



VÄSTMANLANDS  
TINGSRÄTT  
Enhet C

**DOM**  
2020-03-03  
Meddelad i  
Västerås

Mål nr  
T 2124-19

## PARTER

### Kärande

Diskrimineringsombudsmannen, 202100-6073  
Box 4057  
169 04 Solna

Ombud: Processförare Laine Nõu Englesson och  
enhetschef för processenheten Martin Mörk  
Adress som ovan

### Svarande

Svealandstrafiken AB, 556555-3350  
Retortgatan 7  
721 30 Västerås

Ombud: Advokat Johanna Näslund och biträdande jurist Johanna Jansson  
Advokatfirman Lindahl KB  
Box 143  
701 42 Örebro

---

## DOMSLUT

1. Käromålet ogillas.

2. Diskrimineringsombudsmannen ska ersätta Svealandstrafiken AB för dess  
rättegångskostnader i målet med 92 000 kr avseende ombudsarvode.

Diskrimineringsombudsmannen ska enligt 6 § räntelagen betala ränta på beloppet från  
denna dag till dess betalning sker.

---

Dok.Id 802944

---

**Postadress**  
Box 40  
721 04 Västerås

**Besöksadress**  
Sigurdsgatan 22

**Telefon**  
021-310 400  
**E-post:** vastmanlands.tingsratt@dom.se  
www.vastmanlandstingsratt.domstol.se;  
behandling av personuppgifter, se  
www.vastmanlandstingsratt.domstol.se

**Telefax**

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
08:30–16:00

## BAKGRUND

A.A. har vid ett tillfälle den 6 maj 2017 respektive tre tillfällen den 9 maj 2018 nekats att åka buss med Svealandstrafiken AB (Svealandstrafiken) på grund av att busschaufförerna har gjort bedömningen att han och hans rullstol tillsammans översteg en vikt om 300 kg.

Rullstolar eller liknande hjälpmedel kan och får tas med på Svealandstrafikens bussar. Bussarna är utrustade med ramp eller hiss. Enligt resevillkoren får dock rullstolen tillsammans med resenären inte väga mer än 300 kg. Andra tillhandahållare av kollektivtrafik har liknande resevillkor. Svealandstrafikens busschaufförer får en genomgång av resevillkoren inom ramen för introduktionsutbildningen. Inom ramen för denna utbildning får de även instruktioner för hur ramperna och hissarna fungerar.

Det är branschpraxis att rullstolar eller liknande hjälpmedel får medtas under förutsättning att de uppfyller de gällande säkerhetsvillkoren, dvs. att de, såvitt är relevant i detta mål, inte tillsammans med resenären väger mer 300 kg. Att bussbolag tillhandahåller listor över rullstolsmodeller jämte vikter eller utbildar alla busschaufförerna beträffande elrullstolar och deras utseende och vikt är inte branschpraxis.

A.A. och hans rullstol väger tillsammans under 300 kg. Busschaufförerna vid Svealandstrafiken har alltså vid de fyra tillfällena ovan gjort felbedömningar.

## YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

Diskrimineringsombudsmannen (DO) har yrkat att tingsrätten förpliktar Svealandstrafiken att till A.A. utge diskrimineringsersättning med 60 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 15 april 2019 (dagen för delgivning av stämningsansökan) till dess full betalning sker. A.A.

A.A. har med stöd av 6 kap. 2 § diskrimineringslagen (2008:567) medgett att DO för hans talan.

Svealandstrafiken har bestritt käromålet i dess helhet, men vitsordat beloppet och sättet att beräkna ränta som skäligt i och för sig.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

### **RÄTTSLIG GRUND FÖR TALAN**

DO har anfört följande som grund för sin talan. Svealandstrafiken har missgynnat A.A. genom att underlåta att vidta skäliga åtgärder för tillgänglighet. Underlåtenheten har medfört att A.A. inte har kunnat utnyttja kollektivtrafiken genom att åka buss mellan Kolsva och Köping den 6 maj 2017 och den 9 maj 2018. Han har inte försatts i en jämförbar situation med resenärer utan hans funktionsnedsättning. Svealandstrafiken har utsatt A.A. för diskriminering i strid med 2 kap. 12 § 1 p. diskrimineringslagen jämfört med 1 kap. 4 § 3 p. diskrimineringslagen. Svealandstrafiken ska därför betala diskrimineringsersättning till A.A. för den kränkning som diskrimineringen har inneburit enligt 5 kap. 1 § diskrimineringslagen. I de skäliga åtgärderna för tillgänglighet har ålegat Svealandstrafiken ett utbildningskrav för busschaufförerna beträffande elrullstolar och deras utseende och vikt. Vidare har det ålegat Svealandstrafiken att ha tillgång till listor över rullstolsmodeller jämte vikter i Svealandstrafikens bussar.

Svealandstrafiken har anfört följande som grund för sitt bestridande.

Svealandstrafikens agerande har inte inneburit ett sådant missgynnande av A.A. att det varit fråga om diskriminering enligt 2 kap. 12 § 1 p. diskrimineringslagen. Resevillkoren kan inte ge ledning i bedömningen av enskild passagerares vikt, och brist på annat underlag innebär att busschaufförerna nödgas göra en uppskattning. Detta innebär en risk för felbedömningar, men detta innebär dock inte

att Svealandstrafiken brustit i sitt ansvar att vidta skäligen åtgärder. Inom ramen för skäligen åtgärder för tillgänglighet har inte ålegat Svealandstrafiken ett utbildningskrav för busschaufförerna på sådan detaljnivå att elrullstolars olika vikter lärs in eller att de ska utbildas i viktbedömning av personer i rullstol. Det har inte ålegat Svealandstrafiken att ha tillgång till listor över rullstolsmodeller jämte vikter i Svealandstrafikens bussar.

#### UTVECKLAN AV TALAN

DO har i huvudsak utvecklat sin talan enligt följande.

Den bristande tillgängligheten består i att Svealandstrafiken inte har försatt A.A. i en jämförbar situation med resenärer utan hans funktionsnedsättning eftersom busschaufförerna saknat nödvändig kunskap och stödmaterial för att göra viktbedömningar. A.A. uppfyller tillsammans med sin elrullstol Svealandstrafikens viktkrav men har nekats att resa med buss. Det innebär enligt diskrimineringslagens särskilda bevisregel (6 kap. 3 §) en presumtion för att förbudet mot diskriminering har överträtts och det är Svealandstrafiken som ska styrka sådana omständigheter som visar att diskriminering inte har skett. Svealandstrafiken har betonat att A.A. inte har nekats resa på grund av hans funktionsnedsättning utan på grund av felbedömningar som grundats på säkerhetsskäl. Förbudet mot diskriminering enligt 1 kap. 4 § 3 p. diskrimineringslagen är inte kopplat till direkt eller indirekt diskriminering. Det krävs inte något orsakssamband mellan underlåtenheten eller bristen och funktionsnedsättningen. Det är tillräckligt att konstatera att den bristande tillgängligheten medför att en person med funktionsnedsättning missgynnats genom att skäligen åtgärder för tillgänglighet inte har vidtagits.

Den bristande tillgängligheten hade kunnat undvikas om Svealandstrafiken hade vidtagit skäligen åtgärder. Vilka åtgärder som är skäligen att kräva av en verksamhet ska avgöras genom en helhetsbedömning i det enskilda fallet. En förutsättning för att

åtgärderna ska vidtas är att det har varit praktiskt möjligt att vidta dem. I fråga om de praktiska förutsättningarna kan det inte anses skäligt att kräva en åtgärd som över huvud taget inte går att genomföra, antingen rent faktiskt eller därför att det föreligger rättsliga hinder för att den verksamhetsansvarige ska kunna vidta åtgärden (prop. 2013/14:198 s 66-68 och s. 128).

Svealandstrafiken har inte vidtagit de enkla tillgänglighetsåtgärder som krävts för att A.A. skulle få åka med bussarna vid de tillfällen som är i fråga. De skäliga åtgärderna som Svealandstrafiken borde ha vidtagit är att busschaufförerna skulle fått någon form av utbildning om elrullstolar, deras utseende och vikt samt att de haft tillgång till stöd för viktbedömningarna.

