



NORGES HØYESTERETT

Den 3. april 2008 avsa Høyesterett dom i

HR-2008-00600-A, (sak nr. 2007/1341), sivil sak, anke,

I.

A

Landsforeningen for Trafikkskadde
(hjelpeintervenient)

(advokat Christian Lundin)

mot

TrygVesta Forsikring
Trafikkforsikringsforeningen
(hjelpeintervenient)

(advokat Kjetil Norseth – til prøve)

II.

TrygVesta Forsikring
Trafikkforsikringsforeningen
(hjelpeintervenient)

(advokat Kjetil Norseth – til prøve)

mot

A

Landsforeningen for Trafikkskadde
(hjelpeintervenient)

(advokat Christian Lundin)

STEMMEGIVNING:

- (1) Dommer **Skoghøy**: Saken gjelder krav om erstatning for personskade under en trafikksikring. Spørsmålet er i hvilken utstrekning det ved fastsettelsen av erstatningens størrelse skal gjøres avkorting på grunn av medvirkning, jf. bilansvarsloven § 7 første ledd.
- (2) A, født 9. februar 1984, kom til skade i en trafikkulykke 31. august 2002 på fylkesveg 425 på X. Han hadde vært på ”vorspiel” på Y hos en kamerat – B. På dette ”vorspielet” var det også noen andre ungdommer. A hadde kommet ca. kl. 14.00. De andre ungdommene hadde kommet noe senere. A har forklart at han i tidsrommet fra kl. 14.00

til ca. kl. 21.00 drakk ca. 18 flasker pils (à 0,33 liter) og ca. en halv liter Jägermeister. Etter det han har opplyst, drakk B omtrent like mye.

- (3) Rundt kl. 21.00 fant B og A på at de skulle ut og kjøre. B disponerte en Opel Vectra, som tilhørte hans mor. Med denne bilen kjørte B og A fra Y i retning Z. B var sjåfør, mens A var passasjer og satt i bilens høyre forsete. I en høyrekurve på fylkesveg 425 mistet B herredømmet over bilen. Bilen traff først et autovern i betong. Deretter beveget den seg gjennom luften ut av vegbanen og traff bakken ca. 25 meter fra autovernet. Etter å ha truffet bakken rullet bilen rundt ca. sju meter til den ble liggende på høyre side. Da politiet ankom åstedet, satt B på vegkanten, mens A var fastklemt inne i bilen.
- (4) Etter det som er opplyst, er vegen åtte meter bred der ulykken inntraff. Fartsgrensen er 60 km/t. Det var oppholdsvær, god sikt og tørr vegbane. Høydeforskjellen mellom vegbanen og bakkenivået der bilen traff bakken, er av politiet oppgitt å være ca. tre meter.
- (5) Det finnes ikke spesifikke opplysninger om hvilken hastighet bilen ble kjørt med. På bakgrunn av forløpet av ulykken må det imidlertid legges til grunn at bilen holdt en hastighet som var vesentlig over fartsgrensen på stedet.
- (6) Mellom kl. 22.20 og 22.25 ble det tatt blodprøve av B. Analyseresultatet viste en minsteverdi på 1,63 promille etter sikkerhetsfradrag.
- (7) A er etter ulykken blitt lam fra brystet og ned. Han har normal funksjon i hode, nakke og armer. I spesialisterklæring av 28. oktober 2006 har avdelingsoverlege, dr. med. Nils Hjeltnes beregnet As medisinske invaliditet til 87 %. Den ervervsmessige uførhet er antatt å være 100 %.
- (8) Som følge av ulykken har A fått utbetalt en passasjerulykkesforsikring i If. Det ble ved utbetalingen av denne foretatt avkorting med 30 % på grunn av grovt uaktsom medvirkning. Utbetalt beløp utgjør etter medvirkningsfradraget kr 700 000.
- (9) B, som er født 8. oktober 1980, ble for den kjøring som førte til ulykken, ved Tønsberg tingretts dom 14. august 2003 dømt for overtredelse av straffeloven § 238 og vegtrafikkloven § 3 og § 24 første ledd. Straffen ble fastsatt til ubetinget fengsel i 90 dager samt en bot på kr 30 000.
- (10) Etter ulykken fremsatte A krav på utbetaling av erstatning fra bilens trafikkforsikringsselskap – Vesta Forsikring AS. Med virkning fra 1. juli 2007 er forsikringsvirksomheten til Vesta Forsikring AS overført til TrygVesta Forsikring, som er en filial av det danske forsikringsselskapet TrygVesta Forsikring A/S. I brev av 24. februar 2003 erkjente Vesta Forsikring AS som utgangspunkt ansvar, men mente at A hadde opptrådt så grovt uaktsomt at det med hjemmel i bilansvarsloven § 7 første ledd ”i utgangspunktet” måtte foretas 100 % avkorting. På bakgrunn av skadens medisinske omfang var selskapet likevel ”innstilt på å vurdere” om det burde foretas en ”delvis erstatningsutbetaling i saken”. Under forutsetning av en ”felles forståelse for erstatningsnivået” meddelte Vesta Forsikring AS i brev 2. februar 2004 at selskapet var villig til å legge til grunn en avkorting på 80 %. ”Med alle mulige forbehold” antydet selskapet i dette brevet ”en totalerstatning for alle erstatningsposter i området opp under kr 4 millioner”.

- (11) Da det ikke kom til enighet om erstatningen, tok A 17. november 2005 ut stevning mot Vesta Forsikring AS ved Tønsberg tingrett med påstand om at erstatningen fra Vesta Forsikring AS skulle "avkortes etter rettens skjønn". Det ble i stevningen anført at avkortingen ikke burde overstige 30 %. I tilsvar 13. desember 2005 nedla også Vesta Forsikring AS påstand om avkortning "etter rettens skjønn". Fra selskapets side ble det anført at avkortingsgraden måtte være "betydelig høyere" enn 30 %. Under henvisning til sakens prinsipielle betydning erklærte Landsforeningen for Trafikkskadde i senere prosesskrift hjelpeintervensjon til støtte for A.
- (12) Tønsberg tingrett avsa 28. november 2006 dom med denne domsslutning:
- "1. Erstatning fra Vesta Forsikring AS til A etter trafikkulykke 31. august 2002 avkortet med 30%.**
 - 2. Vesta Forsikring AS ved styrets formann betaler A saksomkostninger med 198 749,- – etthundreogtittiførtusensyvhundreogførtini – kroner med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer."**
- (13) Vesta Forsikring AS påanket tingrettens dom til Agder lagmannsrett. I anken ble det anført at selv om A var påført en svært alvorlig skade, stod en så lav avkortingsprosent som 30 "ikke i et riktig forhold til den aktuelle medvirkningens karakter og den rettspraksis man har tilknyttet bal § 7 første ledd, relatert til andre former for medvirkning fra ulike trafikantgrupper".
- (14) Under behandlingen for lagmannsretten erklærte Trafikkforsikringsforeningen hjelpeintervensjon til støtte for Vesta Forsikring AS, mens Landsforeningen for Trafikkskadde erklærte hjelpeintervensjon til støtte for A.
- (15) Lagmannsretten avsa 6. juni 2007 dom med denne domsslutning:
- "1. Den erstatning Vesta Skadeforsikring AS er ansvarlig for å betale etter bilansvarsloven for skader påført A 31. august 2002, reduseres med 60 – seksti – prosent.**
 - 2. Saksomkostninger for tingretten og lagmannsretten idømmes ikke."**
- (16) I lagmannsrettens dom finnes det en noe nærmere beskrivelse av saksforholdet.
- (17) A har med Landsforeningen for Trafikkskadde som hjelpeintervenient påanket lagmannsrettens dom til Høyesterett på grunn av feil ved lagmannsrettens bevisbedømmelse og rettsanvendelse. De har i anken gjort gjeldende at "korrekt avkortning er omkring 30 %". TrygVesta Forsikring har tatt til motmæle og har erklært aksessorisk motanke. Forsikringsselskapet har i motanken anført at "avkortingen, med det faktum lagmannsretten har lagt til grunn, skulle vært satt noe høyere enn 60 %". Trafikkforsikringsforeningen har til støtte for TrygVesta erklært hjelpeintervensjon, hvor foreningen har tiltrådt de anførsler som TrygVesta har gjort gjeldende.
- (18) I anken bad A om at det under Høyesteretts behandling ble innhentet en rådgivende tolkingsuttalelse fra EFTA-domstolen om i hvilken grad det er forenlig med EØS-direktivene om motorvognforsikring å foreta avkortning i utbetaling av trafikkforsikring under henvisning til at skadelidte visste eller måtte vite at bilføreren var påvirket av alkohol, jf. domstolsloven § 51a. Da Høyesteretts kjæremålsutvalg ved beslutning 7.

november 2007 henviste anken til Høyesterett, tok utvalget samtidig stilling til denne begjæringen. Utvalget fant ikke grunn til å be om slik tolkingsuttalelse.

- (19) Det har til bruk for Høyesterett vært avholdt bevisopptak ved Oslo tingrett. I tillegg til partsforklaring fra A er det avhørt tre vitner, hvorav ett sakkyndig – avdelingsoverlege, dr. med. Nils Hjeltnes. Ett av vitnene var TrygVesta Forsikrings prosessfullmektig for tingretten og lagmannsretten. Hjeltnes og TrygVesta Forsikrings prosessfullmektig for tingretten og lagmannsretten har også avgitt skriftlige erklæringer. Dessuten er det fremlagt en sakkyndig uttalelse fra Folkehelseinstituttet om Bs påvirkningsgrad da ulykken fant sted. Bortsett fra TrygVestas prosessfullmektig for tingretten og lagmannsretten avgav de vitner som er avhørt ved bevisopptak, også forklaringer for lagmannsretten.
- (20) Selv om det for Høyesterett er fremlagt enkelte nye dokumenter, står saken for Høyesterett i det vesentlige i samme stilling som for de lavere instanser.
- (21) A har med tilslutning fra hjelpeintervenienten, *Landsforeningen for Trafikkskadde*, i korte trekk anført:
- (22) Høyesterett har i plenumsdommen i Rt. 2000 side 1811 (Finanger I) lagt til grunn at nasjonale medvirkningsregler ikke berøres av EØS-direktivene om motorvognforsikring. Etter EF-domstolens dom 30. juni 2005 i saken Katja Candolin mfl. mot forsikringsselskapet Pohjola mfl. kan dette synspunkt ikke opprettholdes fullt ut. Det fremgår av denne dommen at nasjonale rettsregler om erstatning ikke kan frata direktivene deres effektive virkning. Skadelidtes rett til erstatning kan bare begrenses under særlige omstendigheter og etter en individuell vurdering. Dommen oppstiller også den begrensning at avkorting på grunn av medvirkning må være forholdsmessig. Det samme følger av EF-domstolens dom 19. april 2007 i saken Elaine Farrell mot Alan Whitty mfl.
- (23) A er som følge av trafikkulykken blitt 87 % medisinsk invalid og 100 % ervervsmessig ufør. Han aksepterer at det er adgang til å foreta avkorting etter bilansvarsloven § 7 første ledd, idet han er mer enn "berre lite" å legge til last. Det vil imidlertid være uforholdsmessig og i strid med det som følger av Candolin-dommen og Farrell-dommen, å foreta avkorting med 60 %, slik lagmannsretten har gjort. Den foreliggende sak kan sammenlignes med Finanger-saken. Høyesteretts mindretall, som kom til at forsikringsselskapet var ansvarlig, gjennomførte her en avkorting med 30 %. Den vurdering som mindretallet gjorde, har senere fått tilslutning fra lovgiver, se Ot.prp. nr. 67 (2000 –2001) om lov om endringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer, side 6.
- (24) Ved vurderingen av hvor stor avkorting som skal foretas, må det i tillegg til skadens omfang blant annet legges vekt på graden av skyld hos skadevolder og skadelidte. Det var Bs bil som ble benyttet, og det var han som kjørte. Han var tre og et halvt år eldre enn A, var kjent på stedet og visste om vanskelighetsgraden på den sving hvor utforkjøringen skjedde. Til tross for høy promille kjørte B svært fort. Mest sannsynlig promille på ulykkestidspunktet var 1,8. Det erkjennes at A frivillig ble med på kjøreturen, men det er ikke grunnlag for å hevde at han oppfordret til å kjøre fort eller på annen måte påvirket kjøringen.

- (25) Skadens omfang er i As tilfelle større enn i Finanger-saken. Den ervervsmessige uførhet er i begge saker satt til 100 %, men mens skadelidte i Finanger-saken ble 60 % medisinsk invalid, er den medisinske invaliditetsgrad for A satt til 87 %. I proporsjonalitetsvurderingen må det også legges vekt på størrelsen av erstatningen. Etter As beregning utgjør hans erstatningskrav før avkorting til sammen kr 7 900 000. Av dette beløp utgjør kr 1 050 000 ménerstatning, mens resten er erstatning for inntektstap og påførte utgifter. Kravet på ménerstatning er akseptert av TrygVesta Forsikring, men det er uenighet om størrelsen på erstatningen for inntektstap og for påførte utgifter. TrygVesta Forsikring har beregnet As erstatningskrav før avkorting til kr 4 500 000, inklusive ménerstatningen. Uansett om man legger As eller TrygVesta Forsikrings beregning til grunn, vil det i dette tilfellet være uforholdsmessig å avkorte med mer enn 30 %. A og Landsforeningen for Trafikkskadde har i denne forbindelse blant annet vist til at If ved utbetalingen av passasjerulykkesforsikringen bare avkortet med 30 %. Det beløp A har fått utbetalt i passasjerulykkesforsikring, kan etter deres oppfatning ikke tillegges vekt ved proporsjonalitetsvurderingen. Etter deres syn vil det også være uriktig å benytte avkorting som preventivt virkemiddel for å motvirke promillekjøring.
- (26) A og Landsforeningen for Trafikkskadde har nedlagt slik felles påstand:
- ”1. Erstatning fra TrygVesta Forsikring til A etter trafikkulykke 31. august 2002 avkortes etter rettens skjønn.
 2. TrygVesta Forsikring betaler As og Landsforeningen for Trafikkskaddes saksomkostninger for tingretten, med tillegg av lovens rente fra to uker etter forkynnelse av tingrettens dom til betaling skjer.
 3. TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen betaler As og Landsforeningen for Trafikkskaddes saksomkostninger for lagmannsretten, med tillegg av lovens rente fra to uker etter forkynnelse av lagmannsrettens dom til betaling skjer.
 4. TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen betaler As og Landsforeningen for Trafikkskaddes saksomkostninger for Høyesterett, med tillegg av lovens rente fra to uker etter forkynnelse av dommen til betaling skjer.”
- (27) *TrygVesta Forsikring* har med tilslutning fra hjelpeintervenienten, *Trafikkforsikringsforeningen*, i korte trekk anført:
- (28) Den foreliggende sak kan ikke sammenlignes med Finanger-saken. I motsetning til det som var tilfellet i Finanger-saken, var kjøreturen og kjøremåten i vår sak et fellesprosjekt. Lagmannsretten har lagt til grunn at A ”heller har bygget opp under kjøremåten som skjedde med vesentlig høyere hastighet enn tillatt hastighet på 60 km/t, enn det motsatte”. Etter TrygVesta Forsikrings og Trafikkforsikringsforeningens oppfatning har A opptrådt kvalifisert grovt uaktsomt.
- (29) EØS-direktivene om motorvognforsikring griper ikke inn i bilansvarsloven § 7 første ledd. Etter EF-domstolens praksis krever motorvognforsikringsdirektivene at det skal gjøres en konkret og individuell vurdering av hver enkelt sak, og at avkorting ikke er uforholdsmessig. Det er nettopp en slik avkorting bilansvarsloven § 7 første ledd gir anvisning på.

- (30) Den avkortingsvurdering lagmannsretten har foretatt, er etter TrygVesta Forsikrings og Trafikkforsikringsforeningens oppfatning i det alt vesentlige riktig. Avkortingsprosenten er imidlertid satt noe lavt. Etter TrygVesta Forsikrings og Trafikkforsikringsforeningens syn bør den ligge på opp mot 80.
- (31) A og B var sammen om kjøreturen, som i enhver henseende må anses som et fellesprosjekt. Riktignok var det Bs bil, og det var han som kjørte. Ut fra de opplysninger som foreligger, må det imidlertid legges til grunn at det var tilfeldig hvem sin bil de benyttet, og hvem som kjørte. B ville ikke ha kjørt alene. Den ene kan ikke bebreides mer enn den andre.
- (32) Ved vurderingen av hvor høyt avkortingsprosenten skal settes, må det legges vekt på de medisinske konsekvenser av ulykken. Størrelsen av det økonomiske tap kan derimot ikke spille noen rolle. A har mottatt kr 700 000 i passasjerulykkesforsikring fra If og kr 800 000 som å konto-utbetaling på erstatningsoppgjøret fra TrygVesta Forsikring. Selv om de medisinske konsekvenser av ulykken er store, vil det på bakgrunn av As kvalifisert grovt uaktsomme opptreden ikke være uforholdsmessig å foreta avkorting med opp mot 80 %. Det må i denne forbindelse blant annet legges vekt på at dersom det var B som hadde kommet til skade, ville han ikke ha fått noe, jf. bilansvarsloven § 7 fjerde ledd bokstav b. Det at If ved utbetalingen av passasjerulykkesforsikringen, bare har avkortet med 30 %, kan ikke tillegges vekt, da avkortingsvurderingen etter bilansvarsloven § 7 første ledd og forsikringsavtaleloven § 13-9 ikke er sammenfallende. Ved avkorting etter bilansvarsloven § 7 første ledd blir det i praksis benyttet en høyere avkortingsprosent, jf. uttalelse av Avkortingsnemnda 14. mai 2003.
- (33) Etter TrygVesta Forsikrings og Trafikkforsikringsforeningens oppfatning må det ved fastsettelsen av avkortingsprosent også legges vekt på at avkortingsordningen har et preventivt siktemål. Det følger av Rt. 1997 side 149 at bilansvarslovens tidligere bestemmelse om at en passasjer som av fri vilje lot seg kjøre av en fører som han visste eller måtte vite var påvirket av alkohol, som hovedregel ikke hadde krav på erstatning, hadde et klart preventivt formål. Når denne bestemmelse er blitt opphevd, må prevensjonshensynet kunne ivaretas ved bruk av bestemmelsen om avkorting på grunn av medvirkning.
- (34) TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen har nedlagt slik felles påstand:
- ”Den erstatning TrygVesta Forsikring er ansvarlig for å betale A etter bilansvarsloven for skader påført ham 31. august 2002 reduseres etter rettens skjønn med inntil 80 %.”**
- (35) *Mitt syn på saken*
- (36) Jeg er kommet til at lagmannsretten har fastsatt en for høy avkortingsprosent, og at As anke således må tas til følge.
- (37) Spørsmålet om hvorvidt og i hvilken utstrekning det ved fastsettelsen av erstatningen for de skader som A pådro seg ved trafikkulykken 31. august 2002, skal gjøres fradrag på grunn av medvirkning, reguleres av bilansvarsloven § 7 første ledd, som bestemmer:
- ”Har skadelidaren medverka til skaden med vilje eller i aktløsyse, 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.”**

- (38) Det er på det rene – og ikke omtvistet – at trafikkulykken skyldtes at bilføreren, B, var beruset. Det er heller ikke omtvistet at A visste at B var beruset. Partene er også enige om at A ved å bli med på kjøreturen må anses å ha medvirket til de skader han pådro seg, og at han – siden han var kjent med Bs alkoholkonsum – er mer enn ”berre lite” å legge til last. Det er på denne bakgrunn klart at vilkårene for å foreta avkorting etter § 7 første ledd er oppfylt. Spørsmålet er hvor stort fradraget skal være.
- (39) Før jeg går inn på hvor stort fradrag TrygVesta Forsikring kan kreve på grunn av As medvirkning, vil jeg gi en nærmere redegjørelse for *de rettslige retningslinjene for gjennomføring av avkorting*.
- (40) Medvirkningsbestemmelsen i bilansvarsloven § 7 første ledd har stått uforandret siden loven ble vedtatt i 1961. Som begrunnelse for bestemmelsen blir det i Ot.prp. nr. 24 (1959–60) om lov om erstatning for skade voldt av motorkjøretøy (bilansvarsloven), side 28 blant annet fremholdt:

”Også etter den foreslåtte regel vil skadelidte sikres full erstatning i alle tilfelle hvor han – i siste instans etter domstolenes mening – bare har vist liten aktløyse. ...

Ved større grader av aktløyse overlates det etter forslaget til domstolenes frie skjønn å avgjøre om det overhodet skal foretas noen nedsetting av erstatningen og i tilfelle med hvilken sum.

Den nåværende regel, som bare gir adgang til skadefordeling når skadelidte har vist grov aktløyse og også vogneieren eller føreren har gjort feil, virker unødig stiv – i begge retninger. At man i andre tilfelle ved skadeoppgjøret overhodet ikke skal kunne ta noe som helst hensyn til skadelidtes opptreden, kan i det lange løp i preventiv henseende virke uheldig, særlig når det gjelder syklistene og andre som opptrer aktivt i trafikken, og som derfor bør innskjerpes en særlig aktpågivenhet og en nøye etterleving av trafikreglene. ... På den annen side kan det forekomme tilfelle hvor skadelidte har utvist grov aktløyse, men hvor det likevel er støtende og sosialt uforsvarlig at han overhodet ikke skal få noen som helst erstatning, ...

Etter den nye, elastiske regel i komitéforslaget vil man i alle disse tilfelle kunne komme fram til et resultat som domstolene finner rimelig. ... I mange tilfelle kan det være rimelig å nedsette erstatningen med en nærmere avpasset, bestemt sum, istedenfor å fastsette en fordelingsbrøk for skadefordelingen. Dette kan være formålstjenlig i tilfelle hvor man av preventive grunner ønsker å markere at skadelidte har opptrådt uforsiktig og klanderverdig, men hvor man likevel – f.eks. ved store og alvorlige personskader – finner det urimelig å redusere erstatningen sterkere enn at han sikres et noenlunde forsvarlig, levelig grunnlag. Den nye regel behøver derfor ikke praktiseres slik at uforsiktige skadelidte ved skjematisk bruk bare tildeles åpenbart utilstrekkelige erstatninger for alvorlige skader og altså stilles mer eller mindre uforsikret mot trafikkskader. Dette ville i mange tilfelle være sosialt uforsvarlig og som oftest upåkrevd i preventivt øyemed.”

- (41) Som det fremgår, er bestemmelsen om avkorting på grunn av medvirkning forutsatt blant annet å ha som formål å stimulere til aktsom opptreden i trafikken. Samtidig går det en grense for hvor langt bestemmelsen kan benyttes med preventivt formål: Selv om skadelidte har opptrådt grovt uaktsomt, må han sikres en erstatning som oppfattes som sosialt rettferdig.
- (42) Før lovendring i 2001 fastsatte § 7 tredje ledd bokstav b at en passasjer som av fri vilje lot seg kjøre i den motorvogn som gjorde skade, ikke kunne få erstatning ”utan at særlege

grunnar er for det, dersom han ... visste eller måtte vita at vognføreren var påverka av alkohol eller andre rusande eller døyvande råder (jf vegtrafikklova § 22 første leden)". På bakgrunn av at Høyesterett i plenumsdom i Rt. 2000 side 1811 (Finanger I) kom til at denne bestemmelse var i strid med EØS-direktivene om motorvognforsikring, ble bestemmelsen opphevd ved lovendring i 2001.

- (43) Høyesterett bygde i plenumsdommen blant annet på en rådgivende tolkingsuttalelse fra EFTA-domstolen av 17. november 1999. Denne var innhentet under Høyesteretts behandling av saken, og konkluderte med at den daværende bestemmelse i bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b var i strid med EØS-retten. Under prosedyren for EFTA-domstolen ble det reist spørsmål om forholdet mellom denne bestemmelse og bestemmelsen i § 7 første ledd om avkorting på grunn av medvirkning. Om dette uttalte EFTA-domstolen (avsnitt 34):

"Det har blitt fremsatt anførsler om muligheten for å redusere forsikringsutbetalingen som følge av medvirkning. Domstolen begrenser seg til å slå fast at en reduksjon av erstatningen på grunn av medvirkning, må være mulig i unntakstilfelle. Men de prinsipper som er slått fast i motorvognforsikringsdirektivene må respekteres. Dersom en passasjer som passivt sitter på i en bil som føres av en beruset fører, nektes erstatning eller får erstatningen redusert på en måte som er uforholdsmessig i forhold til den skadelidtes medvirkning til skaden, må det anses å være uforenlig med direktivene."

- (44) Da den tidligere § 7 tredje ledd bokstav b ble opphevd ved lovendring i 2001, ble det forutsatt at det "ikkje vil vere i strid med EØS-retten å la bilansvarslova § 7 første leden gjelde for skadeliden passasjer som har medverka til sin eigen skade", se Ot.prp. nr. 67 (2000–2001) om lov om endringar i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer, side 4. Etter Justisdepartementets oppfatning måtte medvirkningsbegrepet forstås slik at det "som utgangspunkt mest naturleg femner om alle tilfella der passasjeren visste eller burde visst at vognføreren er rusa, dersom rusen er årsak til at skaden skjer", se proposisjonen side 5. Under henvisning til kriteriene i § 7 første ledd ble det i odelstingsproposisjonen presisert at hvorvidt erstatningskravet skal nedsettes dersom skadelidte er mer enn lite å legge til last, og i tilfelle med hvilket beløp, er "overlate til retten sitt skjøn", se proposisjonen side 6.
- (45) Departementets syn på bruk av avkortingsregelen i § 7 første ledd i tilfeller hvor passasjeren visste eller burde vite at føreren var beruset, fikk Stortingets tilslutning. I justiskomiteens innstilling til Odelstinget blir det således fremholdt at det er "viktig å ha erstatningsregler som kan forebygge promillekjøring", og at det derfor er "riktig å ha regler om avkorting eller ingen erstatning dersom den skadede selv er skyld i skaden". Samtidig presiserer imidlertid komiteen at disse reglene likevel ikke må "være så strenge at de kan slå urimelig ut for skadelidte", se Innst. O. nr. 92 (2000–2001) om lov om endringer i lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn gjer, side 2.
- (46) Den forståelse av EØS-direktivene om motorvognforsikring som EFTA-domstolen og Høyesterett bygde på i Finanger-saken, er senere blitt presisert ved et endringsdirektiv – Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/14/EF av 11. mai 2005, som er det femte EF-direktiv om motorvognforsikring. Ved artikkel 4 i dette direktivet ble det gjort følgende endring i rådsdirektiv 90/232/EØF (som er det tredje motorvognforsikringsdirektiv) artikkel 1:

”Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at enhver lovbestemmelse eller ethvert vilkår i en forsikringsavtale som utelukker en passasjer fra slik dekning med den begrunnelse at vedkommende kjente til eller burde kjent til at føreren av kjøretøyet var påvirket av alkohol eller et annet rusmiddel da ulykken inntraff, skal anses ugyldig når det gjelder erstatningskrav fra en slik passasjer.”

- (47) I fortalen til det femte motorvognforsikringsdirektiv blir det blant annet uttalt (punkt 15):

”Det at alle passasjerer i et kjøretøy omfattes av forsikringen er et viktig framskritt i gjeldende lovgivning. Dette formålet ville settes i fare dersom passasjerer ble utelukket fra forsikringsdekning i henhold til nasjonal lovgivning eller vilkår i en forsikringsavtale fordi de hadde eller burde hatt kjennskap til at føreren av kjøretøyet var påvirket av alkohol eller annet rusmiddel da ulykken inntraff. En passasjer har vanligvis ikke forutsetninger for å vurdere graden av beruselse hos føreren. Målet om å avskrekke personer fra å kjøre under påvirkning av rusmidler oppnås ikke ved å redusere forsikringsdekningen for passasjerer som er skadelidte ved motorvognulykker. Dekning av slike passasjerer gjennom den lovpliktige motorvognforsikringen for kjøretøyet berører imidlertid verken passasjerens ansvar i henhold til gjeldende nasjonal lovgivning, eller størrelsen på en eventuell skadeserstatning ved en bestemt ulykke.”

- (48) Den trafikkulykke vår sak gjelder, inntraff 31. august 2002. Spørsmålet om i hvilken utstrekning det overfor A uten hinder av EØS-direktivene om motorvognforsikring kan foretas avkorting av erstatningen på grunn av medvirkning, må løses ut fra hvordan disse direktivene lød før presiseringen ved femte direktiv i 2005.

- (49) Hvorvidt det etter EØS-direktivene om motorvognforsikring før den presisering som ble foretatt ved femte direktiv, var adgang til å gjennomføre avkorting av erstatning overfor passasjerer som visste eller burde vite at føreren var påvirket av alkohol, er behandlet av EF-domstolen i dom av 30. juni 2005 i saken Katja Candolin mfl. mot forsikringsselskapet Pohjola mfl. og i dom 19. april 2007 i saken Elaine Farrell mot Alan Whitty mfl. De trafikkulykkene disse sakene gjaldt, inntraff i henholdsvis 1996 og 1997.

- (50) I Candolin-dommen uttalte EF-domstolen (avsnittene 24–31):

”Hvad angår bortfald eller nedsættelse af erstatningen fra den lovpligtige ansvarsforsikring for et motorkøretøj til en passager, som har lidt skade ved en færdselsulykke, på grund af den pågældendes egen medvirken til skaden, fremgår det af formålet med det første, andet og tredje direktiv og af disses ordlyd, at de ikke tilsigter en harmonisering af erstatningsansvarsordningerne i medlemsstaterne, og at medlemsstaterne på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer (dom af 14.9.2000, sag C-348/98, Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira, Sml. I, s. 6711, præmis 23 og 29).

Forsikringsselskapet Pohjola samt den finske, tyske, østrigske og norske regering har gjort gjældende, at fællesskabsretten ikke indeholder nogen begrænsninger for vurderingen ifølge national erstatningsret af den betydning, som en passagers egen medvirken har for den skade, han har lidt.

Dette argument kan ikke lægges til grund.

Medlemsstaterne skal udøve deres kompetence under overholdelse af fællesskabsretten, og navnlig første direktivs artikel 3, stk. 1, andet direktivs artikkel 2, stk. 1, og tredje direktivs artikel 1, som har til formål at sikre, at alle de passagerer, som har lidt skade ved et uheld forvoldt af et motorkøretøj, kan få erstattet skaden af den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjet.

Nasjonale retsforskrifter om erstatning af skader som følge af trafikulykker kan således ikke fratage nævnte bestemmelser deres effektive virkning.

