avser arvode till ombud, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 18 oktober 2021 till dess betalning sker.
-

BAKGRUND

Den 9 augusti 2013 avled Ulf Samuelssons dotter Ellinor Måvall till följd av en trafikolycka med ett lastbilsekipage vid Bäckebolsmotet i Göteborgs kommun. Ellinor Måvall färdades på en moped och Hans Svedman var chauffören som framförde lastbilen med tillhörande dolly och påhängsvagn. Olyckan inträffade i samband med att Hans Svedman företog en högersväng för att komma på påfarten till E6 norrut.

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

Ulf Samuelsson har yrkat att tingsrätten ska förplikta Hans Svedman att till honom utge 100 000 kr i skadestånd. Han har varken yrkat att ränta ska löpa på beloppet eller begärt ersättning för någon rättegångskostnad.

Hans Svedman har bestritt käromålet och inte vitsordat något belopp som skäligt i och för sig. Han har för egen del yrkat ersättning för sin rättegångskostnad.

GRUND FÖR TALAN

Ulf Samuelsson

Hans Svedman har av vårdslöshet vållat personskada som lett till att Ellinor Måvall avlidit den 9 augusti 2013. Hans Svedmans oaktsamma körning har kausalt samband med att Ellinor Måvall förolyckades. Skadeståndet avser ersättning för psykiskt lidande (personskada) som han som närstående åsamkats till följd av dödsfallet (2 kap. 1 § och 5 kap. 2 § skadeståndslagen).

Hans Svedman

Han har inte varit vårdslös, oavsett vilket händelseförlopp som tingsrätten finner mest sannolikt. Han har vid framförandet av fordonsekipaget varit aktsam genom att ha

vidtagit vederbörliga kontroller av fordonet, använt korriktionsvisaren och kontrollerat sin omgivning erforderligt när han företagit högersvängen. Det har inte funnits någon annan trafikant på övergångsstället eller någon som varit på väg att beträda övergångsstället i samband med att han företagit högersvängen. Han har heller inte överträtt någon bestämmelse i trafikförordningen.

UTVECKLING AV TALAN

Ulf Samuelsson

Nödvändiga utredningsåtgärder, såsom dokumentering av samtliga tecken på kollisionsskador, omgående kontroll av färdskrivaren och nykterhetstest, har inte vidtagits inom ramen för förundersökningen. Förundersökningen lades ned men kammaråklagaren Linda Carlsson beslutade sedan i december 2013 att återuppta förundersökningen för vidtagande av kompletteringar. Förundersökningsledaren Johan Ågren beslutade i mars 2014 att Hans Svedman skulle delges misstanke om vårdslöshet i trafik alternativt brott mot 3 kap. 60 § trafikförordningen samt vållande till annans död. Förundersökningen kom sedan att läggas ned definitivt, vilket också överprövades. Överprövande åklagare ansåg att det funnits fog för nedläggningsbeslutet mot bakgrund av att mopeden ansågs ha kört in mellan släp och lastbil. Kollisionspunkten har däremot inte varit på själva dragstången utan långt fram på lastbilens högra sida.

Ellinor Måvall kom körandes på cykelbanan för att passera cykelöverfarten efter en skarp kurva. Efter olyckan fanns ett skrapmärke på vägen efter halva cykelöverfarten. Ellinor Måvall hade därför redan kört ut på cykelöverfarten när lastbilen påbörjade högersvängen. I polisförhör uppgav Hans Svedman att när han stod still och när han svängde hade han solen bländandes i ögonen och att solskyddet inte klarade av att skydda mot kvällssolen. Enligt färdskrivaren stod lastbilen still vid stoppljuset under åtta sekunder. Hans Svedman uppgav även att i omedelbar anslutning till korsningen fanns det ingen gående, cyklist eller moped på cykelbanan samt att han inte tittade på cykelbanan nedför backen. Därför var Hans Svedmans kunskap om eventuella andra

trafikanter i korsningen bristfällig eller till och med obefintlig. Det finns inget som tyder på en ansvarsfull körning.

När Hans Svedman påbörjade högersvängen hade han god sikt över cykelbanan samt lastbilen och släpets sida i speglarna. Om kollisionspunkten hade varit dragstången så hade Ellinor Måvall, vid en snitthastighet runt 15 km/tim, varit synlig i backspeglarna under 4 sekunder. Enligt färdskriften tog det 2,5 sekunder från det att lastbilen svängde tills dragstången var över cykelbanan. Även om mopeden körde i omöjliga 30 km/tim så hade mopeden inte hunnit fram till dragstången om mopeden hade varit utanför synfältet.

Enligt flera mätningar i utredningen beräknades det ta ca 12–15 sekunder att köra aktuell lastbil från stoppljuset till att dragstången var i höjd med cykelöverfarten, varvid det även felaktigt beaktats att aktuellt fordon hade en svagare motor än genomsnittet. Det rörde sig om ett avstånd om 35 meter för dragstången och 25 meter för lastbilsfronten. Den aktuella motorn, FH440, är däremot inte en svag motor och en sträcka om 35 meter har således gått snabbare att köra.

Färdskrivaren visar att lastbilen kom dubbelt så långt i verkligheten på 15 sekunder än vad som påstås i utredningen mot bakgrund av provkörningarna. När Ellinor Måvall kom ur kurvan var det mer än 20 meter till skrapmärket om mopeds hastighet var 15 km/tim. Kollisionen kan inte ha varit dragstången för Ellinor Måvall hade under dessa omständigheter bromsat för att låta lastbil med släp passera. Det är därmed felaktiga påståenden utifrån provkörningarna och att motorn var svag som ligger till grund för att kollisionen var dragstången.

Lastbilens hastighet vid svängen var 6 m/s enligt färdskrivaren. Avståndet mellan lastbil och släp är högst 1 m. En mopedist hade en sjättedels sekund att hinna in till dragstången, och även om så hade skett hade mopedisten blivit utkastad och inte överkörd av dubbeldäcken. En sådan händelse kan ses av föraren i backspeglarna och bör ha setts. Mopedens skador visar att den föll till höger och med kraft tvingades ned in under

lastbilens front. Enligt utredningen av Evidenz Utredningstjänst AB ses det som sannolikt att mopeden ganska omedelbart vid en påkörning vinklats utåt, från lastbilsfronten av stötfångarens böjda utformning, och sedan med kraft tryckts och fällts med den förolyckade mot marken.

Färdskrivaren visar också en snabb acceleration i uppförslut innan händelsen och en långsam acceleration efter händelsen i nedförslut. Lastbilens snabbaste acceleration skedde i direkt anslutning till kollisionen i samband med svängen. Allt till skillnad från vad som påstås utifrån provkörningarna. Detta, tillsammans med vägbanans fria sikt bakåt i backspeglarna, visar att Hans Svedman var medveten om att kropp och moped låg på vägbanan bakom.

Hans Svedman uppgav i polisförhör att det gungade och small till. Eftersom dragstången är ledad och en krängning av släpet därför knappt skulle märkes, utvisar detta att kollisionen inte var på dragstången utan det var lastbil och moped som kolliderade. Trots att något uppenbart hände körde Hans Svedman ändå vidare. Hans Svedman uppgav också att blinkersen lades i efter att han hade kört fram en bit. Beroende på hur långt Hans Svedman hade kört innan han la i blinkersen, var det svårt för medtrafikanter på höger sida att uppfatta att lastbilen skulle svänga. Nu vet ingen var Ellinor Måvall fanns men förmodligen såg hon ingen signal på att lastbilen avsåg att svänga. En förklaring till att blinkersen inte var ilagd och att Hans Svedman inte hade koll på cykelbanan kan vara att han, som vanemässigt körde rakt fram, kom på att han var tvungen att svänga på grund av den farliga lasten. Det är inte sannolikt att blinkersen gick sönder efter kollisionen; antingen gick den sönder vid smällen eller så var den sönder från start.

Ett av vittnena som hördes i polisutredningen berättade att denne hörde en smäll när denne var 200 meter från platsen och att lastbilen hade lite problem att svänga. Ett annat vittne berättade att när lastbilen, inte släpet, var i svängen hördes en smäll. Om kollisionen hade varit dragstången kan inte själva lastbilen ha varit i svängen, såsom vittnena berättat. Vittnena bekräftade sina uppgifter för honom i telefonsamtal omkring februari 2016. Ett av vittnena skrev även en attest. Mopeden är liten i förhållande till

lastbilen och ger inte upphov till så mycket ljud om den kör in i en lastbil, och knappt inget ljud alls om den kör på dragstången. Det höga ljudet innebär att det var en kollision och att det var lastbilen som körde på mopeden.

Antingen knuffades Ellinor Måvall och moped över till övergångsstället eller så försökte hon väja, för att sedan dras med av lastbilen. Ellinor Måvalls kropp låg 1,5–2 meter framför mopeden. Skrapmärket kom från mopeden. Mopedens skador på styret och sadel tyder på att den pressades ned och blev inkilad under stötfångaren framför framdäcket och drogs med och gav upphov till det raka skrapmärket. Sedan kördes mopeden över av däck som gav upphov till mopedens kompressionsskador. Skrapmärket var för högt upp i svängen för att kunna ha orsakats av medsläpning av dollyns främre däck. Skrapmärket var i form av en rak linje, vilket inte stämmer överens med hur dollyns första hjul svänger i en högerkurva. Inte heller bakdäcken på lastbilen kunde ha orsakat skrapmärket.

På en bild i utredningen på det aktuella fordonet, som ska visa att blinkersen inte var med om en kollision, finns en lackskada nedanför blinkersområdet. Detta varken kommenterades eller undersöktes i utredningen. Bilden i utredningen där det är utmärkt var kroppsvävnad anträffades och att kollisionspunkten var dollyns dragstång, utvisar i själv verket att kollisionen omöjligt kan ha varit på dragstången utan att det var på själva lastbilen.

Inte heller förklarades i utredningen hur kroppsdelar kan ha hamnat på dragstången mer än att de skvätt dit från något av dollyns däck. Från hjulen skvätter det däremot bakåt och nedåt marken. Kroppsdelar skulle ha kunnat föras framåt men i sådant fall hindrats av stänkskydd. I motvind och bakåtsug hade kroppsdelar dels behövt motverka tyngdlagen, dels accelera snabbt framåt för att ens hinna fram till dragstången, om kollisionen hade varit mellan släp och lastbil. Kroppsdelarna kom därmed med all säkerhet från lastbilens främre däck.

Ellinor Måvall hade inga krosskador utöver snedåtgående skador på framsidan av mellersta delen av kroppen, vilket talar emot att det var lastbilens bakre dubbeldäck som körde över henne. Kroppen blev endast överkörd av ett däck, annars hade skadorna varit större. Dragstången är för nära lastbilens högra bakhjul för att några kroppsdelar skulle ha kunnat hinna hamna på dragstången om bakdäcken körde över moped och Ellinor Måvall. Om det hade varit bakdäcken som körde över Ellinor Måvall skulle även släpets första högra hjul kört över henne och moped, vilket inte har skett.

Hans Svedman

Han har arbetat som lastbilschaufför sedan 1974. Han pensionerades 2010 och hade då arbetat för Gävlefrakt AB de senaste 13 åren, dvs. från 1997. Även efter pensionen fortsatte han att köra lastbil under semestertider och när hans tjänster behövdes. Han kör än idag lastbil. Han har nyligen behövt påvisa att han alltså är duglig och fysiskt kapabel att inneha CE-behörighet. Han har lämnat in tester och genomgått prover och har blivit godkänd för att förnya sin behörighet. Under tiden han kört lastbil har han upparbetat en stor vana att framföra ekipagen.

Den 9 augusti 2013 började han arbeta kl. 19.15. Han hämtade lastbilen på den gamla ASG-terminalen i Göteborg. Efter att han hade tankat lastbilen åkte han till DHL-terminalen där han kopplade på trailern. Ekipaget är tillsammans ungefär 25 m långt. När han var på DHL-terminalen kontrollerade han så att belysningen fungerade på hela ekipaget. När han gjorde kontrollen fungerade höger sidokörriktningsvisare. När han lämnade DHL-terminalen var ekipaget lastat med ca 20 ton, varav tre ton bestod av farligt gods som fanns i tre cipektankar. Tankarna är löstagbara som lastas på och spänns fast. Tankarna har skvalpmån och fylls inte till bredden för att vätskan ska kunna röra sig däri. Han lämnade DHL-terminalen på Importgatan på Hisingen och började köra norrut för att sedan svänga vänster ut på Transportgatan mot Bäckebolesmotet.

Den aktuella korsningen är bevakad såtillvida att det finns trafikljus. Trafikljuset för vägtrafiken och trafikljuset för trafikanter på cykelbanan visar rött respektive grönt ljus

samtidigt. Enligt driftstatus avseende trafikljusen finns inga rapporter om fel den aktuella dagen. Han stannade vid trafikljuset innan han skulle svänga höger. Solen stod lågt vid tillfället och lyste mot honom. Han bländades dock inte av solljuset eftersom han hade fotokromatiska glasögon. Glasögonen blir mörkare desto starkare ljus och därför störs han inte av solen även om den är kraftig. När han fick grönt ljus startade han lastbilen, blinkade höger och började köra fram mot påfarten. Han kontrollerade sin omgivning ordentligt, uppmärksammade att det inte fanns personer i området som skulle korsa hans väg och påbörjade högersvängen. Ekipagets storlek innebar att han fick köra ganska långt fram i korsningen för att få med sig hela släpet. Lastbilen gungande till, vilket han inte är helt ovan vid kan hända när han kör den här typen av lastbil. Han satte det i samband med att det kunde vara vätskan i cipextankarna som rörde sig. Han funderade kring om något vält, om han hade fått punktering eller kommit mot en kantsten. Han tittade i backspeglarna och såg inte något konstigt bakom sig.

Han fortsatte norrut på E6:an mot Angeredsbron där han skulle svänga av. Anledningen till att han körde norrut och inte söderut var för att han inte fick köra i Tingstadstunneln med farligt gods. När han skulle svänga höger och slog i blinkersen började indikatorlampan på instrumenteringen att blinka snabbare än vanligt. Detta brukar indikera att en lampa inte fungerar som den ska. Han fortsatte likväl ovetandes om vad som hänt norrut på E20. I närheten av Alingsås blev han uppringd av polis och stannade. Han fick då reda på att han hade varit inblandad i en allvarlig olycka. Han var naturligtvis nykter under körningen. Det finns alkolås i lastbilen som medför att lastbilen inte går att köra om man inte blåser grönt.

Trafikolyckan har utretts av polis och förundersökningen har återupptagits vid två tillfällen av olika åklagare och sedermera lagts ned, senast i februari 2016. Slutsatsen har alltså varit att utifrån utredningen har åklagarna inte ansett sig kunna styrka något brott. Han har delgivits misstanke om vårdslöshet i trafik och vållande till annans död men aldrig åtalats.

Den polisiära utredningen gav vid handen att Ellinor Måvall hade kolliderat mellan lastbil och släp och hamnat under släpvagnen. I den tekniska utredningen avseende ekipaget framkom inget som talade för att olyckan hade orsakats av något tekniskt fel. Vid utredningen anträffades inga tecken på kollisionsvåld vid strålkastaren, blinkersen, dörren eller på annat ställe utmed lastbilens högra sida. Avseende den trasiga lyktan så var lampan hel och det fanns heller inte tecken på att den utsatts för kollisionsvåld framifrån eller från höger sida. Dragstången på dollyn är inte ledad utan den sitter fast i en draganordning. En rörelse i vertikal riktning i dollyn känns därför även i lastbilen. Dollyn har inte dubbeldäck utan de är enkelmonterade. Då varken kollisionsskador eller spår från Ellinor Måvall fanns på eller under lastbilen fann man det rimligt att anta att kollisionspunkten var mellan lastbilen och trailern vid dragstången. Den tidigaste punkten på ekipaget där det fanns spår från kroppsvävnad var på dragstången.

Vid övergångsstället finns en mindre teknisk byggnad som kan skymma sikten för såväl vägtrafikanter som personer som färdas på cykelbanan. Det går inte att utläsa av färdskrivarutskriften vad nollvärdet är. Det händelseförlopp som den polisiära utredningen ger vid handen är mer sannolikt än det som görs gällande enligt utredningen av Evidenz. Det finns ett stort frågetecken kring datorsimulationen i nämnda utredning i form av varifrån mopeden börjar röra sig. Utan denna omständighet, dvs. vad är nollvärdet och var befinner sig objekten i förhållande till varandra vid denna punkt, och mopedens hastighet, blir det omöjligt att komma till slutsatsen att mopeden var på det ena eller andra stället vid ett visst tillfälle.

BEVISNING

Parterna har åberopat skriftlig bevisning.

Ulf Samuelsson har åberopat vittnesförhör med Jan Wenäll och Bengt Hultin.

Hans Svedman har åberopat partsförhör med sig själv under sanningsförsäkran. Vidare har han åberopat vittnesförhör med Mathias Gramsby.

Hans Svedman

Han hämtade lastbilen och körde till DHL-terminalen för att koppla på släpet. Han kontrollerade lastbilen och släpet, bl.a. lamporna, och allt fungerade. Han blåste i alkolåset för annars hade lastbilen inte gått att starta. I korsningen vid Bäckebol stod han och väntade för att han hade rött ljus. Han hade lagt in blinkersen och började köra när han fick grönt ljus. Han körde fram så långt som möjligt i korsningen för att kunna ta svängen och få med sig allt. Det tog lite tid att rulla framåt eftersom det var uppför. Solen stod lågt men han hade inte ont av det eftersom han hade fotokromatiska glasögon. Han tittade sig omkring och såg ingen. Han hade blicken framåt men tittade lite åt sidan. Han kände att det gungade och skvalpade i tankarna som stod på mitten av lastbilen med spännband. De var inte fyllda eftersom vätskan måste kunna röra sig så att den inte stelnar. Han hörde som smällar vilket han också kopplade till godset och att lastbilen är lite gnisslig i sig när man svänger. Han funderade på annat också, som om han hade kört på en trottoarkant eller fått punktering. När han hade svängt upp allt tittade han bakåt och uppmärksammade en bärgningsbil och ambulans men inte något mer. När han skulle svänga nästa gång och åka på E20, 10–15 minuter senare, började det blinka fort vid instrumentbrädan. När han var vid Näs fick han ett samtal av polisen som berättade att han hade varit med i en trafikolycka. Han möttes upp av polisen som tog lastbil och släp i beslag. När han pratade med polisen berättade de att han hade varit med i en olycka med dödlig utgång. Det var jobbigt att höra. Han förklarade att han varken hade sett eller känt något. Han blev körd hem till Kungsbacka. – Han kör fortfarande lastbil och har fått besked om att han får förnya sin behörighet. 2013 hade han kört den aktuella lastbilskombinationen tidigare och var van vid den.

Jan Wenäll

Han är sedan många år anställd på Statens Väg- och Transportforskningsinstitut och har inom sitt arbete granskat många trafikolyckor. I maj 2017 vände sig Ulf Samuelsson till honom och försedde honom med material angående den aktuella olyckan, bl.a. utredningen från Evidenz. Han skrev ett brev till Ulf Samuelsson med sina bedömningar

utifrån det material han hade fått. Han tycker fortfarande att det är ett nyanserat och bra uttalande som han står fast vid. Han har körkort för tung lastbil med släp och vet hur svårt det är att göra en högersväng eftersom det är dålig sikt bakåt och till höger. För att kunna få med sig släpet i en högersväng behöver chauffören köra långt fram och stryka trottoarkanten. Chauffören har god uppsikt i backspeglarna bakåt men dålig sikt åt höger. Om fordonsekipaget är rakt ser chauffören tydligt bakåt längs med hela sidolinjen. Precis bakom släpet ser chauffören däremot ingenting. Gissningsvis rör det sig om 20–40 meter bakom släpet innan synvinklarna från båda speglarna går ihop och vägbanan syns.

Hytten är välisolerad och chauffören sitter ovan motorn. Det finns många konkurrerande ljud och det är inte säkert att chauffören uppfattar ljud utifrån på samma sätt som personer som är på utsidan. Mänsklig vävnad fanns på framsidan av underkörnings-skyddet på släpvagn och dollyn. Det är högst otroligt att det skulle stänka framåt och finnas på framsidan av skyddet om kollisionen var på dragstången. Det skulle tala för att kroppen redan var trasig när den blev överkörd av dragstång och släp. Det fanns inga tydliga islagsmärken mellan släp och dragstång varför det är troligt att kroppen kom under lastbilen tidigare och följde med både bakhjul och boggihjul. Om en moped hade kört rakt in i blinkersen hade den säkert gått sönder och fått en synlig skada. Om träffen hade varit några centimeter vid sidan kan blinkersen ha överlevt. Dragstång och släp är bättre dokumenterade i utredningen men det hade varit lika viktigt att undersöka lastbilen hela vägen fram och bak för eventuella spår. Utan allt material blir det en gissningslek och man får fundera på vad som är det mest rimliga scenariot.

Bengt Hultin

Han har arbetat med säkerhetsutredningar och bl.a. varit anställd på SJ och Järnvägsinspektionen. Nu arbetar han med säkerhetsutredningar som konsult. Ulf Samuelsson sände över material till honom angående den aktuella olyckan. Det rörde sig om förundersökningsprotokoll, några bilagor med vidare undersökningar och en ytterligare utredning om den aktuella fordonskombinationen. Han tyckte att det var ett bristfälligt material som saknade en sammanställning av vilken faktainsamling som hade skett,

vilken fakta som hade påträffats och en analys där nämnda fakta bearbetades. Det finns ingen slutsats om varför olyckan hände, om någon är skyldig och vad man ska göra för att det inte ska hända igen. Ett resonemang som saknades var angående den här typen av korsning med parallella körsignaler som inte är i konflikt med varandra. Han har inte överprövat vad den polisiära utredningen anges utvisa utan han har värderat vilka uppgifter som finns, och som inte finns, i materialet.

Mathias Gramsby

Han arbetar på Arbetsmiljöverket med arbetsplatsolyckor men vid tiden för olyckan var han bilinspektör på trafikpolisen sedan 10 år tillbaka. Som bilinspektör bistod han utredningsavdelningen med tekniska undersökningar i samband med trafikolyckor. I augusti 2013 åkte han och en kollega till Alingsås för att genomföra en teknisk utredning beträffande en fordonskombination som hade varit inblandad i en olycka vid Bäckebolesmotet. De testkörde fordonsekipaget och kunde konstatera att det inte var behäftat med något fel som kunde ha påverkat olycksförloppet förutom att en sidokörriktningsvisare var ur funktion. Lastbilens motor var en FH 440, som är en av modellseriens svagare motorer. Det var inget tekniskt fel på motorn. Mot bakgrund av att det var fråga om en lastad långtradare hade den i motlut viss begränsning i accelerationen jämfört med ett motsvarande fordon med en starkare motor. Det fanns inte några tecken på skador runt körriktningsvisaren. De undersökte ekipaget men hittade inget som tydde på en kollisionspunkt på fronten eller utmed sidan av lastbilen och påhängsvagnen. Om en kollision hade skett där, borde det ha funnits skador, mot bakgrund av att olyckan hade skett med en moped. Dragstången borde inte ha fått skador av en kollision med en moped. De hittade mänsklig vävnad på dollyn och dess dragstång. Dollyns dragstång var inte ledad. De undersökte under fordonsekipaget och fann spår på dollyn och påhängsvagnen men inte lastbilen. Hade kollisionspunkten varit på lastbilen borde det funnits mänsklig vävnad på framhjul, drivhjul eller hjulhus. Eftersom hjulen roterade kan mänsklig vävnad ha slungats i huvudsak bakåt men även framåt och uppåt runt hjulets riktning på dollyn. Dollyn hade hjul i rät linje som spårar på samma sätt.

De åkte även ut till olycksplatsen för att visualisera vad som sannolikt kunde ha hänt och gjorde bedömningar utifrån normala sätt att röra sig. De funderade även kring vad lastbilschauffören kan ha sett och konstaterade att det fanns ett elskåp som mopedisten kunde ha varit bakom när fordonsekipaget började köra framåt. Slutsatsen var att kollisionspunkten mest sannolikt var på dollyns dragstång och att kroppen blev överkörd av dollyn hjul. Det var en annan tjänsteman som laddade ur färdskrivaren. Han vet inte när det skedde. Provkörningarna gjordes fristående från datan i färdskrivaren och utifrån dem drogs slutsatser om ekipagets hastighet. En eventuell kollisionspunkt hade dokumenterats. Skadan under blinkersen bedömdes inte ha med olyckan att göra utan att den hade funnits där sedan tidigare. Aktuell fordons har åtskilliga komponenter och det som bedömdes inte vara av relevans för utredningen dokumenterades inte. Den tekniska utredningen gjordes innan han hade tagit del av något förhör. Han kan varken svara på hur snabbt mopeden körde eller hur den hann fram till dragstången. Om kollisionspunkten hade varit fram till hade fler hjulspår funnits på kroppen från de dubbelmonterade hjulen baktill på lastbilen. På kroppen fanns ett spår. Framhjulet hade gett ett spår, drivhjulen, som sitter bredvid varandra, hade gett ett spår och dollyn hade gett ett spår. Avståndet mellan lastbil och släp är ungefär 1,5–2 meter.

DOMSKÄL

I målet har Ulf Samuelsson yrkat skadestånd av Hans Svedman. Grunden för yrkandet är att Ulf Samuelsson har vållats personskada genom att Hans Svedmans oaktsamma körning har orsakat att Ellinor Måvall förolyckats. Ulf Samuelsson har anfört att kollisionspunkten varit långt fram på lastbilens högra sida medan Hans Svedman å sin har gjort gällande att detta inte är mer sannolikt än vad den polisiära utredningen ger vid handen i form av att kollisionspunkten varit mellan lastbil och släp. Ulf Samuelsson har, i egenskap av käranden, bevisbördan för sitt påstående.

Eftersom parterna inte är ense om vilket händelseförlopp som ska läggas till grund för bedömningen, måste tingsrätten börja med att ställning till denna fråga. I mål om utomobligatoriskt skadestånd, såsom nu är aktuellt, får det anses räcka för bifall till

käromålet att det vid beaktande av samtliga i målet förekommande omständigheter framstår som klart mera sannolikt att orsaksförloppet varit det som den skadelidande påstått än att något av de händelseförlopp som motparten åberopat utgör skadeorsaken. Det påstådda förloppet ska därtill i sig vara sannolikt med hänsyn till omständigheterna i målet (se bl.a. Högsta domstolens avgöranden NJA 1977 s. 176, NJA 1981 s. 622 och NJA 1982 s. 421).

Tingsrätten anser att båda parter – sett var för sig – har lagt fram omständigheter som talar för deras respektive syn på hur olyckan har inträffat. Vardera av de presenterade förklaringarna om var kollisionspunkten varit har mer eller mindre fått stöd i såväl muntlig som skriftlig bevisning på ömse håll. För att tingsrätten ska kunna lägga det händelseförlopp som Ulf Samuelsson gjort gällande till grund för sin bedömning, krävs såsom nämnts ovan att han uppfyllt sin bevisbörda med det beviskrav som gäller.

Tingsrätten har förståelse för att Ulf Samuelsson anser att förundersökningen har varit behäftad med brister, såsom att den lackskada som funnits under körriktningsvisaren på lastbilens högra sida inte har utretts vidare. Inom ramen för förevarande tvistemål, faller det däremot inte inom ramen för tingsrättens bedömning att ta ställning till huruvida genomförd förundersökning varit tillfyllest. Sålunda är det svårt att dra några slutsatser i förhållande till när lackskadan uppkommit.

Utifrån den presenterade bevisning är förhållandena även sådana att det inte finns stöd för att det, utöver nämnda lackskada, funnits spår av en kollisionspunkt på lastbilens front eller högra sida. Mot bakgrund av samma resonemang, har tingsrätten att utgå från att det inte funnits mänsklig vävnad på eller under lastbilen. Detta är omständigheter som talar emot ett olycksförlopp där kollisionspunkten varit främre delen av lastbilen och att skador orsakats av lastbilens framhjul.

Tingsrätten konstaterar att det, även efter beaktande av vad parterna anfört och den bevisning som lagts fram, råder en betydande osäkerhet om vilket händelseförlopp som har föregått olyckan. Vid en avvägning mellan parternas talan och framförda argument

föreligger enligt tingsrätten inte övervägande fler omständigheter som talar för ett händelseförlopp motsvarande en kollision med lastbilens högra front. Således anser tingsrätten, vid en samlad bedömning, att det inte framstår som klart mera sannolikt att olyckan orsakats av det händelseförlopp som Ulf Samuelsson gjort gällande än det förlopp som Hans Svedman redogjort för. Följaktligen har beviskravet inte uppfyllts. Till följd härav finner tingsrätten inte någon anledning att gå vidare i sin bedömning, då Hans Svedman därmed inte genom oaktsamhet kan anses ha orsakat skada. Käromålet ska därför ogillas.

Vid denna utgång ska Ulf Samuelsson ersätta Hans Svedman för hans rättegångskostnad. Yrkat belopp är skäligt. Rätten till ränta följer av lag.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (TR-02)

Domen får överklagas till Göta hovrätt senast den 8 november 2021.

Prövningstillstånd krävs.

Malin Jonasson



Hur man överklagar

Dom i tvistemål, tingsrätt

TR-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Det är inte säkert att du kan lägga fram nya bevis. Vill du göra det ska du förklara varför du inte lagt fram bevisen tidigare.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhörts eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att motparten ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar hovrättens avgörande

Den som vill överklaga hovrättens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till hovrätten.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till hovrätten senast den dag som anges i slutet av hovrättens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar hovrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningsstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i hovrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (hovrättens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se