När det gäller kunskap om elrullstolar bör busschaufförerna känna till att de flesta elrullstolar (lättviktsmodeller undantagna) väger mellan 130 och 150 kg. Det är först om den person som använder en sådan elrullstol väger över 150 kg som resenären med rullstolen riskerar att väga mer än tillåtna 300 kg. Det är några få, avancerade elrullstolsmodeller av märket Permobil som kan väga mellan 183 och 203 kg och de är lätta att känna igen om busschaufförerna har nödvändiga kunskaper. Sådana ska busschaufförerna få genom relevant utbildning.

Man kan inte kräva av resenärerna att de viktmarker sina rullstolar. Det är inte heller lämpligt att de ska ta med sig skriftliga handlingar eftersom vissa på grund av sin funktionsnedsättning kan ha svårt att ta med sig och presentera dessa handlingar. I stället bör det vara bussbolaget som ska åläggas att hålla en lista tillgänglig för busschaufförerna skriftligt eller digitalt. DO har upprättat en sådan lista efter ett par timmars arbete. Listan är fullständig. En sådan lista borde inte vara svår att uppdatera. En sådan lista ska vara det stöd busschaufförerna har för viktbedömningarna.

Svealandstrafiken har i huvudsak utvecklat sin talan enligt följande.

A.A. har inte nekats att resa med buss på grund av sin funktionsnedsättning eller på grund av bristande tillgänglighetsutrustning. Att anställda hos Svealandstrafiken vid ett antal tillfällen till följd av felaktiga bedömningar, nekat A.A. att åka med bussarna kan inte anses innebära att Svealandstrafiken eftersatt sina skyldigheter att vidta skäligen åtgärder för tillgänglighet. Busschaufförerna har haft erforderlig vetskap och kunskap om bussarnas utrustning. Busschaufförerna har dock på stående fot nödgats göra bedömningar av den totala vikten av A.A. med elrullstol, utan ledning från någon skriftlig dokumentation. Det är mot denna bakgrund som busschaufförerna gjort felbedömningar och därigenom bedömt att A.A. med elrullstol överstigit 300 kg och nekat honom att åka med bussarna på grund av säkerhetsskäl.

Det har inte ålegat bolaget att utbilda sina busschaufförer hur viktbedömningar ska göras eller tillhandahålla listor över rullstolsmodeller eller likande. Åtgärderna är inte skäligen. Det finns en mängd olika fabrikat av elrullstolar. Några exempel är Permobil, Minicrosser, L&B Medical, Invacare, Mercado Medic, Swemed, Eloflex, Quickie, Blimo, Etac, Sunrise Medical samt Eurovema och var och en av dessa erbjuder en mängd olika modeller. Det kan inte med enkelhet skapas en lista över dessa. Listan som DO har åberopat är inte fullständig. Det är inte skäligen att ålägga en enskild verksamhetsutövare skyldighet att skaffa sig fullständig kunskap om marknaden avseende elrullstolar. En sådan ordning skulle dessutom orsaka svåra gränsdragningsproblem vad gäller ansvarets omfattning, för det fall underlaget skulle befinnas vara ofullständigt.

Tillverkningsindustrin torde även vara i ständig förändring och en skyldighet för en enskild verksamhetsutövare att upprätthålla aktualitet i utbildning och underlag skulle medföra omfattande arbete. Det är frågan om 300 bussar, vilka regelbundet skulle behöva uppdateras med aktuella information. Detsamma gäller utbildning av en stor mängd bussförare. Den enskilda kan istället enkelt ta med handlingar som visar

elrullstolens vikt. Detta kan göras genom märkning av vikt och maxlast på stolen eller genom medtagande av handlingar i kombination med modellbeteckning på stolen.

Busschaufförerna ska kunna avgöra om resenären tillsammans med rullstolen överstiger tillåten maxvikt, dels utifrån rullstolen, dels utifrån en sittande persons vikt. Detta är svårt att avgöra och kan vara känsligt för den enskilde. Det är svårt att göra en viktuppskattning av en människa.

Det finns en risk att en sådan skyldighet blir så långtgående för verksamhetsutövaren att det blir omöjligt att bedriva en verksamhet som i lagens mening är tillgänglig för alla.

Även om tingsrätten skulle anse att listorna är en skälig åtgärd kan det inte åligga det enskilda bussbolaget att tillhandahålla listorna. Den omfattande skyldigheten att hålla sig uppdaterad om detta innebär en orimlig börda för ett enskilt bussbolag. I slutändan kommer busschaufförerna i dessa situationer ändå att behöva göra en uppskattning av den totala vikten. Säkerheten på bussen är varje busschaufförs ansvar och denne måste tillåtas att göra de individuella bedömningar som krävs. Åtgärderna som DO anser är skäliga är inte heller branschpraxis.

## **UTREDNINGEN**

Skriftlig bevisning i form av resevillkor och listor på rullstolar har åberopats. Målet har sedan med stöd av 42 kap. 18 § 5 p. rättegångsbalken avgjorts utan huvudförhandling.

## **DOMSKÄL**

A.A. uppfyller tillsammans med sin elrullstol Svealandstrafikens viktkrav men har trots detta nekats att resa. DO har gjort gällande att han har diskriminerats med hänvisning till 1 kap. 4 § 3 p. diskrimineringslagen. Svealandstrafiken har missgynnat A.A. genom att underlåta att vidta

skäligen åtgärder för tillgänglighet. De skäligen åtgärden för tillgänglighet innefattar att Svealandstrafiken ska utbildar busschaufförerna beträffande elrullstolar och deras utseende och vikt samt att ha tillgång till listor över rullstolsmodeller jämte vikter i Svealandstrafikens bussar. Svealandstrafiken har å sin sida bestritt att bolagets agerande har inneburit diskriminering. Det är inte skäligen åtgärder att ålägga bolaget att utbildar busschaufförerna på sådan detaljnivå att elrullstolars olika vikter lärs in eller i viktbedömning av personer i rullstol. Det är inte heller skäligen åtgärder att bolaget åläggs att ha tillgång till listor över rullstolsmodeller jämte vikter i Svealandstrafikens bussar.

Enligt 1 kap. 4 § 3 p. diskrimineringslagen är det diskriminering att en person med en funktionsnedsättning missgynnas genom att sådana åtgärder för tillgänglighet inte har vidtagits för att den personen ska komma i en jämförbar situation med personer utan denna funktionsnedsättning som är skäligen utifrån krav på tillgänglighet i lag och annan författning, och med hänsyn till de ekonomiska och praktiska förutsättningarna, varaktigheten och omfattningen av förhållandet eller kontakten mellan verksamhetsutövaren och den enskilde samt andra omständigheter av betydelse. Punkten definierar denna typ av diskriminering som ”bristande tillgänglighet”.

I 6 kap. 3 § diskrimineringslagen finns en särskild bevisregel. I detta fall innebär den att om DO visar omständigheter som ger anledning att anta att A.A. har blivit diskriminerad är det Svealandstrafiken som ska visa att diskriminering inte har förekommit. Bevisregeln saknar emellertid enligt tingsrättens bedömning betydelse i detta mål, eftersom omständigheterna i stort är ostridiga och den frågan tingsrätten har att pröva är en rättsfråga.

Det krävs inte något orsakssamband mellan underlåtenheten eller bristen och funktionsnedsättningen. Det är tillräckligt att konstatera att den bristande tillgängligheten medför att en person med funktionsnedsättning missgynnas genom att skäligen åtgärder för tillgänglighet inte har vidtagits.



Frågan i målet är om de åtgärder Svealandstrafiken har vidtagit är skäligen åtgärder eller om bolaget borde ha gjort mer för att A.A. skulle komma i en jämförbar situation med personer utan funktionsnedsättning.

Av förarbetena framgår att *skäligen åtgärder för tillgänglighet* avser i huvudsak sådant som kan hänföras till stöd eller personlig service, information och kommunikation samt den fysiska miljön. Bedömningen av vilken åtgärd som skäligen kan krävas i ett enskilt fall ska ta sin utgångspunkt i de krav som för en viss situation kan gälla enligt annan lagstiftning eller annan författning. Med annan författning avses även EU-förordningar, t.ex. på transportområdet. Det bör inte anses skäligen att kräva åtgärder som går utöver sådana krav. Den som uppfyllt sådana krav bör således kunna utgå från att ytterligare krav inte följer av diskrimineringslagstiftningen (prop. 2013/14:198 s. 127).

Reglerna i detta fall styrs främst av säkerheten på bussarna. Av EU:s förordning 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport framgår av artiklarna 9-10 att transportörer, resebyråer och researrangörer inte får vägra att släppa ombord en person med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet, men att så får ske om det krävs för att för att uppfylla tillämpliga säkerhetskrav som fastställts i internationell rätt, unionsrätt eller nationell rätt eller för att uppfylla säkerhetskrav som fastställts av behöriga myndigheter, i de fall då utformningen av fordonet fysiskt omöjliggör transport av personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet på ett säkert och för driften lämpligt sätt. Det framgår vidare att om en person med funktionshinder vägras transporten ska transportörer, resebyråer och researrangörer informera den berörda personen om alla eventuella godtagbara alternativa transporter som transportören utför.

Förordningen gäller direkt i Sverige. Andra bestämmelser på området är lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik och lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

När det gäller frågan om bristande tillgänglighet och skäligen åtgärder finns ingen relevant praxis för just kollektivtrafik. I det rättsfall som finns från Högsta domstolen (NJA 2017 s 1065) fastslogs att en regional kollektivtrafikmyndighet tillhandahöll tjänsten bussresa i diskrimineringslagens mening, trots att ett bussbolag faktiskt utfört den aktuella tjänsten. Frågan som är aktuell i detta mål prövades alltså inte.

Det finns några tingsrättsavgöranden när det gäller bristande tillgänglighet och skäligen åtgärder. Avgörandena har det gemensamt att i de fall domstolen inte ansett att verksamhetsutövaren vidtagit skäligen åtgärder har det handlat om sådana brister som att vissa regler inte följts eller vissa standarder inte hållits.

I AD 51/2017 ansåg Arbetsdomstolen inte att en högskola hade brutit mot diskrimineringslagen genom att neka en döv arbetssökande anställning som lektor. Domstolen bedömde att de åtgärder för tillgänglighet, främst tolktjänster, som behövdes var för kostsamma och belastande för att vara skäligen.

I förevarande mål finns det inte någon särskild lagtext att förhålla sig till, som t.ex. skollagen eller plan- och bygglagen. Den aktuella EU-förordningen föreskriver emellertid att säkerhetsföreskrifter kan innebära att en person med funktionshinder inte kan åka med det aktuella transportmedlet. Det var just säkerhetsföreskrifter som innebar att A.A. inte fick åka med bussarna vid de fyra olika tillfällena.

Säkerhetsföreskrifterna anger att rullstolen med passageraren inte får väga mer än 300 kg. Svealandstrafiken har vägrat A.A. att resa eftersom busschaufförerna inte säkerligen kunde fastställa att han och hans rullstol tillsammans inte vägde mer än 300 kg. Frågan är då om de åtgärder som bussbolaget har vidtagit, i enlighet med branschpraxis, är skäligen åtgärder för tillgänglighet med särskilt beaktande av de regler som finns för att säkerheten ska upprätthållas. Vilka åtgärder är skäligen för att på ett säkert och korrekt sätt kunna fastställa vikten?

DO har gjort gällande att de skäligen åtgärderna är att ha en lista över rullstolsfabrikat och att utbilda busschaufförerna i viktbedömningar. Svealandstrafiken har bestritt detta.

Det är möjligt för ett bussbolag att ha en lista över alla kända rullstolsfabrikat med vikter angivna. Den lista som är åberopad i målet är enligt DO fullständig, men Svealandstrafiken har bestritt detta. Även om man skulle godta DO:s uppgift i den delen kan det konstateras att, om DO:s uppfattning av vad som är skäligen åtgärder skulle godtas, den enskilde verksamhetsutövaren måste ta fram en sådan lista att ha tillgänglig i alla bussar. Av vad DO har anfört angående arbetsinsatsen anser tingsrätten att det måste stå klart att en sådan lista förutsätter visst arbete från bussbolaget. Denna aspekt måste givetvis beaktas vid skälighetsbedömningen.

Listan måste även hållas uppdaterad. Det är svårt att vid varje tidpunkt vara säker på att listan är fullständig. Nya fabrikat eller modeller kan tillkomma. Möjligen kan även de angivna vikterna ändras i takt med att nya modeller tillkommer.

Även om bussbolagen skulle åläggas att ha sådana listor skulle dessa alltså riskera att vara inaktuella. Vidare noterar tingsrätten att den av DO åberopade listan har rullstolar som väger så mycket som upp till 203 kg. Att en persons vikt tillsammans med den rullstolen kan överstiga gränsen om 300 kg är alltså inte alls otänkbart. Detta leder alltså till vissa svårigheter för busschaufförerna (jfr nedan).

DO har vidare gjort gällande att skäligen åtgärder är att utbilda busschaufförerna i hur viktbedömningar ska göras. Hur en sådan utbildning ska se ut har DO inte närmare preciserat. DO:s uppfattning i den delen måste förstås som att det handlar om vikterna på rullstolarna och inte resenärerna. Även om busschaufförerna får en utbildning i att känna igen vissa rullstolar och deras vikt kommer dock frågeställningen ändå att bli om resenären tillsammans med rullstolen överstiger maxvikten.

När det gäller personers vikt är det väldigt svårt att bara visuellt uppskatta exakt vad vikten uppgår till. Det torde vara ännu svårare att bedöma vikten på en person som sitter ner. Det är inte svårt att föreställa sig en situation där en person kan se ut att väga mellan 70 och 100 kg och där rullstolen väger 203 kg. I det fallet kan bedömningen resultera i att personen inte får åka med, trots att vikten mycket väl kan ligga inom gränsen för det tillåtna. Bedömningen måste alltså hela tiden falla tillbaka på den enskilde busschauffören och det går inte att komma ifrån att vissa felbedömningar kommer att göras.

De skäligen åtgärder som Svealandstrafiken har utfört har bestått i att bolaget har installerat nödvändig utrustning för att möjliggöra att en resenär kan åka bussarna med ett hjälpmedel. Svealandstrafiken har vidare utbildat chaufförerna i resevillkor och hur ramperna och hissarna fungerar. Tingsrätten anser att Svealandstrafiken har gjort vad som kan anses skäligt för att [A.A.] skulle få åka med bussarna. Det faktum att busschaufförerna vid de aktuella fyra tillfällena gjorde felbedömningar innebär därför inte att [A.A.] har blivit missgynnad när det gäller tillgängligheten. Någon diskriminering i den mening som anges i lagtexten är det alltså inte frågan om.

#### *Rättegångskostnader*

Den part som förlorar målet ska enligt huvudregeln i 18 kap. 1 § rättegångsbalken ersätta motparten för dennes rättegångskostnader. DO har vitsordat 30 timmars arbete av de 40 timmar yrkade.

Målet inleddes vid tingsrätten för snart ett år sedan. Handläggningen har präglats av en mängd skriftväxling och en muntlig förberedelse. Inledningsvis åberopades flera vittnesförhör som skulle styrka vissa förhållanden som senare visade sig vara ostridiga. 40 timmars arbete förefaller visserligen var en större tidsåtgång än som borde ha krävts, men tingsrätten bedömer att tidsåtgången har varit skälig påkallad för

tillvaratagande av Svealandstrafikens rätt i målet. Svealandstrafiken ska därför få full ersättning för sina yrkade rättegångskostnader.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (TR02)

Den som vill överklaga denna dom ska skriva till Svea hovrätt men ge in sin överklagandeskrift till tingsrätten senast den 24 mars 2020. Prövningstillstånd krävs.

Anna Hempel



## 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 överklagandet 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](http://www.domstol.se).