



HALMSTADS TINGSRÄTT
Domare 5
Handläggare 4

DOM
2021-12-09
meddelad i
Halmstad

Mål nr: B 2357-20

PARTER (Antal tilltalade: 1)

Tilltalad

Ahmad Alsaadi, 19990425-8614
Hallarsvägen 1 F
312 35 Laholm
Medborgare i Sverige och Syrien

Offentlig försvarare:

Advokat Stellan Elmgren
Advokaterna Elmgren och Lindgren HB
Köpmansgatan 23
302 42 Halmstad

Åklagare

Kammaråklagare Klas Lundgren
Åklagarmyndigheten
Åklagarkammaren i Halmstad
Box 1005
405 21 Göteborg

Målsägande

Länsförsäkringar Skåne - Ömsesidigt, 543001-0685
Box 4548
203 20 Malmö

Företrädd av åklagaren

DOMSLUT

Brott som den tilltalade döms för

Vårdslöshet i trafik, 1 § 1 st trafikbrottslagen (1951:649)
2020-08-31

Åtal som den tilltalade frikänns från

Vållande till annans död, 3 kap 7 § 1 st brottsbalken
2020-08-31

Påföljd m.m.

Dagsböter 40 om 230 kr

Skadestånd

Skadeståndsyrrkandet från Länsförsäkringar Skåne - Ömsesidig, 543001-0685, avslås.

Om domstolens behandling av personuppgifter, se www.domstol.se/personuppgifter. Kontakta oss för information på annat sätt.

Besöksadress

Södra Vägen 5

Telefon

035-15 25 00

Öppettider

måndag - fredag

08:00-16:00

Postadress

Box 193

301 05 Halmstad

E-post

halmstads.tingsratt@dom.se

Webbplats

www.halmstadstingsratt.domstol.se

HALMSTADS TINGSRÄTT
Domare 5
Handläggare 4

DOM
2021-12-09

Mål nr: B 2357-20

Ersättning

1. Stellan Elmgren får ersättning av staten med 50 626 kr. Av beloppet avser 32 063 kr arbete, 5 547 kr tidsspillan, 2 891 kr utlägg och 10 125 kr mervärdesskatt.
 2. Lars Cronqvist får ersättning av staten för arbete som målsägandebiträde med 31 729 kr. Av beloppet avser 22 800 kr arbete, 653 kr tidsspillan, 1 930 kr utlägg och 6 346 kr mervärdesskatt.
 3. Staten ska stå för kostnaden för försvararen och målsägandebiträdet.
-

YRKANDEN M.M.

Åklagaren har yrkat ansvar för grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket trafikbrottslagen och för vållande till annans död enligt 3 kap 7 § första stycket brottsbalken. Åklagaren har påstått att följande har hänt.

Åtalspunkt 1.1

Ahmad Alsaadi har i väsentlig mån brustit i den omsorg och varsambet som till förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna genom att framföra en personbil i avsevärt högre hastighet än den hastighet som varit tillåten på vägen. Ahmad Alsaadi har dels, på landsväg i en hastighet upp emot 150 km/h gjort en omkörning i en kurva med delvis skymd sikt, dels framfört bilen i en hastighet om minst 100 km/h i ett tätbebyggt område där tillåten hastighet var begränsad till 40 km/h.

Ahmad Alsaadi har, då han framfört bilen i en hastighet om minst 100 km/h i ett tätbebyggt område där tillåten hastighet var begränsad till 40 km/h, tappat kontrollen över bilen, kört bilen uppe på trottoaren på höger sida och därefter kolliderat med en lyktstolpe och en husvägg. Kollisionen orsakade dödsfall på passagerare, personskador på Ahmad Alsaadi och materiella skador.

Brottet bör bedömas som grovt eftersom Ahmad Alsaadi, genom körningen, har tagit en medveten risk och varit grovt oaktsam. Det hände den 31 augusti 2020 på Kövlingevägen, Vallberga, Laholms kommun.

Åtalspunkt 1.2

Ahmad Alsaadi har genom agerandet i åtalspunkt 1.1. av oaktsambet orsakat Ahmad Mereis död genom att orsaka en trafikolycka med dödlig utgång för Ahmad Merei, som var passagerare i den bil Ahmad Alsaadi körde. Det hände den 31 augusti 2020 på Kövlingevägen, Vallberga, Laholms kommun.

Ahmad Alsaadi begick gärningen av oaktsambet i form av vårdslös körning av personbil enligt vad som anges i åtalspunkt 1.1.

Länsförsäkringar Skåne har yrkat att tingsrätten förpliktigar Ahmad Alsaadi att till dem betala 229 862 kronor. På beloppet yrkas ränta enligt 4 § fjärde stycket och 6 § räntelagen från dagen för dagen för delgivning av stämningsansökan, det vill säga den 5 augusti 2021, till dess full betalning sker.

Ahmad Alsaadi har förnekat grov vårdslöshet i trafik under åtalpunkten 1.1 och vållande till annans död under åtalpunkten 1.2. Han har bestritt att han på landsvägen gjort en omkörning med skymd sikt och framfört fordonet i en avsevärt högre hastighet än den hastighet som var tillåten på vägen. Han har inte avsiktligt kört in i det tätbebyggda området i en hastighet uppemot 100 km/tim. Att hastigheten uppgick till en högre hastighet än den som gällde på vägen berodde på att han inte kunde stänga av farthållaren. Han har inte tagit en medveten risk och han har inte varit grovt oaktsam. Med hänvisning till inställningen i ansvarsfrågan har han motsatt sig skadeståndsskyldighet. Ränteyrkandet och beloppen har dock vitsordats.

DOMSKÄL

Utredningen

Åklagaren har som muntlig bevisning åberopat förhör med Ahmad Alsaadi samt vittnesförhör med Per-Olof Almberg, Charlotta Persson och Jan Berntsson. Åklagaren har även åberopat trafikmålsanteckning, karta och flygfoto över olycksplatsen, Trafikverkets sammanställning av olyckan, teknisk undersökning av aktuell bil, rapport från Evidenz, sakkunnigutlåtande, rättsmedicinskt utlåtande och underlag för ersättningsanspråket.

Från försvararens sakframställan antecknar tingsrätten följande. Den bil som Ahmad Alsaadi framförde den aktuella dagen hade ett felaktigt spjällhus. Ahmad Alsaadi arbetar som bilmekaniker och han hade införskaffat ett begagnat spjällhus till bilen. Det var nödvändigt att programmera in spjällhuset hos en verkstad vilket var anledningen till att han inte hade installerat det på egen hand. Han hade bokat in en tid hos en verkstad dagen efter olyckan. I utredningen framkommer uppgifter från

Svenska Bil angående betydelsen av ett defekt spjällhus. Av uppgifterna framgår att ett defekt spjällhus kan ge en indikation på en defekt farthållare eller tvärtom samt att ett defekt spjällhus kan medföra vakuumläckor och att motorn går sämre. Av spåren från bilen på olycksplatsen framgår att de inte är bromsspår utan sladdspår som talar för att bilen gått på tvären. - I en bil förekommer styrenheter. Styrenheterna kan spara information som kan vara av betydelse för att bedöma uppkomsten till en olycka. Styrenheterna är oftast placerade under bilens motorhuv. Vid kontakt med polisen förklarade polisen att de inte kunde ta hand om bilens styrenheter eftersom de inte kunde öppna motorhuven. Av bilderna på bilen efter olyckan framgår att motorhuven inte var skadad. När Ahmad Alsaadi fick tillbaka bilen från polisen kunde han på egen hand ta fram två av styrenheterna. Den tredje och mest intressanta styrenheten har de tyvärr inte påträffat. En av enheterna skickades på analys. Informationen som framkom av analysen var dock inte av intresse för bedömning av olyckans uppkomstsätt eftersom enheten styrde andra funktioner i bilen. Av utredningen framgår att Volvo har analyserat en av bilens styrenheter men att enheten inte hade lagrat någon information om kollisionen.

Från förhören antecknar tingsrätten följande.

Ahmad Alsaadi

Den aktuella dagen träffade han sin vän. De var nära vänner. Han tog körkort under 2018 och bilen var hans familjs bil som de nyligen hade sålt till en bekant. De skulle åka i bilen för att prata och lyssna på musik. Han körde inte fort och de hade inte bråttom. Han ställde in farthållaren på 80-85 km/tim. Han gjorde ingen omkörning för det var ingen annan trafik på vägen. När han kom in i Vallberga försökte han bromsa för att koppla ur farthållaren. Farthållaren kopplades dock inte ur. Han försökte därför koppla ur farthållaren genom reglaget på ratten, men det gick inte heller. Därefter minns han inget mer förrän han låg på marken och såg blåljus. Han minns inte om han försökte bromsa igen. Han minns inte om bromsarna fungerade eller inte. Han blev stressad. Han vet inte om han hade kunnat växla med växelspaken eller lägga in denna till neutral. På en manuellt växlad bil är det möjligt att frikoppla och därefter stänga av

bilen. Han vet dock inte om det var möjligt eftersom bilen var automatväxlad. Han blev inlagd på sjukhus i fyra till fem dagar. Han bröt ett revben och fick en blödning i levern och lungorna.

Den bekant som hade köpt bilen hade upptäckt att bilens varvtal gick upp och ner samt att bilen gav lite gas av sig själv. Eftersom Ahmad Alsaadi jobbade på en bilverkstad kunde han felsöka bilen. Av felsökningen framgick att spjällhuset var trasigt. Han hade ett begagnat spjällhus i verkstaden men eftersom bilen var en Volvo kunde han inte installera spjällhuset på egen hand. Han bokade därför en tid på Rejmes för att programmera in spjällhuset. Han skulle på egen hand installera spjällhuset på Rejmes parkering och därefter skulle Rejmes programmera spjällhuset. Han hade kört bilen under en lång tid före händelsen. Den bekante hade lämnat bilen till honom några dagar före olyckan. Ahmad Alsaadi minns att när bilen gick på tomgång gick varvtalet upp av sig själv. Han noterade inget märkligt när han körde bilen före olyckan. Han hade bälte på sig och det hade även hans vän.

Per-Olof Almberg

Den aktuella dagen var han på väg till Laholm mot Vallberga. Han såg en bil i backspeglarna köra i hög fart. Han blev omkörd av den bilen i en kurva. Bilen körde även om två andra bilar framför honom. Han körde i 80-90 km/tim och den omkörande bilen körde i ungefär 140-150 km/tim. Den omkörande bilen höll en avsevärt högre hastighet än den hastighet han körde i. Det var skumt ute och före Vallberga går vägen ner i en svacka varför han kunde se att den omkörande bilens bromsljus lyste på väg in i samhället. I Vallberga stannade han eftersom det hade blivit stopp. Han förstod först inte att stoppet berodde på en olycka. Han vet inte när olyckan inträffade och han såg inte olyckan. En likadan bil som den omkörande bilen hade kört in i ett hus. Räddningstjänsten kom snabbt till platsen. Han vet inte hur lång tid det tog från omkörningen till olyckan. Han är bilintresserad och gillar bilmodellen Volvo S80. Han är därför ganska säker på att den omkörande bilen var samma bil som hade kört in i huset.

Charlotta Persson

Hon bor nära den plats där olyckan inträffade. Hon var hemma och tittade på tv. Hon har fönster mot gatan och när hon reste sig för att hämta te hörde hon en bil samt en hög smäll. Det lät som metall och därefter hörde hon skrik. Hon såg i ögonvrån när fordonet åkte förbi hennes fönster. Bilen körde mycket snabbt. Hon kopplade ljuden till bilen hon sett i ögonvrån. Hon blev chockad och fick sätta sig ner för att tänka. Därefter öppnade hon ytterdörren. Hon hörde mer skrik och såg att folk rörde sig. Därefter kom den första räddningsbilen. Den var snabbt på plats. Hon var inte framme vid olycksplatsen men hon förstod att det var allvarligt. Hon hade hörts av polis dagen före olyckan eftersom hon kontaktat polisen och berättat att många bilar kör snabbt genom samhället. Hon hade inte reagerat på några andra bilars framfart dagen för olyckan.

Jan Berntsson

Han har arbetat som polis och som kriminaltekniker. Han driver numera företaget Evidenz utredningstjänst. Han arbetar med fordonskollisioner och fordonsskador. Han tar reda på hur skadorna uppkommit och simulerar kollisioner. Han är utbildad inom fordonskollisioner och han har tränat genom att krocka bilar på testbanor. Hans uppdragsgivare är polisen och försäkringsbolag. I sitt arbete använder han ett program som heter PC-Crash. Det är ett program som bland annat Volvo använder i sina krocktester. Han vet att även danska myndigheter har programmet. I programmet bygger han en modell av bilen som kolliderat. I det aktuella fallet lade han bland annat in uppgifter om bilens massa, mönsterdjupet och åldern på däcken. Uppgifter om aktuell bilmodell, Volvo S80, finns redan inlagda i programmet. Han lägger även in om det är blöt eller torr vägbanan och vägens underlag. Asfalt har en högre friktion än gräs vilket han har beaktat vid aktuell simulering. Därefter simulerar programmet kollisionen och beräknar, utifrån inlagda värden, hastigheten. Genom att mäta deformationen på fordonet kan man få fram ett EES-värde. Detta är den rörelseenergi som krävs för att deformera ett fordon. Ju högre hastighet, desto högre blir EES-värdet.

Av aktuell simulering framkom att bilen framfördes i en mycket hög hastighet med ett högt krockvåld. Även skadorna på platsen tyder på en hög hastighet och programmets beräkning stämmer överens med skadorna. Bilen hade en hastighet om ungefär 85 km/tim och ett EES-värde på 38 när den slog i stolpen. Ett EES-värde på 38 betyder kraftigt våld. Efter stolpen slog bilen i frontlastaren. Metall på frontlastaren böjdes vilket tyder på att det fanns mycket energi kvar. Därefter gick bilen i sidled och slog höger bakdäck i husväggen. Fasaden fick sprickor. Energin i olyckan talar för att bilen hade en hastighet om 100–110 km/tim från det att bilens däckspår syns. Däckspåren var 115 meter. 500 meter före däckspåren fanns en skylt som angav att hastighetsbegränsningen var 40 km/tim. Han har inte lagt in någon bromsverkan och han kan inte uttala sig om bilen har bromsat eller inte. Eftersom bilen gick i sidled hade inte beräkningen påverkats av om det var driv på hjulen eller inte. Det fanns inget särskilt på platsen som hade kunnat orsaka att bilen gick i sidled. Det är inte möjligt att glida i sidled på aktuellt sätt i en hastighet som understiger 50 km/tim.

Det stämmer att det finns styrenheter i bilar. Vid en kollision behåller styrenheten information såsom hur mycket föraren gasade eller bromsade samt i vilket läge som ratten var i och eventuella felkoder. Volvo uppgav att resultatet från en av bilens styrenheter inte gav information som kunde användas för att fastställa hastigheten. Styrenheten var dock inte tom.

Farthållaren på bilen kan kopplas ur genom att bromsa eller genom ett reglage på ratten. Farthållaren kopplas även ur om bilens antisladdsystem aktiveras.

Bromssystemet är uppdelat i två delar. För det fall frambromsen inte fungerar ska bakbromsen fungera. Att en bils motor hänger sig är ovanligt. Även om farthållaren skulle fastna är det möjligt att bromsa. Bilen kommer fortfarande vilja åka framåt men farten kommer att gå ner. Han kan inte svara på om bromsarna fungerade eller inte. Den aktuella bilen hade inte ett antisladdsystem varför utlåtandet om att en farthållare avaktiveras om antisladdsystemet aktiveras inte är aktuellt för bilen i fråga. Bilen hade ett antispinnssystem men han vet inte om ett antispinnssystem kan avaktivera farthållaren.

Tingsrättens bedömning

Inledningsvis finner tingsrätten det utrett att Ahmad Alsaadi har framfört bilen på den tid och plats som åklagaren gjort gällande.

Vad gäller omständigheterna i första stycket under åtalspunkten 1.1 gör tingsrätten följande bedömning. Vittnet Per-Olof Almberg har berättat att han på landsvägen före det tätbebyggda området, Vallberga, körde i 80–90 km/tim och att han blev omkörd av en bil som körde i en avsevärt högre hastighet än honom. Han har även berättat att omkörningen skedde när vägen övergick i en kurva. Han har förklarat att han lade märke till den aktuella bilen eftersom han är bilintresserad och tyckte om den aktuella bilmodellen. Vidare har han berättat att han hade uppsikt över den omkörande bilen eftersom han kunde se den omkörande bilens bromsljus innan den körde in i det tätbebyggda samhället. Han har lämnat sitt vittnesmål vid huvudförhandlingen under ed och det har inte framkommit något som ger anledning att betvivla riktigheten av hans uppgifter. Hans uppgifter läggs därför till grund för tingsrättens bedömning i denna del. Vad Ahmad Alsaadi har uppgett förtar inte styrkan i åklagarens bevisning. Ahmad Alsaadi ska därför dömas för gärningen såvitt avser omständigheterna i första stycket under åtalspunkten 1.1.

Vad gäller omständigheterna i andra stycket i gärningsbeskrivningen under åtalspunkten 1.1 och gärningsbeskrivningen under åtalspunkten 1.2 gör tingsrätten en gemensam bedömning enligt följande. Tingsrätten anser det genom Jan Berntssons uppgifter och simulering av olyckan bevisat att det fordon som Ahmad Alsaadi framförde höll en hastighet om ungefär 100–110 km/tim i det tätbebyggda området då sladdspåren uppstod strax före olyckan. Hans uppgifter ger även stöd för att det fordon som Ahmad Alsaadi framförde kolliderade med stolpen, frontlastaren och husväggen samt att kollisionen skett med kraftigt våld. Utredningen i målet ger därtill stöd för att kollisionen orsakade det dödsfall och materiella skador som anges i gärningsbeskrivningen. Det tingsrätten har att bedöma är om Ahmad Alsaadi vid framförandet av bilen i väsentlig mån brustit i den omsorg och varsamhet som till

förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna samt om han tagit en medveten risk och varit grovt oaksam.

Ahmad Alsaadi har uppgett att det inte var möjlig att avaktivera farthållaren varför bilen åkte in i det tätbebyggda området i en mycket hög hastighet. Han har även förklarat att han blev stressad när han inte kunde avaktivera farthållaren. Till stöd för invändningen om en defekt farthållare har han redogjort för att bilen hade ett defekt spjällhus och att spjällhuset kunde påverka andra funktioner i bilen. Som exempel har han redogjort för att bilens varvtal gick upp och ner samt att bilen gav lite gas av sig själv. Till stöd för hans invändning finns uttalandet från Svenska Bil att ett defekt spjällhus kan ge en indikation på en defekt farthållare eller tvärtom. Till stöd för hans uppgifter att han försökte avaktivera farthållaren genom att bromsa finns Per-Olof Almbergs uppgift att han såg den omkörande bilens bromsljus innan den åkte in i det tätbebyggda samhället. Tingsrätten fäster även vikt vid att det under utredningen inte har varit möjligt att analysera bilens samtliga styrenheter trots att dessa bör ha varit åtkomliga under bilens motorhuv. Likaså ger inte uppgifterna från Volvo angående analysresultatet av en av styrenheterna jämfört med Jan Berntssons uppgifter någon klarhet i om det fanns någon information eller inte. En analys av bilens styrenheter får bedömas ha en stor betydelse för fastställandet av orsaken till olyckan. Försvaret har även hänvisat till ett antal artiklar om farthållare som fastnat. Tingsrätten anser inte att Ahmad Alsaadis uppgifter i denna del kan lämnas utan avseende utan de får läggas till grund för bedömningen. Sammantaget finner därför tingsrätten att åtalet vad avser andra stycket i gärningsbeskrivningen under åtalpunkten 1.1 och gärningsbeskrivningen under åtalpunkten 1.2 inte är styrkt, dvs. tingsrätten anser inte att han agerat vårdslöst. Åtalet såvitt avser andra stycket i gärningsbeskrivningen under åtalpunkten 1.1 och gärningsbeskrivningen under åtalpunkten 1.2 ska därför ogillas.

Det sagda innebär att Ahmad Alsaadi ska fällas till ansvar endast för gärningen under det första stycket under åtalpunkten 1.1. Denna gärning är enligt tingsrätten inte att bedöma som grov.

HALMSTADS TINGSRÄTT
Domare 5
Handläggare 4

DOM
2021-12-09

Mål nr: B 2357-20

Skadestånd

Med beaktande av utgången i ansvarsfrågan ska skadeståndsyrkandet ogillas.

Övrigt

De av målsägandebiträdet och försvararen begärda ersättningarna är skäligen och ska bifallas. Med hänsyn till utgången i ansvarsfrågan ska ersättningen stanna på staten.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (TR 01)

Överklagande ställs till Hovrätten för Västra Sverige och ges in till tingsrätten senast den 30 december 2021.

Elisabeth Karlén

I avgörandet har rådmannen Elisabeth Karlén samt nämndemännen Bertil Alhult, Michael Hedlund och Pernilla Chowdary deltagit. Rätten är enig.



Hur man överklagar

Dom i brottmål, tingsrätt

TR-01

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.

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 målsäganden 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.

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

När krävs det prövningstillstånd?

Brottmålsdelen

I brottmålsdelen behövs prövningstillstånd i två olika fall:

- Den åtalade har dömts enbart till böter.
- Den åtalade har frikänts från ett brott som inte har mer än 6 månaders fängelse i straffskalan.

Skadeståndsdelen

Det krävs prövningstillstånd för att hovrätten ska pröva en begäran om skadestånd. Undantag kan gälla när en dom överklagas i brottmålsdelen, och det är kopplat en begäran om skadestånd till brottet. Då krävs inte prövningstillstånd för skadeståndsdelen om

- det inte krävs prövningstillstånd i brottmålsdelen eller om
- hovrätten meddelar prövningstillstånd i brottmålsdelen.

Beslut i övriga frågor

I de mål där det krävs prövningstillstånd i brottmålsdelen (se ovan), krävs det också prövningstillstånd för sådana beslut som bara får överklagas i samband med att domen överklagas. Beslut som kan överklagas särskilt kräver inte prövningstillstånd.

När får man prövningstillstånd?

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.

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.