Dette vil imidlertid være tilfældet, hvis en national lovgivning, som er udformet på grundlag af generelle og abstrakte kriterier, enten bestemmer, at en passagers ret til erstatning fra den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjet bortfalder alene af den grund, at den pågældende har medvirket til skadens indtræden, eller uforholdsmæssigt begrænser retten til erstatning.

Erstatningen til skadelidte kan kun begrænses under særlige omstændigheder og efter en individuell vurdering.

Ved vurderingen af, om der foreligger sådanne særlige omstændigheder, og om nedsættelsen af erstatningen er forholdsmæssig – hvilken vurdering det tilkommer den nationale ret at foretage – er den omstændighed, at den pågældende passager er ejer af det køretøj, hvormed føreren har forvoldt ulykken, uden betydning.”

- (51) Disse synspunktene blir fulgt opp i Farrell-dommen. Etter først å ha påpekt at det må skilles mellom ”forpligtelsen til forsikringsdækning af passagerer”, som er ”sikret og nærmere fastlagt i fællesskabsbestemmelserne”, og ”omfanget af erstatningspligten over for passagererne”, som ”i det væsentlige er regulert af national ret” (avsnitt 32), uttaler domstolen (avsnittene 33–35):

”Herom [dvs. om omfanget af erstatningspligten over for passagererne] har Domstolen tidligere fastslået, at første, andet og tredje direktiv ikke tilsigter en harmonisering af erstatningsansvarsordningerne i medlemsstaterne, men at medlemsstaterne på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer, idet de dog er forpligtet til at sikre, at det erstatningsansvar, der gælder i henhold til deres nationale ret, er dækket af en forsikring i overensstemmelse med bestemmelserne i de nævnte tre direktiver (dom af 14.9.2000, sag C-348/98, Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira, Sml. I, s. 6711, præmis 23 og 29, og af 30.6.2005, sag C-537/03, Candolin m.fl., Sml. I, s. 5745, præmis 24).

Det fremgår endvidere af Domstolens praksis, at medlemsstaterne skal udøve deres beføjelser på dette området under overholdelse af fællesskabsretten, navnlig tredje direktivs artikel 1, og at de nationale retsforskrifter om erstatning af skader som følge af trafikulykker ikke må fratage denne artikel dens effektive virkning (jf. i denne retning dom af 28.3.1996, sag C-129/94, Ruiz Bernáldez, Sml. I, s. 1829, præmis 19, samt Candolin-dommen, præmis 27 og 28).

En national lovgivning, som er udformet på grundlag af generelle og abstrakte kriterier, må derfor ikke indebære, at en passagers ret til erstatning udelukkes eller begrænses uforholdsmæssigt alene af den grund, at den pågældende har medvirket til skadens indtræden. Erstatningen til skadelidte kan kun begrænses under særlige omstændigheder og efter en individuell vurdering under overholdelse af fællesskabsretten (jf. i denne retning Candolin-dommen, præmis 29, 30 og 35).”

- (52) Disse dommene av EF-domstolen må det min mening forstås slik at spørsmålet om det skal foretas avkorting av erstatning etter trafikkulykke på grunn av medvirkning, som utgangspunkt reguleres av nasjonal rett. På samme måte må fortalen til femte direktiv forstås. Nasjonale medvirkningsregler kan imidlertid ikke praktiseres slik at EØS-direktivene om motorvognforsikring blir fratatt deres effektive virkning. Dette innebærer blant annet at en passasjer ikke kan nektes erstatning eller få erstatningen redusert bare fordi han kjente eller burde ha kjent til at føreren var påvirket av alkohol eller annet rusmiddel. Avkorting av erstatning på grunn av medvirkning må være konkret og reelt

begrunnet, og dersom det finnes grunnlag for avkorting, må denne være forholdsmessig. Det er ikke adgang til å benytte regler om avkorting på grunn av medvirkning utelukkende i sanksjonsøyemed. Dette samsvarer etter min mening godt med de retningslinjer for praktisering av avkortingsregelen i bilansvarsloven § 7 første ledd som er gitt i norske lovforarbeider. Avkorting skal blant annet tjene et preventivt formål, men dette kan ikke være den eneste begrunnelse for avkorting: Det må foreligge en reell medvirkningssituasjon, og det kan ikke gjennomføres avkorting med mer enn det som tilsvarer skadelidtes bidrag til ulykken. Og under enhver omstendighet kan avkorting ikke gjennomføres på en måte som virker sosialt urettferdig eller urimelig.

(53) Jeg går så over til *fastsettelsen av den konkrete avkortingsprosent*.

(54) Siden Høyesteretts flertall i plenumsdommen i Rt. 2000 side 1811 (Finanger I) kom til at den daværende bestemmelse i bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b ikke kunne tilsidesettes på grunnlag av EØS-direktivene om motorvognforsikring, var det bare mindretallet som tok stilling til om skadelidte måtte tåle avkorting etter bestemmelsen om medvirkning i § 7 første ledd. Skadelidtes medisinske invaliditet var i denne saken satt til 60 %, mens den ervervsmessige uførhet var vurdert til 100 %. Med tilslutning fra de øvrige dommerne som utgjorde mindretallet, uttalte annenvoterende, dommer Oftedal Broch:

”Ved fastsettelsen av avkortningens størrelse er det vesentlig at A [skadelidte] har utvist klar uaktsonhet. 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 [sjåføren] 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 [idet en annen passasjer omkom]. As skader ble tillagt betydelig vekt ved straffutmålingen.

Ut fra en helhetsvurdering av As forhold og en avveining av hennes og Bs handlinger finner jeg at den avkortning A bør tåle, må være mindre enn 50 prosent. Lagmannsretten fastsatte avkortningen til 30 prosent. Jeg finner ikke grunn til å fravike denne vurderingen.”

(55) I odelstingsproposisjonen til lovendringen i 2001 blir denne uttalelsen gjengitt. Deretter uttaler Justisdepartementet (Ot.prp. nr. 67 (2000–2001), side 6):

”Departementet er samd i dei generelle synspunkta som andrevoterande gir uttrykk for, og kan også slutte seg til den konkrete vurderinga som her vert gjort. Andrevoterande er inne på fleire moment som står sentralt i avkortingsvurderinga, m.a. graden av skyld hos skadelidne og hos skadevaldaren, kven som tok initiativ til køyringa, om skadelidne har påverka køyringa, alderen til skadelidne, og konsekvensane av ulykka for skadelidne. Departementet vil understreke at det kan vere innbyrdes store skilnader mellom promilleulykkene, og at det etter omstenda kan vere grunn til å avkorte både mindre og meir enn det som andrevoterande tok til orde for i dommen. Reint unntaksvis kan det også tenkjast at avkorting ikke bør skje, sjølv om skadelidne kan leggjast meir enn ‘lite til last’.”

(56) Selv om dommer Oftedal Brochs votum i Rt. 2000 side 1811 er et mindretallsvotum, har det som følge av den tilslutning det fikk i odelstingsproposisjonen til lovendringen i 2001,

høy rettskildeverdi. Dette votumet må etter min mening være retningsgivende for hvordan avkortingsprosenten skal fastsettes.

- (57) Jeg finner det klart at A har hatt en mer fremtredende medvirkerrolle enn skadelidte i Finanger-saken. I vår sak var det bare A og føreren som la ut på tur, og kjøreturen må som TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen har fremholdt, i det hele betraktes som et fellesprosjekt. Etter min mening må likevel B som var sjåfør, anses å ha innehatt en mer sentral rolle ved ulykken enn A. Selv om det kunne være noe tilfeldig hvilken bil som ble benyttet, er det på det rene at kjøreturen fant sted i en bil som B disponerte, og at det var B som var sjåfør. Den som i beruset tilstand setter seg bak rattet, har et særlig ansvar. I forhold til A hefter TrygVesta Forsikring som trafikkforsikrer for Bs bidrag til ulykken. As bidrag består i at han ikke kom med motforestillinger, men frivillig ble med på turen. I motsetning til det lagmannsretten synes å ha lagt til grunn, mener jeg at det ikke finnes bevismessig dekning for å hevde at A har vært aktiv pådriver for at B skulle kjøre så fort som han gjorde.
- (58) Selv om A ikke har vært pådriver for at B kjørte så fort som han gjorde, må A – med den kunnskap han hadde om Bs alkoholkonsum – anses for grovt uaktsomt å ha medvirket til de skader han pådro seg. Som tidligere nevnt, kan imidlertid en passasjer ikke få erstatningen redusert på en måte som er uforholdsmessig i forhold til hans medvirkning til skaden. Siden Bs rolle må anses som mer sentral enn As, og TrygVesta Forsikring i forhold til A hefter for Bs bidrag til ulykken, finner jeg avkortingsprosenten bør settes til under 50.
- (59) Ved Tønsberg tingretts dom 16. august 2005 er A dømt for å ha kjørt i påvirket tilstand 16. februar 2005. Lagmannsretten har lagt til grunn at det faktum at A etter ulykken har kjørt i påvirket tilstand ”underbygger ... at A hadde en lav terskel med hensyn til å involvere seg i kjøring i ruspåvirket tilstand”. Jeg kan imidlertid ikke se at den etterfølgende dom kan kaste noe lys over As skyld i trafikkulykken 31. august 2002. A har etter ulykken befunnet seg i en vanskelig livssituasjon, og har ved flere anledninger misbrukt rusmidler. Jeg anser disse forholdene irrelevante og går derfor ikke nærmere inn på dem.
- (60) TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen har hevdet at det må legges til grunn at B og A også har promillekjørt før ulykken 31. august 2002. Jeg kan ikke se at det finnes tilstrekkelig bevismessig dekning for dette.
- (61) I tillegg til ”åtferda på kvar side” skal det etter § 7 første ledd ved fastsettelsen av hvor stort fradrag som skal gjøres i erstatningen, legges vekt på ”tilhøva elles”. Som det fremgår av det jeg har gjengitt fra lovforarbeidene, må det ved utmåling av erstatning for personskade blant annet legges stor vekt på hvilke konsekvenser skaden har for skadelidte. Det sentrale vil her ikke være størrelsen av det økonomiske tap, men graden av medisinsk og ervervsmessig uførhet.
- (62) Avdelingsoverlege, dr. med. Nils Hjeltnes har i spesialisterklæring 28. oktober 2006 beregnet den medisinske invaliditetsgrad til 87 %. Denne vurdering bygger på at A har pådratt seg en ”komplett ryggmargsskade med skadenivå Th7”, og at han som følge av ulykken er blitt lam fra en håndsbredd under brystvortene og ned til og med tærne og i alle dagliglivets aktiviteter er helt avhengig av rullestol. På grunn av lammelsen fra brystet og ned har A svekket sittefunksjon og kan falle forover og ut av rullestolen. Som

tilleggskomplikasjon har han utviklet behandlingstrengende nevrologiske smerter. Den ervervsmessige invaliditet er anslått til 100 %.

- (63) Fra As og Landsforeningen for Trafikkskaddes side har det vært anført at det ved avgjørelsen av hvor stort fradrag A må tåle på grunn av sin medvirkning, blant annet må legges vekt på hans alder. Etter min oppfatning kan imidlertid alderen ikke tillegges særlig vekt ved vurderingen av skadelidtes skyld. Da ulykken inntraff, var A 18 år og seks måneder. Han hadde førerkort og må forutsettes å ha vært vel kjent med den risiko som er forbundet med promillekjøring. Ved vurderingen av konsekvensene av personskaden må derimot alderen tas i betraktning. A var ung og hadde livet foran seg. For en person på hans alder vil konsekvensene av den omfattende personskade han har pådratt seg, være særlig store.
- (64) TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen har anført at det ved fastsettelsen av avkortingsprosentens størrelse blant annet må tas hensyn til at dersom det var B som var blitt skadet, ville han som utgangspunkt ikke ha hatt krav på erstatning, jf. bilansvarsloven § 7 fjerde ledd bokstav b. Dette er imidlertid en konsekvens av at føreren ikke er beskyttet av EØS-direktivene om motorvognforsikring. Jeg finner det klart at det ved fastsettelsen av erstatningen for en passasjer som er kommet tilskade, ikke kan legges vekt på hvilken erstatning en tilskadekommet bilfører ville ha hatt krav på.
- (65) På grunnlag av en samlet vurdering av skadelidtes og bilførerens adferd og de konsekvenser personskaden har fått for A, finner jeg at TrygVesta Forsikring ikke kan gjennomføre avkorting med mer enn 40 %.
- (66) Med dette resultat har As anke i det vesentlige ført frem, mens TrygVesta Forsikrings motanke har vært forgjeves. Jeg finner det klart at TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen må pålegges å betale de saksomkostninger som motanken for Høyesterett har påført A og Landsforeningen for Trafikkskadde, jf. tvistemålsloven § 180 første ledd. Etter min oppfatning bør imidlertid A og Landsforeningen for Trafikkskadde også tilkjennes saksomkostninger for tingretten og lagmannsretten og i hovedanken for Høyesterett, jf. tvistemålsloven § 174 andre ledd og § 180 andre ledd. Riktignok kan de på bakgrunn av deres prosedyre ikke anses å ha fått fullt medhold. De har imidlertid oppnådd et vesentlig bedre resultat enn for lagmannsretten, og sammenlignet med den påstand TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen har nedlagt, har A og Landsforeningen for Trafikkskadde i det vesentlige vunnet frem. På denne bakgrunn finner jeg at A og Landsforeningen for Trafikkskadde bør tilkjennes fulle saksomkostninger for samtlige instanser.
- (67) Advokat Christian Lundin har på vegne av A og Landsforeningen for Trafikkskadde krevd kr 198 749 i saksomkostninger for tingretten, kr 206 852 for lagmannsretten og kr 410 930 for Høyesterett. Av disse beløpene utgjør prosessfullmektigens salær eksklusive merverdiavgift henholdsvis kr 150 000, kr 140 000 og kr 300 000. Jeg finner å måtte legge omkostningsoppgavene for tingretten og lagmannsretten til grunn. Det salær som kreves for Høyesterett, overstiger derimot etter min oppfatning det som må anses nødvendig for å få saken betryggende utført, jf. tvistemålsloven § 176. Ankeforhandlingen for Høyesterett har tatt en og en halv dag. I tillegg har det vært avholdt bevisopptak. Jeg finner at nødvendig salær for Høyesterett inklusive saksforberedelse og gjennomføring av bevisopptak kan settes til kr 250 000.

- (68) På denne bakgrunn blir A og Landsforeningen for Trafikkskadde å tilkjenne kr 198 749 i saksomkostninger for tingretten.
- (69) Da Vesta Forsikring AS ble dømt til å betale saksomkostninger for tingretten, skal TrygVesta Forsikring av omkostningene for tingretten betale forsinkelsesrente fra to uker etter forkynnelse av tingrettens dom, se tvistemålsloven § 146 andre ledd, jf. forsinkelsesrenteloven § 2 sammenholdt med § 3 første ledd første punktum.
- (70) Av omkostningene for lagmannsretten har A og Landsforeningen for Trafikkskadde krav på rentekompensasjon. Denne settes til kr 5 800.
- (71) Saksomkostningene for lagmannsretten fastsettes etter dette til kr 212 652.
- (72) I oppgaven over saksomkostninger for Høyesterett har A og Landsforeningen for Trafikkskadde uteglemt ankegebyr. Dette utgjør kr 23 220.
- (73) På dette grunnlag fastsettes As og Landsforeningen for Trafikkskaddes saksomkostninger for Høyesterett slik:
- | | |
|---|-------------------|
| - Advokatsalær | kr 250 000 |
| - Utgifter til utdrag | kr 13 676 |
| - 25 % merverdiavgift av kr 263 676 | kr 65 919 |
| - Ankegebyr | kr 23 220 |
| - Øvrige utgifter i henhold til oppgave | <u>kr 18 835</u> |
| - Til sammen | <u>kr 371 650</u> |
- (74) For lagmannsretten og Høyesterett har Trafikkforsikringsforeningen opptrådt som hjelpeintervenient for TrygVesta Forsikring. I medhold av tvistemålsloven § 178 andre ledd finner jeg at TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen må pålegges solidaransvar for omkostningene for disse instansene.
- (75) Fra det tidspunkt plikten til å betale saksomkostningene for lagmannsretten og Høyesterett forfaller, påløper forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum.

(76) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Den erstatning som A har krav på fra TrygVesta Forsikring for de skader som han pådro seg ved trafikkulykke 31. august 2002, reduseres med 40 – førti – prosent på grunn av medvirkning.
2. I saksomkostninger for tingretten betaler TrygVesta Forsikring til A og Landsforeningen for Trafikkskadde i fellesskap 198 749 – etthundreognittiåttetusensjuhundreogførtini – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra to uker etter forkynnelsen av tingrettens dom til betaling skjer.
3. I saksomkostninger for lagmannsretten betaler TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen én for begge og begge for én til A og Landsforeningen for Trafikkskadde i fellesskap 212 652 – tohundreogtolvtusensekshundreogfemtito – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra forfall til betaling skjer.
4. I saksomkostninger for Høyesterett betaler TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen én for begge og begge for én til A og Landsforeningen for Trafikkskadde i fellesskap 371 650 – trehundreogsyttientusensekshundreogfemti – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra forfall til betaling skjer.

- (77) Kst. dommer **Kaasen:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (78) Dommer **Øie:** Likeså.
- (79) Dommer **Tjomsland:** Likeså.
- (80) Dommer **Gjølstad:** Likeså.

(81) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Den erstatning som A har krav på fra TrygVesta Forsikring for de skader som han pådro seg ved trafikkulykke 31. august 2002, reduseres med 40 – førti – prosent på grunn av medvirkning.
2. I saksomkostninger for tingretten betaler TrygVesta Forsikring til A og Landsforeningen for Trafikkskadde i fellesskap 198 749 – etthundreogtittitusetusensjuhundreogførtini – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra to uker etter forkynnelsen av tingrettens dom til betaling skjer.
3. I saksomkostninger for lagmannsretten betaler TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen én for begge og begge for én til A og Landsforeningen for Trafikkskadde i fellesskap 212 652 – tohundreogtolvtusensekshundreogfemtito – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra forfall til betaling skjer.
4. I saksomkostninger for Høyesterett betaler TrygVesta Forsikring og Trafikkforsikringsforeningen én for begge og begge for én til A og Landsforeningen for Trafikkskadde i fellesskap 371 650 – trehundreogsyttientusensekshundreogfemti – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra forfall til betaling skjer.

Riktig utskrift bekreftes: