



NORGES HØYESTERETT

Den 29. juni 2005 avsa Høyesterett dom i

HR-2005-01047-A, (sak nr. 2005/264), sivil sak, anke,

I.

A (advokat Jens S. Røegh – til prøve)

mot

Vesta Forsikring AS (advokat Knut Søråas)

II.

Vesta Forsikring (advokat Knut Søråas)

mot

A (advokat Jens S. Røegh – til prøve)

S T E M M E G I V N I N G :

- (1) Dommer **Oftedal Broch**: Saken gjelder spørsmål om avkortning i et erstatningsoppgjør etter bilulykke fordi den skadelidte passasjer ikke brukte bilbelte.
- (2) A var 26. august 1996 passasjer i en personbil, der det var ytterligere fire ungdommer. Hun var 17 ½ år og den yngste av dem. De skulle kjøre en tur og ende opp i Skien, 20 km unna. Ingen av dem brukte bilbelte. Kjøreturen endte etter ca. 10 km med en utforkjøring etter at føreren på grunn av stor fart nedover en bakke mistet kontroll over bilen.
- (3) I tingrettens dom er kjøreturen beskrevet. Det heter her at bilen – en Mazda 626 – var tungt lastet. A satt i midten i baksetet sammen med to andre. Farten varierte en del under turen. I hvert fall i perioder var den langt over det tillatte:

”Etter hvert kom det en BMW i stor fart og ble liggende 2-3 meter bak Mazdaen. På toppen av Hanesbakkene, giret føreren av Mazdaen ned og økte farten. I politidokumentene er det antydning at farten etter hvert kom opp i 130 km/t. I bunnen av bakkene minsket føreren farten før den igjen økte. Ved inngangen til en høyresving

mistet føreren kontrollen over bilen. Den gikk utfor veien og endte med bakparten inn i en fjellvegg. A ble, som den eneste, kastet ut av bilen og ble liggende i en li nedenfor.

...

Farten er utregnet til etter all sannsynlighet å være minst 122 km/t og kan ha vært opp til 131 km/t ved utforkjøringen.”

- (4) Mens de andre i bilen kom fra utforkjøringen med små skader, ble A alvorlig skadet. Hun ble brakt bevisstløs til sykehus og lagt i respirator. Det ble konstatert hodeskader, lungeskade og flere bruddskader. Etter et langt sykeopphold er hun fremdeles sterkt rammet av bilulykken, og har også utviklet epilepsi. Samlet er hennes medisinske invaliditet satt til 48 prosent. Hun har måttet avbryte sin skolegang og er i dag 100 prosent uføretrygdet.
- (5) Bilen var ansvarsforsikret i Vesta Forsikring AS, heretter kalt Vesta, som erkjente ansvar for de skader A ble påført. Etter rettsmegling i Skien og Porsgrunn tingrett inngikk partene avtale om at full erstatning skulle utgjøre 2 910 000 kroner. Men partene var uenige om det skulle foretas avkortning med grunnlag i As manglende bruk av bilbelte etter bilansvarsloven § 7 første ledd. Vesta Forsikring AS krevde avkortning med 25 prosent. A tok ut stevning 20. januar 2004.
- (6) Skien og Porsgrunn tingrett avsa 28. september 2004 dom med slik domsslutning:
- ”Det gjøres avkortning i As forsikringsoppgjør med Vesta Forsikring AS med 20 % av forsikringssummen.**
- Hver av partene bærer sine egne omkostninger med saken.”**
- (7) A anket til Agder lagmannsrett, som 25. januar 2005 avsa dom med slik domsslutning:
- ”1. Det gjøres avkortning i As forsikringsoppgjør med Vesta Forsikring AS med 10 % av forsikringssummen.**
- 2. Saksomkostninger tilkjennes ikke.”**
- (8) De tre dommerne hadde hvert sitt syn på resultatet, idet en dommer stemte for at det ikke skulle foretas avkortning, en stemte for avkortning med 10 prosent og den siste stemte for avkortning med 20 prosent. I overensstemmelse med regelen i tvistemålsloven § 142 annet ledd ble resultatet avkortning med 10 prosent.
- (9) A har påanket saken til Høyesterett. Også Vesta har anket. Saken står i samme stilling som for de tidligere retter. Partene er i det vesentlige enige om faktum.
- (10) *Skadelidte, A*, har sammenfatningsvis anført:
- (11) Det er ikke grunnlag for avkortning i erstatningen. Hennes manglende bruk av bilbelte var ikke uaktsom. Iallfall var hun bare litt å bebreide, og en slik uaktsomhet skal det etter bilansvarsloven § 7 første ledd ses bort fra. Det dreide seg om en forglemmelse under den relativt korte bilturen, ikke om en bevisst unnlattelse. Ingen i bilen benyttet bilbelte. Det må tas hensyn til hennes unge alder og at hun ikke hadde noen erfaring som bilfører eller hadde hatt kjøreopplæring. Hun satt i baksetet, der man føler seg tryggere enn i forsetet.

- (12) Subsidiært gjøres gjeldende at selv om hun skulle anses å ha utøvet en uaktsomhet som ikke bare er liten, bør avkortning ikke finne sted. Føreren av bilen forårsaket utforkjøringen ved grov uaktsomhet, og hans forhold var det helt dominerende i skadeforløpet. Verken rettferdighetshensyn eller prevensjonshensyn tilsier at det foretas avkortning. A ble i ung alder rammet meget hardt. Hun er i dag så vel psykisk som fysisk redusert, og hennes økonomiske grunnlag består av uføretrygd. Det vil være urimelig å redusere erstatningen.
- (13) A har nedlagt slik påstand:
- ”1. Det gjøres ikke avkortning i As forsikringsoppgjør.
2. A tilkjennes sakens omkostninger for tingrett, lagmannsrett og Høyesterett.”
- (14) *Forsikringsselskapet, Vesta Forsikring AS*, har sammenfatningsvis anført:
- (15) De subjektive vilkår for å avkorte As erstatning er oppfylt. Hennes unnlattelse av å bruke bilbelte må anses som grovt uaktsom, og under enhver omstendighet som en uaktsomhet som ikke bare er liten. Bilbelte er et svært effektivt sikkerhetstiltak, som myndighetene har påbudt under gebyrplikt. På tiden for ulykken hadde det vært påbudt i elleve år, og var innarbeidet. Manglende bilbeltebruk representerer en uakseptabel risiko for skade. A kan ikke høres med at hennes unge alder skal spille inn. Lovgiver har bestemt at gebyrplikten inntreffer ved fylte 15 år, og det må her være avgjørende.
- (16) Ved en sammenligning av As og sjåførens forhold har begge bidratt til skaden, anslagsvis med omtrent like meget. Så vel kjøreturens lengde som den tidvis meget store hastigheten skjerper kravene til aktsomhet. Forsikringsselskapet har avkortet sjåførens erstatning, utbetalt ifølge bilens kaskoforsikring med ca. 23 prosent, fordi han opptrådte grovt uaktsomt.
- (17) Adgangen til avkortning bør benyttes. Det følger for det første av et rettferdighetshensyn. Når passasjerer har medvirket til egen skade, innebærer det at både sjåfører og passasjerer er skadevolder. Da bør de også bære hver sin del av skaden. Også prevensjonshensyn tilsier avkortning. Det vil bidra til at alle opptrer korrekt i trafikken, i dette tilfellet ved at bilbeltet – det mest effektive sikkerhetsutstyret i en bil – faktisk tas i bruk.
- (18) Et normalt avkortningsnivå i saken ville være 25 prosent, men ut fra As alder og store skade kan dette reduseres til 20 prosent.
- (19) Vesta Forsikring AS har nedlagt slik påstand:
- ”Tingrettens dom stadfestes.”
- (20) *Mitt syn:*
- (21) Denne saken gjelder vilkårene for å avkorte erstatning til en passasjer skadet i biluhell fordi hun ikke brukte bilbelte.
- (22) Bilansvarsloven § 7 første ledd lyder slik:

”Har skadelidaren medverka til skaden med vilje eller i aktløyse, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, så nær som når skadelidaren kan leggjast berre lite til last. Avgjerda skal retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles.”

(23) Medvirkning omfattar også brudd på sikkerhetsregler, slik som påbud om bruk av hjelm på motorsykkel eller – som i denne saken – bruk av bilbelte. Det er ikke bestridt at den manglende bruk av bilbelte står i årsakssammenheng med den skaden som oppsto da A ble slengt ut av bilen.

(24) Avgjørende for om vilkårene for avkortning er oppfylt, blir om A har utvist en uaktsomhet som går ut over det som bare kan legges henne lite til last. Dette vil i det følgende stort sett bli omtalt som liten uaktsomhet. I forarbeidene til bilansvarsloven – Innstilling fra Motorvognansvarkomiteen (1957) side 43 heter det:

”Alt i alt er den norske komite – i likhet med de danske, finske og svenske komiteer – blitt stående ved å foreslå en hovedregel om fri adgang til å nedsette erstatningen etter rettens skjønn når skadelidte med forsett eller aktløyse har medvirket til skaden, men med unntak for tilfelle hvor han bare har utvist liten aktløyse (se utkastets § 3). Det skal altså ses bort fra de minste grader av aktløyse, fra den mer dagligdagse og uskyldige aktløyse, men – i motsetning til den gjeldende norske regel – ikke fra all aktløyse som ikke kan karakteriseres som grov.”

(25) Departementet sluttet seg til dette i Ot.prp. nr. 24 (1959–60), idet det i tilslutning til uttrykket ”liten aktløyse”, ble tilføyd på side 28:

”Om så er tilfelle, må naturligvis bedømmes etter skadelidtes individuelle forhold, såsom alder, erfaring, stilling i trafikken m.m.”

(26) Selv om aktsomhetsspørsmålet i vår sak etter dette må vurderes konkret, er det naturlig å ta utgangspunkt i en mer generell vurdering av unnlatt bruk av bilbelte. Ifølge Statens vegvesen er bilbeltet det enkleste og mest effektive hjelpemiddel for å redusere antall skadde og drepte i trafikken. I en presentasjon av bilbeltebruksundersøkelsen 2004 fra Statens vegvesen datert 3. november 2004 uttales det:

”Bruk av bilbelte ved en trafikkulykke reduserer sannsynligheten for personskader og er med på å gjøre skadene mindre alvorlige. I følge Trafikksikkerhetshåndboken vil bruk av bilbelte redusere sannsynligheten for å bli drept med 40-50% for fører og forsetepassasjerer og med ca 25% for baksetepassasjerer. En får samme reduksjonstall når det gjelder virkningen på alvorlige skader. Når det gjelder virkningen på lette skader reduserer bilbeltebruk sannsynligheten med omkring 20-30%.”

(27) Påbud om bruk av bilbelte i personbiler ble innført i 1975, og da for setene foran. Påbudet ble gebyrbelagt i 1979. Påbud om bruk av bilbelter i baksetet kom i 1985. Bruken av bilbelter søkes økt fra det offentliges side ved kampanjer og kontroller.

(28) Ifølge undersøkelsen bruker mellom 80 og 90 prosent bilbelte når de kjører, men en overrepresentasjon av lengre turer ved tellingen opplyses å være en mulig feilkilde. De siste år har bruk av bilbelter i baksetet vært nokså stabilt. I september 1996 – ved tiden for utforkjøringen i vår sak – var tallet 77 % i tettbygd strøk og 86 % utenfor tettbygd strøk. I 2003 var de tilsvarende tall 79 % og 87 %. Av interesse i vår sak er videre at fire av ti under 25 år – uansett hvor de sitter i bilen – slurver med bilbeltebruk.

- (29) På bakgrunn av den betydning bilbelter har for å øke trafikksikkerheten og den utbredelse bilbeltebruken har oppnådd i de senere år, og videre under hensyn til de offentligrettslige regler og tiltak omkring bilbeltebruk, påbud, gebyrplikt, kampanjer, mener jeg at manglende bruk av bilbelte må anses som et klart brudd med normal og akseptert opptreden i forbindelse med bilkjøring. Etter min mening innebærer dette at unnlatt bruk av belte under kjøring må regnes som en uaktsomhet, som overskrider ”den mer dagligdagse og uskyldige aktløse”. Dette bør være den alminnelige regel. Unntak kan nok tenkes, men krever en spesiell begrunnelse.
- (30) Kjøringen i vår sak faller etter mitt syn inn under hovedregelen. Det dreide seg om kjøring som skulle finne sted over atskillige kilometer. Jeg finner ikke at As unge alder, som blant annet innebar at hun var for ung til å ha sertifikat, leder til et annet resultat. Et særskilt moment er at ingen av de øvrige ungdommene brukte bilbelte. Det er nok slik at dette gjorde det vanskeligere for den enkelte – kanskje spesielt for den yngste – å ta i bruk beltet. Særlig gjaldt det når hun satt i midten bak, og vel måtte romstere litt for å få frem hoftebeltet. Like fullt må det også i en slik situasjon holdes fast ved kravet til fornuftig handling ved bruk av belte i bil. Heller ikke andre individuelle forhold kan endre konklusjonen når det gjelder aktsomhetsvurderingen.
- (31) Etter dette mener jeg altså at A har utvist slik uaktsomhet som bilansvarsloven § 7 første ledd krever for å foreta avkortning. Avgjørende for om avkortning skal skje, er da ”åtfærd på kvar side og tilhøva elles”. Bestemmelsen synes å invitere til et meget bredt skjønn. Etter lovforarbeidene er dette tilsiktet. I 1977 ble det fremmet forslag fra en lovkomite om å begrense avkortningstilfellene etter § 7 til der skadelidte hadde utvist grov uaktsomhet. Dette gikk departementet imot, idet det ble uttalt i Ot.prp. nr. 75 (1983–84) side 40 følgende:
- ”Departementet kan ikke se at det verken i utredningen eller under høringen er påvist at praktiseringen av gjeldende regler har ført til urimelig resultater. Etter departementets mening er det under disse omstendigheter ikke behov for å endre gjeldende bestemmelser som gir retten høve til å komme til rimelige løsninger ut fra en konkret vurdering. Jf Ot prp nr 24 for 1959–60 s 28 hvor det bl a heter:**
- ”Etter den nye, elastiske regel i komiteforslaget vil man i alle disse tilfelle kunne komme fram til et resultat som domstolene finner rimelig.”**
- Departementet vil i denne forbindelse peke på at det vil være naturlig at vurderingen både av kravene til aktsomhet og av betydningen av andre forhold blir forskjellig ettersom det er tale om skade på føreren, passasjerer, syklist og fotgjengere eller skade på dyr eller gods.
- ...
- Departementet understreker at § 7 første ledd gir a d g a n g til å nedsette ansvaret dersom skadelidte ved egen skyld har medvirket til skaden. Bestemmelsen påbyr ikke nedsetting i disse tilfelle. Selv om skadelidte har utvist en aktløse som kan legges ham mer enn lite til last, kan han etter forholdene tilkjennes full erstatning, jf bl a Rt 1974 s. 813.”
- (32) I Innst. O. nr. 92 (1985–85) sluttet justiskomiteen seg til dette.
- (33) Jeg nevner at i plenumsavgjørelsen i Rt. 2000 side 1811 vurderte Høyesterett avkortning i erstatning til en bilpassasjer – en 17 år gammel jente. Flertallet fant i den saken at passasjerer ikke kunne bygge noe erstatningskrav på bilansvarsloven, fordi hun hadde latt

seg kjøre på tross av at hun ”visste eller måtte vite at vognføreren var påverka av alkohol”, jf. bilansvarsloven § 7 tredje ledd b) slik den lød før lovendring 61/2001. Mindretallet mente at denne regelen ikke fikk anvendelse fordi den stred mot EØS-retten. For mindretallet oppsto da spørsmålet om avkortning etter bilansvarsloven § 7 første ledd. Om dette uttalte annenvoterende:

”Ved fastsettelsen av avkortningens størrelse er det vesentlig at A har utvist klar uaktsomhet. På den annen side tyder intet på at hun har oppfordret til uvøren kjøring, bidratt til å forlenge turen eller på annen måte påvirket kjøringen. Det må legges til grunn at hun har vært en passiv passasjer. Det må også telle med at hun var ung – 17 år og 10 måneder. Ulykken har hatt tunge konsekvenser for henne.

B som skadevolder er på sin side åpenbart mer å bebreide. Kjøreturen fant sted på hans initiativ. Han var sjåfør til tross for at han visste han var påvirket av alkohol. Som følge av ulykken er han dømt for uaktsomt drap. As skader ble tillagt betydelig vekt ved straffutmålingen.”

- (34) Også flertallet ble stilt overfor et avkortningsspørsmål fordi det var tegnet en egen passasjerulykkesforsikring. Dette avkortningsspørsmålet ble regulert av forsikringsavtaleloven § 13-9, hvor kravet for å avkorte var at det var utvist grov uaktsomhet. Førstvoterende fremholdt på vegne av flertallet spesielt at passasjerens ble påført en betydelig og varig legemsskade i ung alder og at hennes uførepensjon ville være lav. Videre fremholdt han at den direkte årsaken til skaden var førerens sterkt klanderverdige forhold. Begge fraksjoner kom til at avkortning skulle skje med 30 prosent.
- (35) Mens plenumsdommen dreide seg om promillekjøring, gjelder vår sak manglende bruk av bilbelte. Også på andre måter atskiller de to sakene seg, blant annet ved at A ble sterkt advart mot kjøringen fordi føreren hadde drukket. Av disse grunner var passasjerens egen uaktsomhet med henblikk på egen skade langt mer alvorlig i plenumssaken enn i denne saken.
- (36) Jeg går så over til vurderingen i vår sak og ser først på skadelidtes og skadevolders forhold. Når det gjelder A har jeg allerede konkludert at det må anses som uaktsomt av henne ikke å benytte bilbelte under kjøringen. Til dette kommer at bilen i perioder holdt en hastighet langt over det tillatte – også før det som ledet frem til utforkjøringen. Dette ga henne en ekstra foranledning til å ta i bruk beltet. Jeg bemerker imidlertid at A etter det opplyste forholdt seg passiv under bilturen. Hun oppfordret ikke til den uforsiktige kjøringen.
- (37) Når det gjelder skadevolderen – sjåføren – har Vesta lagt til grunn at han opptrådte grovt uaktsomt, og det er foretatt avkortning i hans forsikring på det grunnlag. Det er på det rene at han i løpet av kjøreturen periodevis kjørte langt over hastighetsgrensen. Veien var dels svinget og bilen tungt lastet. Etter at BMW'en hadde lagt seg på hjul, økte hastigheten, og på de siste par kilometrene før ulykken inntraff, kom den opp i 130 km/t. Kjøringen må klart bebreides ham som grov uaktsomhet og veier svært tungt i skadebildet. Når skadebegivenhetene skal vurderes, finner jeg at førerens uaktsomme kjøring, som ledet frem til at han helt mistet kontrollen over bilen, fremtrer som den dominerende skadeårsak. At dette kan oppveie betydningen av skadelidtes uaktsomhet, er Rt. 1974 side 813 eksempel på.

- (38) Som i plenumssaken Rt. 2000 side 1811 legger jeg videre betydelig vekt på skadens omfang. Ulykken rammet A hardt i meget ung alder. Hun har totalt fått endret sine livsvilkår. Hun er fysisk kraftig redusert og også redusert psykisk. Hun er 100 prosent uføretrygdet. Jeg kan ikke se at rimelighet eller rettferdighet i denne situasjon skulle tilsi avkortning. Det er ikke grunn til å trekke i tvil at den avkortning som Vesta har krevd, ville medført at hun kom i en vanskelig økonomisk situasjon. Heller ikke prevensjonshensyn, som Vesta har påberopt, kan etter min mening spille særlig rolle slik vår sak ligger an.
- (39) Når de momentene jeg nå har nevnt skal avveies samlet, er jeg kommet til at det ikke er grunnlag for å avkorte erstatningen.
- (40) Forsikringsselskapets anke har etter dette ikke vunnet frem, mens skadelidtes anke er tatt til følge. Hun har krevd saksomkostninger for alle retter. Kravet tas til følge.
- (41) Omkostningsoppgave er lagt frem med et samlet beløp for tingrett, lagmannsrett og Høyesterett på 239 970 kroner inkludert merverdiavgift. Av dette utgjør salær for Høyesterett 75 000 kroner med tillegg av merverdiavgift.
- (42) Vesta gjør gjeldende at salærkravet for Høyesterett bør nedsettes, jf. tvistemålsloven § 176 første ledd første punktum. Forhandlingene i Høyesterett ble gjennomført på en rettsdag. Ankene gjaldt i det alt vesentlige rettsanvendelsen, og saken sto i samme stilling som for lagmannsretten. Jeg antar salærkravet er noe høyt, og at det bør settes til 60 000 kroner. Inkludert merverdiavgift blir da de totale omkostninger for alle tre instanser 221 220 kroner.
- (43) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Det gjøres ikke avkortning i As forsikringsoppgjør.
2. I saksomkostninger for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler Vesta Forsikring AS til A 221 220 – tohundreogtjueentusentohundreogtjue – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

- (44) Dommer **Mitsem:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (45) Dommer **Bruzelius:** Likeså.
- (46) Dommer **Tjomsland:** Likeså.
- (47) Justitiarius **Schei:** Likeså.
- (48) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Det gjøres ikke avkortning i As forsikringsoppgjør.
2. I saksomkostninger for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler Vesta Forsikring AS til A 221 220 – tohundreogtjueentusentohundreogtjue – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

Riktig utskrift bekreftes: