



UPPSALA TINGSRÄTT
Avdelning 2

DOM
2020-10-15
Meddelad i
Uppsala

Mål nr
T 4282-18

PARTER

Kärande

1. Monica Deldén, 19670306-7881
Norrlidsgatan 15
856 41 Sundsvall

2. Erik Hjeltman (intervenient), 19670131-0036
Adress som ovan

Ombud för 1–2: Advokaten Pontus Sörlin
DeLorean Advokat AB
Sveavägen 9
111 57 Stockholm

Svarande

Alexander Danielsson, 19810401-8273
Ärentuna Stenlunda 16
743 91 Storvreta

Ombud: Advokaten Jakob Lamm
Shield Advokatfirma AB
Box 7662
103 94 Stockholm

DOMSLUT

1. Käromålet ogillas.
 2. Erik Hjeltman och Monica Deldén ska solidariskt ersätta Alexander Danielsson för hans rättegångskostnader med 241 561 kr, varav 236 000 kr avser ombudsarvode. På beloppet utgår ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 15 oktober 2020 till dess betalning sker.
-

Dok.Id 934415

Postadress
Box 1113
751 41 Uppsala

Besöksadress
Smedsgränd 22

Telefon
018-431 60 00
E-post: uppsala.tingsratt@dom.se
www.uppsalatingsratt.domstol.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00–16:00

OSTRIDIG BAKGRUND

Erik Hjeltman och Monica Deldén är sambor och intresserade av motorsport. De äger tillsammans en racingbil. Alexander Danielsson är professionell racingförare. Erik Hjeltman och Alexander Danielsson fick kontakt via Facebook, där Alexander Danielsson marknadsförde sina tjänster som tränare för racingsättet ”Time Attack”. Time Attack innebär att föraren tävlar mot sig själv och sin egen tid.

Erik Hjeltman och Alexander Danielsson ingick ett coachingavtal. Överenskommelsen innebar att Alexander Danielsson skulle träna Erik Hjeltman i racing till ett pris om 12 500 kr samt kost och logi. Träningen skedde med Erik Hjeltmans och Monica Deldéns racingbil. Träningen bestod bl.a. i att Alexander Danielsson skulle åka med när Erik Hjeltman körde, att Erik Hjeltman skulle åka med när Alexander Danielsson körde samt att filmning och loggning av körningar och genomgång av körningar och data skulle ske.

Den 17–18 augusti 2017 utförde Alexander Danielsson avtalad förarträning åt Erik Hjeltman på Gelleråsens motorbana. Själva körningen ägde rum den 18 augusti 2017. Under träningen körde Erik Hjeltman av banan, vilket föranledde en sanering av bilen. Bilens däck byttes också ut. När Alexander Danielsson därefter körde bilen kraschade han. Olyckan medförde omfattande skador på bilen. Bilen har reparerats av Brovallen Design, vilket är en reparationsfirma som arbetar med racingbilar.

Målet inleddes genom att Monica Deldén ansökte om betalningsföreläggande mot Alexander Danielsson. Efter bestridande lämnades målet över till tingsrätten för fortsatt handläggning. Erik Hjeltman har genom tingsrättens beslut den 14 februari 2020 inträtt i målet såsom självständig intervenient vid sidan av Monica Deldén.

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

Erik Hjeltman och Monica Deldén har yrkat att Alexander Danielsson ska betala ett kapitalbelopp om 642 900 kr 40 öre till dem med hälften vardera. På beloppet har de yrkat ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 11 juni 2018 till dess betalning sker.

Alexander Danielsson har bestritt käromålet i dess helhet. Han har vitsordat ett kapitalbelopp om 462 000 kr som skäligt i och för sig, likaså sättet att beräkna ränta.

Parterna har yrkat ersättning för sina respektive rättegångskostnader.

GRUND FÖR TALAN

Erik Hjeltman och Monica Deldén

Alexander Danielsson har kraschat Monica Deldéns och Erik Hjeltmans racingbil genom att han har kört bilen på ett vårdslöst sätt. Alexander Danielsson har därmed vållat skador på bilen och är ersättningskyldig för reparations-, lackerings- och folieringskostnader. Kostnaderna uppgår till 630 900 kr 40 öre av det yrkade kapitalbeloppet.

Alexander Danielsson är vidare återbetalningsskyldig för förbetalda anmälningsavgifter till racingtävlingar om 12 000 kr eftersom bilen inte har kunnat användas.

För det fall tingsrätten kommer fram till att Alexander Danielssons körning inte har vållat olyckan görs det gällande att han har varit medvällande eftersom han borde ha upptäckt det eventuella fel som orsakade olyckan vid den besiktning av bilen han gjorde innan sin körning.

Alexander Danielsson har lämnat en s.k. ”clean bill of health” innan den aktuella körningen. Detta är att likställa med en garantiutfästelse om att bilen inte var behäftad med några fel som skulle kunna orsaka en olycka. Genom den felaktiga upplysningen har Alexander Danielsson vållat den uppkomna olyckan.

För det fall tingsrätten kommer fram till att Alexander Danielsson inte har besiktigat bilen har Alexander Danielsson därigenom under alla omständigheter gjort sig skyldig till oaktsam underlåtelse eftersom han inte kontrollerat om bilen hade fel som skulle kunna orsaka en olycka.

Alexander Danielsson

Det bestrids att Alexander Danielsson skulle ha kört bilen på ett vårdslöst sätt.

Om tingsrätten skulle anse att Alexander Danielsson kört bilen på ett vårdslöst sätt ska käromålet ändå ogillas eftersom det inte föreligger något orsakssamband mellan Alexander Danielssons körning och den uppkomna skadan.

Olyckan orsakades av att bilens bärarm gick av då bilens underhåll inte skötts på ett korrekt sätt. Om tingsrätten anser att Alexander Danielsson har vållat den uppkomna skadan har Erik Hjeltman och Monica Deldén varit medvållande genom att de inte har underhållit bilen på ett adekvat sätt.

Alexander Danielsson har inte lämnat en ”clean bill of health” eller någon annan garantiutfästelse om bilens skick.

Alexander Danielsson har inte genomfört någon besiktning eller undersökning av bilen. Detta ingick inte heller i hans uppdrag som förarcoach.

Alexander Danielsson är inte rätt part i målet. Erik Hjeltman och Monica Deldén har själva gjort gällande att talan väckts mot Alexander Danielsson och inte mot ”Time Attack” av rädsla för repressalier från Time Attacks ägare.

Alexander Danielsson vitsordar att de reparationer som Erik Hjeltman och Monica Deldén har gjort gällande att de har utfört faktiskt har genomförts samt att de behövde utföras i anledning av de uppkomna skadorna. Han vitsordar också att kostnaderna för reparationerna har uppgått till det belopp som Erik Hjeltman och Monica Deldén har gjort gällande. En ny bil av samma modell kostar emellertid 450 000 kr. Mot bakgrund av bilens värde kan därför endast 450 000 kr vitsordas som skäligt i och för sig.

Det yrkade beloppet hänförligt till förbetalda anmälningsavgifter till racingtävlingar vitsordas som skäligt i och för sig.

Erik Hjeltmans och Monica Deldéns bemötande

Det bestrids att Erik Hjeltman och Monica Deldén är medvållande till skadorna på bilen. Bilen har underhållits på ett adekvat sätt.

En ny bil av samma modell, utan kaross, kostar 2 000 000 kr. Begagnade modeller finns utannonserade för 740 000 kr.

UTVECKLING AV TALAN

Erik Hjeltman och Monica Deldén

Inledning

Erik Hjeltmans och Monica Deldéns racingbils bärarm har gått av i anslutning till Alexander Danielssons körning. Detta medförde omfattande skador på bilen. Frågan i målet är vad orsaken var till att bärarmen gick av. Svaret på den frågan är att bärarmen gick av på grund av Alexander Danielssons körning.

Vårdslöshet

Erik Hjeltman såg en annons på Facebook om förarcoachning och bestämde sig för att anlita Alexander Danielsson för detta. Coachningen skulle behandla körsättet Time Attack, som innebär att föraren tävlar mot sin egen tid. Erik Hjeltmans egna förutsättningar och bil skulle vara utgångspunkten för träningen och de mål som skulle sättas upp skulle vara sådana som Erik Hjeltman skulle kunna nå. Coachningen skulle bl.a. innefatta att Erik Hjeltman skulle åka tillsammans med Alexander Danielsson och att Alexander Danielsson skulle åka tillsammans med Erik Hjeltman. Någon dataloggning inifrån bilen finns inte kvar från den aktuella dagen.

Under träningstillfället körde Erik Hjeltman först och Alexander Danielsson satt med i bilen. Alexander Danielsson gav då tips om vad Erik Hjeltman skulle tänka på när han körde. Alexander Danielsson hade synpunkter på bl.a. instyrningen och viktörflyttningen i bilen. Alexander Danielsson körde därefter något varv på egen hand och noterade ingenting i bilen som var avvikande. Han ville dock ställa om hjulen så att de lutade inåt, vilket också gjordes. Lutningsgraden betecknas som ”camber”. Efter hjulen ställts om körde Erik Hjeltman igen. Vid det tillfället slirade Erik Hjeltman av banan och bilen blev sandig. Bilen sanerades och i samband med det byttes däcken till äldre och mer slitna däck. Efter däckbytet körde Erik Hjeltman igen.

Senare under eftermiddagen tog Alexander Danielsson ett sista varv med bilen. Alexander Danielsson körde i en mycket hög hastighet, trots att han fått tydliga instruktioner av Erik Hjeltman om att köra försiktigt i ”installationsvarvsfart”, bl.a. eftersom däcken som satts på bilen var gamla och slitna. Termen ”installationsvarvsfart” är en allmän term för att köra långsamt och försiktigt och Erik Hjeltman påpekade flera gånger för Alexander Danielsson att han måste köra väldigt lugnt. Alexander Danielsson körde istället i en fart som var på varvrekordsnivå, vilket Erik Hjeltman mätte genom en applikation i sin mobiltelefon. Alexander Danielson är en professionell förare och har brutit mot givna instruktioner. Vid träningstillfället var Alexander Danielsson dessutom förkyld och hade tagit medicin i form av näsdroppar och Alvedon. Han har genom att ha kört fort i detta tillstånd varit vårdslös.

Det coachingavtal som föreligger mellan parterna medför en presumtion för att Alexander Danielsson agerat vårdslöst, vid en analog tolkning och tillämpning av 32 § konsumenttjänstlagen (1985:716). Det åligger således Alexander Danielsson att bevisa att han inte agerat vårdslöst.

Orsaken till olyckan

Alexander Danielsson körde tre varv innan bilen kraschade på fjärde varvet. Orsaken till kraschen framgår av det utlåtande som professor Hugo Melander har skrivit.

Orsaken till kraschen var Alexander Danielssons kraftiga inbromsning i för hög fart, vilket ledde till brottet i det bakre staget i den övre länkarmen (bärarmen) i den vänstra framhjulsupphängningen. Om farten varit lägre hade en så kraftig inbromsning inte behövts. Alexander Danielsson körde bilen i för hög fart, 154 km/h, vilket bl.a. framgår av rapporten från professor Hugo Melander. På grund av detta krävdes en mycket hård inbromsning som ledde till att axeln gick av, med påföljande svårigheter att styra bilen. Det var detta som orsakade kraschen och bilens skador. Hade bilen körts långsamt, enligt de instruktioner som Alexander Danielsson fick, eller i vart fall i 120 km/h, hade en kraftig inbromsning inte behövts. Att köra för snabbt och i strid med instruktioner, vilket medförde en kraftig inbromsning som ledde till brottet och efterföljande krasch och skador, utgör vårdslöst handhavande av Alexander Danielsson. Det var detta vårdslösa handhavande som ledde till kraschen och bilens skador.

Erik Hjeltman var av uppfattningen att träningstillfället med Alexander Danielsson var jämförbart med en personlig tränare och förväntade sig att Alexander Danielsson skulle fakturera honom för träningen. Efter olyckan påtalade emellertid Alexander Danielsson för Erik Hjeltman att Alexander Danielsson hade orsakat olyckan och att däckerna var gamla och slitna. Erik Hjeltman fick sedan inte någon faktura från Alexander Danielsson. Erik Hjeltman tolkade det som att Alexander Danielsson på nytt erkände att han var betalningsskyldig för skadorna på bilen.

Bilens underhåll var inte eftersatt. Erik Hjeltman och Monica Deldén har ett serviceavtal med Brovallen Design som har reparerat bilen och skött dess löpande underhåll. Brovallen Design har också förvarat bilen. Bilens underhåll har skötts på ett utmärkt sätt.

Alexander Danielssons ansvar för bilens skick

Under alla förhållanden borde Alexander Danielsson ha känt till att bärarmen kunde gå av eftersom han besiktigade bilen noggrant flera gånger under dagen och uppgav att han ansåg att det var ett allmänt fel på bilmodellen. Han borde därför ha anpassat sin körning. Genom att köra bilen utan att anmärka på bärarmens skick har Alexander Danielsson godkänt bilen för körning (en ”clean bill of health”). Detta är att likställa med en garantiutfästelse om att bilen inte var behäftad med några fel som skulle kunna orsaka en olycka. Om Alexander Danielsson ansett att bilen inte var i kördugligt skick borde han påtalat detta och inte kört bilen. Eftersom hans upplysning var fel har han i vart fall därigenom vållat olyckan.

Om tingsrätten kommer fram till att Alexander Danielsson inte har besiktigat bilen har Alexander Danielsson gjort sig skyldig till oaktsam underlåtelse eftersom han inte kontrollerat om bilen hade fel som skulle kunna orsaka en olycka, vilket han borde ha gjort.

Alexander Danielsson

Inledning

Alexander Danielsson och Erik Hjeltman har träffat ett avtal om förarcoachning. Under ett tillfälle då Alexander Danielsson körde Erik Hjeltmans och Monica Deldéns bil inträffade en olycka och bilen gick sönder. Orsaken till detta var ett brott i bilens bärarm, orsakat av eftersatt underhåll och inte av Alexander Danielssons körning.

Alexander Danielsson är inte rätt part i målet. Erik Hjeltman och Monica Deldén har själva gjort gällande att talan väckts mot Alexander Danielsson och inte mot ”Time

Attack” av rädsla för repressalier från Time Attacks ägare. Käromålet ska därför ogillas redan på den grunden.

Vårdslöshet

Alexander Danielsson är en mycket erfaren och professionell racingförare. Han var inte sjuk när han coachade Erik Hjeltman. Alexander Danielsson körde först bilen i syfte att testa banan och utvärdera bilens inställningar, ett s.k. ”baseline” varv. Enligt tidigare planering gjordes förändringar i bilens inställningar efter lunch i syfte att förbättra farten och göra bilen mer lättkörd. Erik Hjeltman körde sedan av banan, varpå bilen blev lerig och behövde saneras. Alexander Danielsson hjälpte till att städa bilen men gjorde ingen översyn av bilen i övrigt. Efter det att saneringsarbetet var klart byttes däcken på bilen. Däcken som installerades inför körningen då olyckan inträffade var s.k. ”racingslicks”. Erik Hjeltmans uppfattning om att däcken var i dåligt skick grundar sig troligen i att däcken vid hans körning inte uppnådde rätt temperatur då Erik Hjeltman inte körde tillräckligt snabbt för att generera den värme som krävs för att skapa friktion. Däcken var i bra skick men ”racingslicks” är hala när de är kalla.

Erik Hjeltman körde ett par varv och bad därefter Alexander Danielsson att köra bilen. Alexander Danielsson fick inga instruktioner om att köra i ”installationsvarvsfart” och termen är inte heller ett allmänt känt eller använt begrepp inom racing. Syftet med körningen var att värma upp däcken så att de skulle fungera korrekt. Under körningen arbetade Alexander Danielsson metodiskt in däcken i rätt s.k. arbetstemperatur. Alexander Danielsson fullföljde två varv utan problem och på det tredje varvet hade däcken uppnått rätt temperatur. Alexander Danielsson körde då på för loggning och efterföljande analys och jämförelse. Vid den del av banan som kallas ”hårnålen” blockerades Alexander Danielsson av en långsammare bil. Bilen släppte förbi Alexander Danielsson men varvet blev inte fulländat då Alexander Danielsson tvingades bromsa något tidigare. Då banan sedan var fri bestämde sig Alexander Danielsson för att köra ytterligare ett varv. Det fjärde varvet genomfördes på samma sätt som de föregående tre, dock utan att varvet stördes av andra bilar, vilket resulterade i en 0,2 sekunder snabbare tid fram till och med olyckan. Varvet var i det

närmaste identiskt med föregående varv, med undantag för hårnålen där tidsskillnaden om 0,2 sekunder fanns. Olyckan inträffade med två kurvor kvar av varvet.

Bilracing är till sin natur en riskfylld verksamhet, där målet är att köra en bil runt en bana så fort som möjligt. Alexander Danielsson har kört på ett adekvat sätt utifrån de förhållanden som rådde och hans varvtider var klart sämre än banrekordet. Olyckor är en del av bilracing och det kan inte annat än i undantagsfall bli aktuellt att anse sådana olyckor vara orsakade av den typ av vållande som grundar skadeståndsansvar. Någon vårdslöshet föreligger inte från Alexander Danielssons sida.

Det är inte Alexander Danielsson som är skyldig att visa att han inte har kört vårdslöst.

Orsaken till olyckan

Olyckan har inte orsakats av att Alexander Danielsson körde vårdslöst; den orsakades av att en av bilens bärarmar gick av under körningen. Brottet på bärarmen orsakade olyckan då vänster framdäck inte svarade på Alexander Danielssons ratt rörelser.

En bil av det aktuella slaget har åtta bärarmar. Bärarmarna håller i hjulen och varje hjul hålls upp av två bärarmar; en övre och en undre. Vid inspektionen efter olyckan hade bilen brott på vänster främre övre bärarm. Av incidentrapporten över olyckan framgår att orsaken till olyckan var brott i vänster främre övre bärarm, vilket resulterade i att vänster framhjul inte styrde. Det framgår vidare av incidentrapporten att rapportören observerade att Alexander Danielsson styrde men att vänster hjul inte rörde sig.

Incidentrapporten visar också på att skadan till övervägande del var gammal och pekar på vikten av att byta gamla delar. Det torde därför vara klarlagt att olyckan berodde på brott i vänster främre övre bärarm.

Brottet på bärarmen har i sin tur orsakats av eftersatt underhåll från ägarna. Det åligger en ägare till en bil av aktuellt slag att övervaka graden av förslitning och underhålla och/eller byta ut slitna delar när det behövs. Bilmodellen är känd för problem med förslitningar och skador på sina bärarmar, särskilt med de övre främre bärarmarna som med tiden spricker. Erik Hjeltman och Monica Deldén har eftersatt bilens underhåll. I

och med olyckan visade det sig att översynen och underhållet av bilens bärarmar var bristfällig.

Alexander Danielsson har inte blivit informerad om att bilens bärarmar var i dåligt skick och har inte heller haft anledning att tro att så var fallet då han inte besiktigat bilen. Alexander Danielsson kände inte heller till den aktuella biltypens svagheter gällande konstruktionen av bärarmarna innan Erik Hjeltman och Monica Deldén väckte talan mot honom. Eftersom han inte har haft anledning att tro att hans körning kunde resultera i ett brott i bärarmen har han heller inte haft anledning att anpassa sin körning efter bristen.

Bilen hade vidare körts av såväl Erik Hjeltman som Alexander Danielsson under samma dag. Graden av förslitning på den aktuella bärarmen innebar således att det bara var en tidsfråga innan brott hade uppkommit. Erik Hjeltmans avåkning tidigare på dagen har helt säkert förvärrat den redan uppkomna skadan på bärarmen. Det föreligger således ingen kausalitet mellan Alexander Danielssons sätt att köra bilen och olyckan, även om han skulle anses ha kört vårdslöst.

Alexander Danielsson har ställt ut en faktura till Erik Hjeltman för träningstillfället. Att fakturan inte har skickats medför inte att Danielsson har medgett ersättnings- skyldighet för de uppkomna skadorna.

Alexander Danielssons ansvar för bilens skick

Alexander Danielsson har inte varit delaktig i bilens underhåll eller ansvarig för bilens skick. Varken parternas avtal eller någonting underförstått mellan parterna har medfört en skyldighet för Alexander Danielsson att ansvara för bilens skick. Han har inte lämnat någon upplysning om bilens skick till Erik Hjeltman utöver de justeringar som han menade skulle göras för att Erik Hjeltman skulle köra bättre. Han har heller inte gjort någon besiktning av bilen. Hans uppdrag var endast att träna och hjälpa Erik Hjeltman att bli en bättre racingförare. Om någon annan än ägarna ska anses vara

ansvariga för bilens skick är det bilens ”team” och de mekaniker som arbetar på bilen. Något medvällande från Alexander Danielssons sida föreligger inte.

UTREDNINGEN

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. På Erik Hjeltmans och Monica Deldéns begäran har partsförhör hållits med Erik Hjeltman och Monica Deldén samt förhör genomförts med partssakkunnige Hugo Melander. På Alexander Danielssons begäran har partsförhör hållits med Alexander Danielsson, vittnesförhör hållits med Tomas Olsson samt förhör genomförts med partssakkunniga Jan Nilsson, Richard Rydell, Richard Göransson, Linus Ohlsson och Rickard Johansson. Parterna har åberopat skriftlig bevisning samt syn av fotografier. Alexander Danielsson har åberopat syn av en film och Erik Hjeltman och Monica Deldén har åberopat syn av den skadade bärarmen.

Erik Hjeltmans och Monica Deldéns förhörspersoner

Erik Hjeltman har uppgett bl.a. följande. Han är entreprenör och har bl.a. arbetat för Trafikverket. Monica Deldén och han har tre vuxna barn tillsammans. Innan år 2016 hade han aldrig befunnit sig på en racingbana. När de såg en annons om att Brovallen Design hade en bil till salu kände hela familjen att det skulle vara en kul hobby för dem. Det såg även ut att vara en säker sport eftersom man bara tävlar mot sin egen tid. Bilen kostade 640 000 kr. En ny bil av samma modell, utan kaross, kostar 2 000 000 kr. Det är en bil som är avsedd för racing. Vid köpet tecknade de ett avtal om att Brovallen Design skulle sköta bilens service, förvara den och köra ut bilen när de ville köra med den. En tid senare såg de en annons om förarcoachning. Förarcoachning syftar till att ge föraren bättre kunskap om bilen och köra bättre. De diskuterade frågan hemma och beslutade att anlita Alexander Danielsson för detta. Coachningen skulle gå till på så sätt att Alexander Danielsson skulle åka med honom, han själv skulle åka med Alexander Danielsson och ett referensvarv skulle göras. Körningen skulle även loggas. De hade även ett kortare möte dagen innan körningen.

Under kördagen körde han först och Alexander Danielsson åkte med. Sen skulle de rita upp ett referensvarv för att ge honom ett facit för körningen och hjälpa honom att köra snabbare. Under hans körning åkte han av banan, men det var en lätt avåkning. Bilen hamnade i en sandfälla och grus drogs in i bilen. Efter avåkningen hissades bilen upp och nya däck monterades inför morgondagens tävling. Han åkte därifrån och var borta ungefär en timme. När han var borta dammsög Alexander Danielsson bilen invändigt och kontrollerade att den var okej. Det Alexander Danielsson gjorde är att bedöma som en besiktning av bilen. Såvitt han vet var det ingen som gjorde någon kontroll av bärarmarna den här dagen. Alexander Danielsson gick också igenom bilen på morgonen samma dag, men det var inte någon större kontroll och hade nog främst med hans egen säkerhet att göra. Innan Alexander Danielsson åkte ut på banan sa han till honom att ta det försiktigt och att det var installationsvarvsfart som gällde. Alexander Danielsson körde inte på ett lugnt sätt. Han kunde följa körningen och farten genom en applikation i sin mobiltelefon. Efter en tid hissades röd flagg på banan och all verksamhet avbröts. Personer sa till honom att det var hans bil som gått in i en mur. När han kom fram till bilen såg han att det inte var mycket kvar av den. Han förstår att det ska gå att bromsa med en racingbil utan att den går sönder, men det går inte att köra hur som helst med en racingbil. Bilen hämtades från banan och reparerades av Brovallen Design. De instruktioner Brovallen Design fick var att återställa bilens skick till hur det var innan avåkningen. Brovallen Design var väl bekanta med bilens skick. Hans uppfattning är att bilen – inklusive dess bärarmar – var i väldigt bra skick innan olyckan. Kostnaderna för reparationen framgår av de ingivna fakturorna. De har även förlorat pengar för tävlingar som de inte kunnat delta i. Det fanns ingen anledning för Alexander Danielsson att köra så fort som han gjorde och han var inte långt från banrekordfart på det sista varvet. Han själv hade inte kunnat köra i den hastigheten, hans egna tider var omkring 1:10. Alexander Danielsson är en duktig förare men följde inte givna instruktioner och det kan hända saker om man kör i en för hög hastighet. Det är visserligen ett ganska stort intervall mellan tiden för Alexander Danielssons tredje varv på banan och banrekordet, men Alexander Danielsson körde snabbare på varv fyra än på varv tre. En av anledningen till att han sa åt Alexander Danielsson att ta det försiktigt var att bilen hade försetts med äldre däck som gått ett tag och hade lite

hårdare gummi, vilket Alexander Danielsson visste om. Alexander Danielsson är ett proffs som har förarcoachat 2 000 personer och tar 12 000 kr för en heldags coachning. Han hade därför höga krav på Alexander Danielsson och litade på att han skulle se till att körningen var säker. Han var missnöjd med coachningen även innan olyckan.

Monica Deldén har uppgett bl.a. följande. Hon arbetar på Försäkringskassan som utredare. När möjligheten att köpa den aktuella bilen dök upp gjorde Erik Hjeltman och hon det tillsammans. Racingen är en familjehobby och de har bl.a. matchande teamkläder och en logga. De köpte bilen av Brovallen Design i februari 2017. Bilen kan ha kostat 640 000 kr. I köpet ingick ett avtal om att Brovallen Design skulle sköta bilens service. Brovallen Design förvarar bilen, sköter dess underhåll och kör ut den till dem vid tävlingar och liknande. Efter en tid insåg de att Erik Hjeltman – som är den i familjen som kör bilen – skulle behöva coachning. Hon var inte med när coachingen ägde rum. Utöver Alexander Danielsson och Erik Hjeltman var en person som heter Håkan, som också fick förarcoachning, och en person som heter Tobias från Brovallen Design på plats den aktuella dagen. Hon vet inte exakt vad Tobias roll är, men han brukar vara på plats när bilen är det. Hon fick information om kraschen per telefon av Erik Hjeltman. Hon fick se bilder på bilen och tyckte att den såg väldigt trasig ut. Brovallen Design var på plats och tog med sig bilen tillbaka. De fick i uppdrag att återställa bilen till det skick den var i innan kraschen. Hon tror att det var Tobias och Anders på Brovallen Design som skötte reparationen. Brovallen Design skulle inte utföra mer arbete än vad som krävs. På grund av kraschen har det gått flera år då Erik Hjeltman och hon inte kunnat använda bilen som det var tänkt. Hon kan inte närmare kommentera hur bilens underhåll har skötts och har ingen kommentar till att det i Hugo Melanders rapport används begrepp som utmattningsbrott.

Hugo Melander har uppgett bl.a. följande. Han är ingenjör som bl.a. doktorerat på teknisk trafiksäkerhet och arbetat med bilar hela sitt liv. Han arbetar numera med att utreda trafikhändelser, främst för polisen och privatpersoner. Inför att han skrev sitt utlåtande i målet har han bl.a. besiktigt bilen, sett filmer och bilder samt använt ett rekonstruktionsprogram. Han har noterat att bilen körde av banan vid ingången till

depåkurvan – där den gled ut i gräset och sladdade in i en däckbarriär – samt att det kom ett rökmoln från bilens vänstra sida omedelbart innan avåkningen. Av filmerna kan han också konstatera att föraren försöker få bilen att svänga och att bilen inte lyder hans manöver. Han känner väl till bristningen/brottet på bärarmen och skulle säga att böjningen på bärarmen är en effekt av bilens kontakt med däckbarriären. Han menar dock att brottet – att röret gick av – hände innan däckbarriären. Den materialtekniska analysen han har låtit genomföra visar att det har varit fråga om ett utmattningsbrott, d.v.s. att brottet i bärarmen orsakats av upprepade belastningar. Det går inte att bortom allt rimligt tvivel säga när utmattningsbrottet uppstod, men det är sannolikt att rökmolnet härrör från förändringar i hjulgeometrin, t.ex. på grund av brottet. En annan möjlig förklaring till rökmolnet kan dock vara att föraren bromsat för hårt och fått hjullåsning på ett av framhjulen. Körhastigheten i kombination med en hård inbromsning påverkar sannolikheten för att brottet ska uppstå genom att staget går av. Dataprogrammet han har använt visar att det är möjligt att köra igenom kurvan i 120 km i timmen. Bilen klarar uppenbarligen att köra igenom kurvan i den hastigheten; det framgår av en av filmerna från körningen. Föraren höll ett relativt högt tempo och körde förmodligen på ett Time Attack-liknande sätt. Han skulle säga att det går lika fort i kurvan under varv tre och fyra. Hans expertis är inte som förare och han kan t.ex. inte svara på om staget kan gå av genom en hård inbromsning vid 154 km i timmen. En förare som kommer in i kurvan i 120 km i timmen behöver inte bromsa om han klarar att köra i den hastigheten. Han kan inte svara på om det är möjligt att komma körande i 154 km, släppa gasen och köra igenom kurvan i 120 km i timmen eftersom det finns många olika sätt att bromsa inom racing. Dataprogrammet han har använt är inte anpassat efter en tävlingsförare som kan nyttja en bils fulla potential; resultaten måste därför värderas med försiktighet. Resultaten tar heller inte hänsyn till att det var tävlingsdäck på bilen. Dessa däck är klistrande och har väldigt hög friktion när de är uppvärmda. En bärarm på en racingbil ska klara av den sortens körning som den han har fått se. Den bästa tiden på banan någonsin är 1:01,54 och han tror att Erik Hjeltman hade en tid på 1:08 under en Time Attack-körning. Enligt de information om föraren som finns i videoupptagningen så var tiden för varv tre 1:06,36. Det är vanskligt att jämföra varvtider för en bana eftersom mycket beror på väglaget, däcken och föraren.

Alexander Danielssons förhörspersoner

Alexander Danielsson har uppgett bl.a. följande. Han började köra gokart när han var 16 år gammal, har tävlat professionellt i racing under flera år på internationell nivå och har vunnit flera större tävlingar. Han kommenterar också motorsport i TV, håller utbildningar och föreläsningar samt är sedan år 1999 förarcoach. När han utför förarcoachning brukar han hålla ett teoripass kvällen innan. Själva körningen äger rum dagen efter. Om det är möjligt brukar den han coachar och han åka i bilen tillsammans under delar av körningen. De brukar även logga körningen, i syfte att möjliggöra studier av hastigheten, stötdämpare och rattutslag m.m. Coachningen av Erik Hjeltman följde det upplägg han brukar använda. Han coachade även en till person som hette Håkan vid samma tillfälle. Han ingick coachingavtalet med Erik Hjeltman och hade aldrig någon kontakt med Monica Deldén. Coachningens teoretiska del innefattade bl.a. en film från när han kört samma bana tidigare, antingen i samma bil eller en bil av samma modell. Det är en snabb racingbil som kan köra i STCC, vilket är den högsta racingklassen i Sverige. Bilen är byggd för att användas till racing. Coachningen syftade till att se till att bilen var så snabb som den kan vara och att ge Erik Hjeltman grafer att studera och arbeta utifrån för att förbättra sin körning inför en kommande tävling dagen efter. Han körde ett referensvarv strax innan lunch på tiden 1:06,8. Tiden var bra men det var inte fråga om att han pushade sig själv. Om han skulle ta i mer i sin körning, och t.ex. köra på 1:04, blir grafen inte lika lätt att följa med i för Erik Hjeltman. Han tror att Erik Hjeltman åkte på 1:11, vilket är ett bra tempo men inte särskilt fort. Han upplevde att bilen var bra men understyrd och att dess grepp behövde ändras för att göra den mer lättkörd. Efter en körning då Erik Hjeltman åkt av banan behövde bilen saneras. Erik Hjeltman åkte iväg för att fixa någonting med bilens däck och när han var borta sanerade mekanikerna bilen. Han själv hjälpte till. Det var bl.a. Anders Älvegren som var mekaniker på plats. När Erik Hjeltman kom tillbaka hade han med sig andra sorters däck. Den här sortens däck, som kallas för slicks, är hala om de inte kommer upp i en temperatur om 50 grader. När de är kalla är däckens friktion så låg att de t.ex. inte kan användas för privatkörning, det blir som att köra på is med sommardäck. Så fort man stannar sjunker däckens temperatur; då försämras friktionen.

Under dagen värmdes de upp däcken med en däckvärmare. När bilens sanering var klar åkte Erik Hjeltman igen och han körde av banan ungefär kl. 16.45. I avtalet om förarcoachning ingick att de skulle utföra dataloggning från körningen och han fick därför köra igen, strax innan banan skulle stänga kl. 17.00. Innan körningen sa Erik Hjeltman ”kör försiktigt, däcken är hala” till honom, två gånger. I övrigt gav Erik Hjeltman inga instruktioner inför körningen. Han förstod Erik Hjeltman som att han inte tyckte att däcken var tillräckligt varma. När han åkte ut på banan körde han först ett lugnare varv, bl.a. för att kontrollera att allt var okej med däcken. Han upplevde att däcken var bra men kalla. Han åkte ett varv till och kände att däcken började bli varma och att de nu var riktigt bra. Det varvet körde han på 1:07. Under det tredje varvet kände han att däcken var de bästa däcken han någonsin kört med och att bilen inte längre var understyrd. När han svepte in i kurvan sjönk hans hastighet gradvis till 120 km i timmen och när han körde ut ur kurvan höll han exakt 120 km i timmen. Tyvärr var det en privatbil på väg in på banan under varv tre och han tappade därför lite tid p.g.a. en inbromsning. Han kände att dataloggningen inte skulle bli korrekt och valde därför att köra ett varv till på fritt spår. Körningen var identisk med varv tre och gick bra fram till den sista vänsterkurvan. När han körde genom kurvan och vred ratten kände han hur någonting brast i bilen på vänster framsida och att bilen gick rakt fram istället för att svänga. Det var inte fråga om någon kraftig inbromsning från hans sida eftersom man snarare svänger bort energin som genererats i racing. Gällande bilens skick så har han aldrig varit ansvarig för någon bils skick under alla sina år som förare. Han har heller aldrig besiktigt den aktuella bilen. Han är förarcoach och racingförare och håller inte på med mekanikernas eller ingenjörernas jobb. Ansvarig mekaniker på plats vid körningen tror han var Anders Älvegren, men en person som heter Tobias var också där. De arbetar båda för Brovallen Design. Erik Hjeltman hade informerat honom om serviceavtalet med Brovallen Design och hans uppfattning är att de är ett skickligt team. Han uppfattade det som att Brovallen Design gjorde en noggrann kontroll att allt var okej med bilen under dagen efter Erik Hjeltman kört av banan. Han själv gjorde ingen besiktning eller kontroll av bilen utöver att han noterade att den såg hel ut på utsidan. Han letade heller inte efter några fel på bilen.

Jan Nilsson har uppgett bl.a. följande. Han har kört racingbil sedan år 1988 och tävlat över hela världen. Han har bl.a. haft ett racingteam tillsammans med prins Carl-Philip. Han slutade köra professionellt år 2011. Han körde sitt första varv på Gelleråsens motorbana år 1982 eller 83 och har kört flera tusen varv där. Hela banan är lätt att köra för de som kan köra racing, även om väderförhållandena kan påverka i extremfall. Om det inte är världens mest långsamma racingbana är det världens näst långsammaste racingbana. Han har sett en film inifrån bilen när Alexander Danielsson körde den aktuella dagen. Alexander Danielsson tillhör toppskiktet inom racing i Sverige. Han minns att han tyckte att avkörningen såg konstig ut eftersom den var väldigt rak trots att den sker i en kurva. Han fick intrycket av att någonting i bilen gått sönder. En nybörjare skulle kunna köra av på en retursladd och en van förare i utgången av kurvan, men den här körningen gick spikrakt fram i kurva. Han var inte på plats när avåkningen skedde och minns därför inte vilket datum det var. Han hade kontakt med Erik Hjeltman ett år innan han fick kontakt med Alexander Danielsson. Filmen han har granskat har han fått från Alexander Danielsson. Han tror att Erik Hjeltman också skickade en film till honom, filmerna visar samma sak fast från olika vinklar. Hans uppfattning är att allt som går sönder på en racingbil är dess ägares ansvar.

Richard Göransson har uppgett bl.a. följande. Han har tävlat professionellt i racing i över 30 år och har bl.a. vunnit fem svenska mästerskapstitlar i STCC. Han känner till Gelleråsens motorbana väl eftersom han äger och driver den sedan flera år tillbaka. Det är också hans gamla hemmabana där han har tävlat i över 25 års tid och kört flera tusen varv. Han känner till Alexander Danielsson väl som förare och bedömer hans kompetens som god. Alexander Danielsson har bl.a. vunnit ett av världens tuffaste mästerskap. På banans sista parti finns det en snabb vänsterkurva. Det är banans snabbaste kurva, i vilken man som förare oftast kör full gas om bilen och vädret tillåter det. Sedan är det en kortare raksträcka innan den långa depåsvängen, som är banans sista parti. Han har sett filmer på avåkningen och sett att när Alexander Danielsson tar vänsterkurvan så går bilen rakt fram när han svänger höger. Om man kör av på banan brukar man inte köra av där Alexander Danielsson kör av; det sker i så fall

50–150 meter senare. Det beror på att om farten är för hög i högerkurvan kan man ändå ta kurvan och köra av senare. Vid Alexander Danielssons körning går bilen rakt fram genom kurvan, vilket tyder på att något hänt. Han kan inte säga exakt vad det beror på. Det är den som äger eller sköter om bilen som bär ansvar för mekaniska skador. Han antar att Alexander Danielsson inte brukar mecka med bilar på egen hand; det brukar man ha ett team som gör. Han känner till den aktuella biltypen väl eftersom han deltog i dess utveckling och har tävlat med en bil av samma modell under flera år. Bilen, som alla racerbilar, har kapacitet att köra fort och den ska inte gå sönder om man kör som Alexander Danielsson gjorde. Han grundar sin bedömning på filmer han har sett inifrån bilen och från banan. Han har inte undersökt bilen själv. Han har skrivit utlåtandet själv men fått hjälp att skriva rent det av advokaten Jakob Lamm och därefter godkänt dess slutliga utformning.

Richard Rydell har uppgett bl.a. följande. Han har tävlat inom racing sedan han var liten. Han har kört racingbil under cirka 20 års tid. Nu tävlar han inte längre aktivt. Idag coachar han istället andra och är expertkommentator för Viasat Motor. Han är väl bekant med Gelleråsens motorbana och har tävlat där flera gånger. Han anser att Alexander Danielsson är en skicklig förare som tillhör toppskiktet i Sverige. Just det partiet där avåkningen skedde är inte ett svårt parti. Han har tagit del av två filmer från händelsen och har därmed kunnat konstatera att det är någonting med bilen som händer innan avåkningen eftersom bilen går rakt fram trots att föraren försöker svänga. Farten föraren höll har inte någon betydelse för händelsen. Han såg inte händelsen när den inträffade eftersom han inte var på plats vid banan. Han har inte gjort någon undersökning av den aktuella bilen. Utlåtandet han har skrivit fick han skickat till sig, men han gjorde korrigeringar innan han valde att skriva under det.

Linus Ohlsson har uppgett bl.a. följande. Han har tävlat inom racing sedan han var barn och på svensk elitnivå sedan år 2010–2011. Han har bl.a. vunnit junior-SM. Han tävlar inte längre på elitnivå men arbetar fortfarande med att köra snabba bilar. Han har tävlat flera säsonger i den sortens bil som Alexander Danielsson körde vid den aktuella händelsen och skulle säga att han är en av de förare i Sverige som kört mest med den

sortens bil. Han är väl bekant med Gelleråsens motorbana och bedömer att det är en relativt enkel bana. Han var inte på plats när Alexander Danielsson körde den aktuella dagen men han har sett en film från händelsen. Han har aldrig sett någon annan köra av banan där Alexander Danielssons avåkning skedde, vilket är under ett av banans enklare partier. Om man kör av banan gör man det i kurvan efteråt, p.g.a. att man åkt in i den i för hög fart. En sådan avåkning gör att föraren åker av i banans sandfälla. Hans bedömning är att Alexander Danielsson körde mjukt och fint men att bilen inte svarade på hans rörelser. Utlåtandet som han har skrivit i målet fick han skickat till sig av Alexander Danielssons advokat. Han läste igenom det och bedömde att han kunde stå för dess innehåll innan han valde att skriva under det. Han har inte gjort någon undersökning av den aktuella bilen.

Rickard Johansson har uppgett bl.a. följande. Han arbetar inom säkerhet, bl.a. på Gelleråsens motorbana. Han anser att den aktuella racingbilen är en jättebra modell som går jättefort och är byggd just för att vara en racingbil. Han har arbetat på Gelleråsens motorbana från och till under tio år och har varit där närmare 50 gånger. Hans uppfattning är inte att förarna brukar bromsa innan den aktuella kurvan på banan. Om någon åker av banan så sker det vid sandfällan och beror på att föraren hållit en för hög hastighet eller kommit in på fel linje i kurvan. Han ser avåkningar i sandfällan nästan varje gång han är på plats. Han har aldrig sett någon köra av där Alexander Danielsson körde av banan. Han såg inte körningen själv men har tagit del av en film från körningen och från vittnesmål inom organisationen där han arbetar. Hans uppfattning gällande Alexander Danielssons körning är att han "ligger jättebra" när han kommer in i kurvan. Han har svårt att se att olyckan skulle vara förarrelaterad och tycker det ser ut som att det är någonting mekaniskt som går fel. Även om Alexander Danielsson skulle ha kört för fort och bromsat så styr han bilen; han borde därför inte ha kört av där han gjorde. Han känner till att Erik Hjeltman varit i kontakt med personen som skrev incidentrapporten från händelsen och försökt få honom att ändra rapporten till något som passade Erik Hjeltman bättre. Utlåtandet som han har gett in i målet har han fått skickat till sig, men han har läst igenom det och kompletterat de i de delar som var behövligt. Han har inte undersökt den aktuella bilen.

Tomas Olsson har uppgett bl.a. följande. Han är anställd av en bilfirma och arbetar med räddningsteknik vid motorbanor. Hans jobb är att i första hand ta hand om personskador och i andra hand ta hand om egendomsskador. Han arbetar på 45–70 event per år och är bl.a. säkerhetschef vid tävlingar. Han har varit på Gelleråsens motorbana 45–50 gånger. Han var på plats vid Alexander Danielssons körning och stod cirka 35 meter bort när avåkningen inträffade. Han tycker att banan är väldigt bra säkerhetsmässigt eftersom den är så platt att han kan se hela banan samtidigt. Han har aldrig sett någon annan förare åka av banan där Alexander Danielsson åkte av. Vid ett parti bredvid banan finns det en sandfälla för att skydda vid eventuella avåkningar, det är där avåkningar brukar ske. Han har personligen sett tusentals avåkningar och anser att det syns direkt om det är en normal avåkning eller något annat inträffat. Alexander Danielssons körning gick klockrent och han upplevde det som att Alexander Danielsson hade full kontroll på bilen. Det var inte fråga om någon överkörning, d.v.s. när föraren kör över sin förmåga. En incidentrapport är något som skrivs vid alla händelser som inte är bagatellartade. På det sättet kan t.ex. fler sandfällor anläggas om det skulle vara flera avåkningar på samma ställe under en bana. Det som står i incidentrapporten från den aktuella händelsen är precis vad han då såg och upplevde. Erik Hjeltman har påstått att det är felaktigheter i rapporten och försökt få honom att ändra den, vilket han inte har gått med på eftersom det skulle vara att skriva någonting i strid med hur han själv uppfattade händelsen.

DOMSKÄL

Inom- eller utomobligatoriskt skadestånd?

Det föreligger ett avtalsförhållande mellan Erik Hjeltman och Alexander Danielsson. Parterna är ense om att avtalet bl.a. innebar att Alexander Danielsson skulle köra den aktuella bilen under den aktuella dagen. Erik Hjeltman och Alexander Danielsson har båda i förhör under sanningsförsäkran förklarat att coachingavtalet skulle ge Erik Hjeltman verktyg för att förbättra sin körning. Utöver dessa förhör har det inte lagts fram någon bevisning om vad parternas avtal innehöll. Ingen av parterna har påstått att

deras avtal innehöll några närmare bestämmelser om hur Alexander Danielssons körning skulle gå till. Hjeltman och Deldén har dock påstått att Alexander Danielsson bröt mot givna instruktionerna om att köra försiktigt. Detta innebär i sig inte ett högre aktsamhetskrav än vad som gäller för skadestånd på utomobligatorisk grund, i enlighet med vad som stadgas i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207). Utifrån de omständigheter som har åberopats av Hjeltman och Deldén kommer tingsrätten därför att pröva om Alexander Danielsson har vållat en sakskada genom vårdslöshet och förutsättningarna för ansvar enligt nämnda bestämmelse i skadeståndslagen.

Bevisbördans placering

En av kärnfrågorna i målet är om Alexander Danielsson har kört på ett vårdslöst sätt. Tingsrätten har därmed att ta ställning till vem av parterna som bär bevisbördan för sagda vårdslöshet samt vilket beviskrav som kan ställas upp. Bevisbördas placering avgör vem av parterna som har att bevisa att en omständighet ägt rum och beviskrav betyder hur mycket bevisning som krävs för att bevisbördan ska anses vara uppfylld.

En skadelidande har som utgångspunkt bevisbördan för såväl omständigheterna som grundar skadeståndsskyldighet (inklusive orsakssambandet) som skadans omfattning och värde (se Hellner och Radetziki, Skadeståndsrätt, åttonde upplagan s. 148). Erik Hjeltman och Monica Deldén har gjort gällande att de är privatpersoner och att tingsrätten därför ska tillämpa 32 § konsumenttjänstlagen (1985:716), i vart fall genom en analog tillämpning. Bestämmelsen i fråga reglerar skador som uppkommer när en konsuments egendom är i en näringsidkares besittning och föreskriver att näringsidkaren i dessa situationer är skyldig att ersätta skadan om denne inte visar att skadan inte beror på försummelse av näringsidkaren eller någon denne ansvarar för. I sammanhanget kan kommenteras att Bertil Bengtssons artikel om en analog tillämpning av den aktuella bestämmelsen – som Erik Hjeltman och Monica Deldén har hänvisat till under huvudförhandlingen – handlar om en möjlighet att tillämpa bestämmelsen analogt även vid andra konsumenttjänster (se Bertil Bengtsson – Om skadestånd vid konsumenttjänster,

SvJT 2018, s. 262). Tingsrätten kan i det här avseendet konstatera att Erik Hjeltman och Monica Deldén har väckt talan mot Alexander Danielsson i egenskap av privatperson. Det har inte lagts fram någon utredning gällande varför Alexander Danielsson som privatperson skulle vara likställd med en näringsidkare. Det finns således inte förutsättningar att tillämpa konsumenträttsliga skyddsregler i målet, varken direkt eller analogt.

Olyckan inträffade när Alexander Danielsson körde bilen, i egenskap av anlitad förarcoach. Vid dessa omständigheter finns det heller inte förutsättningar att ålägga Alexander Danielsson bevisbördan genom s.k. presumtionsansvar (se NJA 1983 s. 617 och jfr NJA 1999 s. 197 och NJA 1996 s. 564). Det är således Erik Hjeltman och Monica Deldén som bär bevisbördan för att Alexander Danielsson har kört på ett vårdslöst sätt.

Beviskravet i tvistemål är som utgångspunkt att det ska vara visat eller styrkt att den påstådda omständigheten föreligger (se NJA 1993 s. 764). Det är således inte tillräckligt att parten som bär bevisbördan endast gör det sannolikt eller antagligt. På skadeståndsrättens områden kan ett något lägre beviskrav tillämpas om särskilda svårigheter föreligger att framlägga fullständig bevisning om att andra skadeorsaker är uteslutna. Beviskravet har då formulerats så att det vid beaktande av samtliga omständigheter ska framstå som klart mera sannolikt att orsaksförloppet varit det som den skadelidande påstått än något av de sakförhållanden som motparten åberopat utgjort skadeorsaken. (Se NJA 1991 s. 481 och NJA 1993 s. 764).

Det föreligger inte särskilda svårigheter för Erik Hjeltman och Monica Deldén att föra bevisning om att Alexander Danielssons körning var vårdslös. Det föreligger heller inte särskilda svårigheter att visa att bilens underhåll inte var eftersatt, vilket är Alexander Danielssons förklaring till kraschen. Erik Hjeltman och Monica Deldén ska därför, i enlighet med normen i tvistemål, presentera bevisning som visar att det är styrkt att Alexander Danielssons körning var vårdslös och orsakade olyckan, bl.a. med följderna att en av bilens bärarmar gick av.

Har Alexander Danielsson kört på ett vårdslöst sätt?

Bilracing är till sin natur en riskfylld sport som går ut på att köra en bil runt en bana så fort som möjligt. Utövare av sporten har därför att anpassa sin körning utifrån risken att olyckshändelser inträffar (se NJA 1993 s. 149). Att sporten i sig är riskfylld utesluter inte att en förare kan göra sig skadeståndsskyldig, t.ex. på grund av vårdslös körning. Den som lånar ut sitt fordon till en annan person för racing har dock lämnat samtycke – om så underförstått – att bilen kommer att köras i hög hastighet, med de risker som sådan körning innefattar.

Det finns inte några författningar, andra föreskrifter eller vägledande prejudikat som avgör hur en körning på en racingbana ska gå till, vilket skiljer sådan körning från bilkörning ute i trafiken. Detta innebär att tingsrätten har att göra en fri bedömning av handlandet, i syfte att bedöma om omständigheterna krävde något annat handlande från Alexander Danielsson än det som förekommit (se Hellner & Radiziki, Skadeståndsrätt, åttonde upplagan s. 133).

I målet är ostridigt att Erik Hjeltman bad Alexander Danielsson att köra försiktigt. Alexander Danielsson har uppgett att Erik Hjeltman formulerade sig på så sätt att han bad honom att köra försiktigt eftersom däcken var hala. Alexander Danielsson har också förklarat att friktionen i däck av den modell som bilen försetts med är låg om inte däcken först värms upp, samt att han därför ökade sin hastighet successivt. Erik Hjeltman har uppgett att han – utöver att Alexander Danielsson skulle köra försiktigt – även sa att det var installationsvarvsfart som gällde, bl.a. på grund av däcken som bilen försetts med. Ingen annan person har hörts om vad som sades vid samtalet, vilket innebär att ord står mot ord om hur Erik Hjeltman formulerade sig. Tingsrätten kan också konstatera att ingen av parterna har lagt fram någon utredning om vad begreppet installationsvarvsfart betyder inom racing. Utifrån dessa omständigheter utgår tingsrätten från att det som Erik Hjeltman sa var att Alexander Danielsson skulle köra försiktigt, samt att uppmaningen underförstått berodde bl.a. på vilka däck som bilen försetts med.

Som tingsrätten konstaterat bär Erik Hjeltman och Monica Deldén bevisbördan för att Alexander Danielssons körning var vårdslös. Utöver partsförhören består deras muntliga bevisning av ett utlåtande av och förhör med partssakkunniga professorn Hugo Melander. Deras skriftliga bevisning består av fartlistor – som inte närmare har redogjorts för vid huvudförhandlingen – och fakturor från bilens reparation, med ett tillhörande intyg om kostnaderna från Brovallen Design. De har också åberopat syn av fotografier på bilens skick innan och efter kraschen.

I professorn Hugo Melanders utlåtande konstaterar han att brottet i den vänstra bärarmen var ett utmattningsbrott, som med största sannolikhet orsakat svårigheter att hantera bilen. Det konstateras också att brottet sannolikt uppstod då bilen bromsades in före depåkurvan på varv fyra samt att föraren – i vart fall under varv tre – visserligen höll ett högt tempo men också att tempot går att köra i depåkurvan med en tävlingsbil med racingdäck. Hugo Melander har således konstaterat att brottet sannolikt uppstod innan kraschen, vilket i sig skulle kunna tala för att brottet är hänförligt till Alexander Danielssons körning. I förhöret med Hugo Melander har han emellertid förklarat att ett utmattningsbrott orsakas av upprepade belastningar och inte av någon enskild händelse, vilket talar mot att det skulle vara Alexander Danielssons körning som är skadeorsaken. Omständigheten att det syns ett rökmoln från bilen precis innan kraschen kan inte anses visa att Alexander Danielssons körning var vårdslös eftersom detta likaväl kan vara hänförligt till brottet i bärarmen som Alexander Danielssons eventuella inbromsning.

Tingsrätten kan också konstatera att Erik Hjeltman och Monica Deldén inte lagt fram någon bevisning om att Alexander Danielsson vid något tillfälle skulle ha medgett ansvar för den uppkomna händelsen.

Utifrån vad som har anförts ovan kan tingsrätten konstatera att Erik Hjeltmans och Monica Deldéns bevisning inte är tillräcklig för att det ska anses vara visat att

Alexander Danielssons körning var vårdslös. Käromålet kan således inte vinna bifall på den här grunden.

Gällande den motbevisning som Alexander Danielsson har lagt fram – och som mot bakgrund av tingsrättens bedömning gällande Erik Hjeltmans och Monica Deldéns bevisning egentligen inte behöver beaktas – kan tingsrätten konstatera följande. Alexander Danielsson har redogjort för sin körning på ett utförligt sätt och förklarat att han successivt ökade farten efter han bedömt att däckens friktion var bra och att hans syfte var att ta fram underlag till Erik Hjeltmans kommande träningstillfällen.

Hugo Melanders bedömning att det varit fråga om ett utmattningsbrott vinner stöd av Tomas Olssons incidentrapport från händelsen. Tomas Olsson har i sin rapport under rubriken orsak konstaterat att 85 procent av brottet i vänster bärarm var gammalt och att det var därför som vänster framhjul inte gick att styra. Hans slutsats i rapporten är att incidenten visar på vikten av att byta bildelar med hänvisning till deras ålder.

Filmen inifrån bilen under Alexander Danielssons körning under varv tre och fyra, där bl.a. bilens hastighetsmätare syns, visar att det inte var fråga om några större avvikelser i den hastighet som Alexander Danielsson höll under respektive varv.

Den sms-konversation som har lagts fram av Alexander Danielsson visar att det var Erik Hjeltman som bad honom att köpa Alvedon och näsdroppar, inte tvärtom. Det är således inte visat att Alexander Danielssons hälsotillstånd och körförmåga var försämrade den aktuella dagen.

De professionella racingförare som har hörts i målet har alla uppgett att Alexander Danielsson är en skicklig racingförare och kommenterat att hans körning inte var anmärkningsvärd innan avåkningen. Flera av dem har också konstaterat att avåkningen ser märklig ut eftersom bilen inte följer Alexander Danielssons ratt rörelser, vilket talar för att det är någonting som är fel med bilen. De har också kommenterat att en eventuell avåkning inte borde ha skett på den delen av banan som den aktuella

händelsen utspelade sig. Tomas Olsson, som arbetar med räddningsteknik inom racing, har anmärkt särskilt att det framgår tydligt om en förare kör över sin förmåga samt att han aldrig tidigare har sett någon åka av banan där kraschen inträffade.

Tingsrätten kan således konstatera att Alexander Danielsson har lagt fram omfattande motbevisning som entydigt talar för att hans körning inte var vårdslös.

Har Alexander Danielsson genomfört eller varit skyldig att genomföra en besiktning av bilen?

Erik Hjeltman och Monica Deldén har påstått att Alexander Danielsson i vart fall har orsakat olyckan genom att ha gjort en undermålig besiktning av bilen, eller genom att inte ha gjort någon besiktning av bilen alls. De har också påstått att Alexander Danielsson felaktigt har ställt ut en ”clean bill of health”, vilket är att likställa med en garantiutfästelse gällande bilens skick, och att detta i sig är grund för ansvar.

Den som påstår att något har inträffat har normalt bevisbördan för det, eftersom det är lättare att säkra bevisning om att något inträffat än om att något inte inträffat. Det sagda innebär att den som påstår att ett avtal har ingåtts har bevisbördan för det (se NJA 1999 s. 474 och NJA 1993 s. 764). Detta innefattar också att visa att avtalet har det innehåll som görs gällande. Det är således Erik Hjeltman och Monica Deldén som har att bevisa att Alexander Danielsson har genomfört en besiktning av bilen samt att han var skyldig att göra en sådan besiktning.

Monica Deldén har i förhör uppgett att hon inte var på platsen för körningen den aktuella dagen. Erik Hjeltman har i sitt förhör uppgett att han lämnat platsen när besiktningen ska ha ägt rum men att han har uppfattat det som att Alexander Danielsson dammsög bilen invändigt och kontrollerade att den var okej. Han har också uppgett att Alexander Danielsson tittade på bilen på morgonen men att det då inte var fråga om någon större kontroll. Alexander Danielsson har i sin tur uppgett att mekanikerna från Brovallen Design som sanerade bilen när Erik Hjeltman var borta

och att han hjälpte till med detta men att det inte var fråga om någon besiktning. Han har också varit tydlig med att han aldrig gjorde någon besiktning av bilen i fråga utan endast noterat att han inte kunde se några fel – som han heller inte letade efter – utvändigt på bilen.

Ingen av parterna har uppgett att avtalet mellan Alexander Danielsson och Erik Hjeltman föreskrev att Alexander Danielsson var skyldig att besiktiga bilen inför körningen. Erik Hjeltman har uttalat att han litade på att Alexander Danielsson skulle se till att körningen var säker och att han hade höga krav eftersom han hade att göra med ett proffs med stor erfarenhet som tog mycket betalt. Därutöver har ingen av parterna lagt fram någon bevisning om vad avtalet innehöll för skyldigheter för Alexander Danielsson i den här delen. Utöver Erik Hjeltmans egna uppgifter har det heller inte lagts fram någon bevisning om att Alexander Danielsson skulle ha utfärdat en s.k. ”clean bill of health” eller någon annan garantiutfästelse om bilens skick. Vidare har det inte lagts fram någon bevisning som visar att det vid en fullständig besiktning ens är möjligt att se bilens bärarmar samt ett förestående utmattningsbrott.

Vid dessa omständigheter har Erik Hjeltman och Monica Deldén varken visat att Alexander Danielsson har genomfört en besiktning av bilen, lämnat någon utfästelse om bilens skick eller att han var skyldig att genomföra en besiktning av bilen.

Sammanfattande slutsats

Utifrån den bedömning tingsrätten har gjort i frågorna om Alexander Danielssons körning var vårdslös samt gällande hans besiktning av racingbilen ska käromålet ogillas. Det saknas därmed anledning för tingsrätten att pröva frågan om Erik Hjeltmans och Monica Deldéns eventuella medvållande. Det saknas också anledning för tingsrätten att pröva om Alexander Danielsson är rätt part i målet eller om talan rätteligen borde ha väckts mot Time Attack, t.ex. på grund av bolagets eventuella principalansvar.

Rättegångskostnader

Vid den här utgången ska Erik Hjeltman och Monica Deldén ersätta Alexander Danielsson för hans rättegångskostnader (se 18 kap. 1 § rättegångsbalken). Ersättning för rättegångskostnader ska fullt motsvara kostnaden för rättegångens förberedande och talans utförande jämte arvode till ombud eller biträde, såvitt kostnaden har varit skäligen påkallad för tillvaratagande av partens rätt (se 18 kap. 8 § rättegångsbalken). Det av Alexander Danielsson yrkade beloppet är skäligt och ska således utgå.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se [bilaga 1](#) (TR-02)

Domen får överklagas till Svea hovrätt. Ett överklagande, adresserat till hovrätten, ska ges in till tingsrätten senast den 5 november 2020. Det krävs prövningstillstånd.

Kurt Ek

Peder Bjursten

Vanja Dunås



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.