



NORGES HØYESTERETT

Den 29. juni 2016 avsa Høyesterett dom i

HR-2016-01464-A, (sak nr. 2016/17), sivil sak, anke over dom,

Oslo Forsikring AS

(advokat Ståle Hovda – til prøve)

mot

A

(advokat Faruk Resulovic – til prøve)

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

- (1) Kst. dommer **Sæbø**: Saken gjelder hvor stor avkortning som skal foretas i erstatning for personskade etter jernbaneansvarsloven på grunn av skadelidtes medvirkning.
- (2) Skadelidte, A – heretter A – ble fredag 6. april 2012 ca. kl. 15.20 påkjørt av en trikk ved Nationalteatret stasjon i Oslo. Hun sto utenfor nedgangen til t-banen da hun fikk telefon fra en hun skulle møte om at vedkommende var forsinket. Hun bestemte seg da for å krysse Stortingsgaten for å vente i en kiosk på den andre siden.
- (3) I Stortingsgaten er det på dette stedet en lysregulert fotgjengerovergang. Det er et kjørefelt for biler og busser, så en trafikkøy, så en trikkelinje i hver retning, en trafikkøy til og så et kjørefelt for biler og busser. Det er vanligvis svært mange busser og trikker som passerer her, og mange mennesker som krysser gaten. Fredag 6. april 2012 var langfredag i påskeuken, og det var derfor mindre trafikk enn vanlig.
- (4) A gikk eller løp ut i trikkelinjen mens det var rødt lys for fotgjengere. Hun ble da påkjørt av en trikk som kom fra hennes venstre side og var på vei til Nationalteatret holdeplass. Hun ble truffet av fronten på trikken og kastet noen meter oppover i sporet, hvor hun ble liggende på skinnene foran trikken som fikk stoppet. Hun ble fraktet i ambulanse til Ullevål sykehus hvor det ble konstatert blant annet brudd i bekkenet, brudd i kjeven og kuttskade på haken.
- (5) Hun ble operert i hofte og kjeve på Ullevål sykehus, og overført til Sunnaas sykehus den 25. april 2012. Hun var der til rehabilitering til 13. juli 2012. Hun har etter dette gått til fysioterapibehandling og brukt smertestillende på grunn av smerter i hoften. Hun har også hatt omfattende tannbehandling, blant annet flytting av ben i kjeven.

- (6) Trikkens ferdsskriver viste at trikken holdt en hastighet på ca. 25 kilometer per time inn mot fotgjengerovergangen. Ferdsskriveren viste også at trikkens farebremse var aktivert de siste meterne.
- (7) Partene er enige om at trikkeføreren ikke er noe å bebreide for påkjørselen. Han ringte to ganger med trikkens klokke da han nærmet seg holdeplassen på Nationaltheatret fordi det sto mye folk ved overgangen. Det sto flere personer på trafikkøyen og ventet på grønt lys da A gikk eller løp rett forbi dem ut i trikkesporet. Partene er enige om at hun ikke kan ha hørt trikkens klokke, og at hun må ha gått i egne tanker.
- (8) Trikken tilhørte Oslotrikken AS, som er forsikret i Oslo Forsikring AS – heretter Oslo Forsikring. Oslo Forsikring erkjente erstatningsansvar overfor A etter jernbaneanvarsloven § 9, men mente erstatningen måtte avkortes med 100 prosent etter samme lov § 12 fordi hun hadde medvirket til skaden.
- (9) A klaget avgjørelsen inn for Finansklagenemnda, hvor hun fikk delvis medhold. Finansklagenemnda fant at A hadde vært mer enn lite å laste for skaden, men at hun ikke hadde opptrådt grovt uaktsomt. Nemnda kom til at avkortning på 30 prosent "etter omstendighetene [kunne] aksepteres i forhold til de pådratte utgiftene, men presentsatsen bør revurderes hvis skadebeløpet skulle bli større enn hva som nå er kjent". Oslo Forsikring aksepterte ikke Finansklagenemndas avgjørelse.
- (10) A tok 8. april 2014 ut stevning mot Oslo Forsikring med påstand om at Oslo Forsikring er erstatningsansvarlig for skadene A ble påført. Påstanden ble senere endret til at ansvaret fastsettes etter rettens skjønn. Oslo Forsikring la i tilsvaret ned påstand om at selskapets ansvar overfor A ble redusert etter rettens skjønn, idet man uttalte at ut fra faktum i saken, herunder den informasjon man da hadde om skadene A pådro seg, burde avkortningen settes til 75 prosent.
- (11) Oslo tingrett avsa 21. oktober 2014 dom med slik domsslutning:
- "Oslo Forsikring AS erstatning overfor A etter ulykken 6. april 2012 reduseres med 50 % på grunn av medvirkning."**
- (12) Tingretten fant at As opptreden var uaktsom, mot grensen til grovt uaktsom. Etter en helhetsvurdering kom tingretten til at avkortning med 50 prosent var passende.
- (13) Oslo Forsikring anket direkte til Høyesterett. Høyesteretts ankeutvalg ga ikke tillatelse til direkte anke og sendte saken til Borgarting lagmannsrett.
- (14) Lagmannsretten avsa 6. november 2015 dom med slik domsslutning:
- "1. Anken forkastes.**
- 2. I sakskostnader for lagmannsretten betaler Oslo Forsikring AS til A 90 000 – nittitusen – kroner innen to uker fra forkynnelse av dommen."**
- (15) Lagmannsretten kom i likhet med tingretten til at As atferd ikke kunne anses som grovt uaktsom, men at det likevel var "klart at hennes klare uaktsomhet veier tungt som argument for en vesentlig avkortning av hennes erstatningskrav". Blant annet under

henvisning til nyere rettspraksis om avkortning i erstatning etter bilansvarslova kom lagmannsretten til samme resultat som tingretten.

- (16) Oslo Forsikring har anket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen, nærmere bestemt størrelsen på avkortningen av erstatningen etter jernbaneansvarsloven § 12.
- (17) Den ankende part – *Oslo Forsikring AS* – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (18) Lovgiver ønsket en strengere norm for vurderingen av skadelidtes forhold etter jernbaneansvarsloven enn etter bilansvarslova. Dette må bety at avkortning etter skade ved påkjørsel av trikk skal bedømmes strengere enn et teoretisk tenkt likt tilfelle med skade ved påkjørsel av motorvogn.
- (19) Avkortning bør i dette tilfellet skje med 75 prosent og i alle fall med mer enn 50 prosent. Skadelidtes uaktsomhet er sentral ved avkortningsvurderingen. Hun må anses å ha utvist grov uaktsomhet.
- (20) Oslo Forsikring AS har lagt ned slik påstand:
- "Oslo Forsikring AS erstatning overfor A etter ulykken 6. april 2012 reduseres på grunn av medvirkning med 75 prosent."**
- (21) Ankemotparten – A – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (22) Aktsomhetsnormen ved avkortning etter jernbaneansvarsloven § 12 ved påkjørsel av trikk er ikke strengere enn tilsvarende norm i bilansvarslova § 7.
- (23) Selv om det skulle gjelde et skjerpet krav til aktsomhet ved påkjørsel av trikk, skal dette ikke ha generell betydning for vurderingen av om og eventuelt hvor stor avkortning som skal foretas.
- (24) A erkjenner å være mer enn bare lite å legge til last for skaden. Hennes handlemåte kan imidlertid ikke anses å være grovt uaktsom.
- (25) Lagmannsrettens avkortning med 50 prosent er for høyt i denne saken, men av prosessøkonomiske årsaker aksepteres avkortning på maksimalt 50 prosent.
- (26) A har lagt ned slik påstand:
- 1. Anken forkastes.**
- 2. A tilkjennes sakens omkostninger for Høyesterett."**
- (27) *Jeg er kommet til at anken må forkastes.*
- (28) Ved lovendring 21. mai 1999 ble det innført objektivt ansvar i § 9 i jernbaneansvarsloven av 1977 for skader på person som ikke var omfattet av det objektive ansvaret som allerede gjaldt for skader på reisende og håndbagasje, jf. loven § 3. Bestemmelsen i § 9 første ledd lyder:

"Jernbanen plikter uten hensyn til skyld å erstatte annen personskada enn nevnt i § 3 som kjøringen volder. Var skadelidte på skadetidspunktet 15 år eller eldre, gjelder dette likevel bare når vedkommende befant seg utenfor jernbanens kjørevei eller på et sted åpent for allmenn ferdsel da skaden inntraff."

- (29) Ansvaret etter § 9 første ledd er undergitt visse begrensninger. I vår sak er det begrensningen i § 12 første ledd som har betydning. Bestemmelsen lyder:

"Jernbanens ansvar kan settes ned eller falle bort i medhold av skadeserstatningsloven § 5-1 når skadelidte har medvirket til skaden. Dette gjelder likevel ikke dersom skadelidte bare kan legges lite til last."

- (30) Skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 1 første setning – som er den delen av § 5-1 som har interesse i vår sak – lyder:

"Dersom den direkte skadelidte eller erstatningssøkeren har medvirket til skaden ved egen skyld, kan erstatningen settes ned eller falle bort for så vidt det er rimelig når en tar hensyn til atferden, og dens betydning for at skaden skjedde, omfanget av skaden og forholdene ellers."

- (31) Bestemmelsen om objektivt ansvar i jernbaneansvarsloven § 9 ble innført etter at Stortinget 15. juni 1998 enstemmig bifalt en tilråding fra Justiskomiteen om å be Regjeringen fremme forslag om erstatningsansvar ved skade forårsaket av sporvogn. Justiskomiteens tilråding hadde bakgrunn i et forslag fremmet av tre stortingsrepresentanter 12. mars 1998 om endring av bilansvarslova og jernbaneansvarsloven, Dok.nr. 8:90 (1997–1998). Om den faktiske bakgrunnen for forslaget heter det:

"Transportøkonomisk institutt fremla i september 1997 en rapport om trafikksikkerhet for sporvogn i Oslo ... Denne rapporten konkluderer med at det årlig skjer 25-30 ulykker i Oslo hvor fotgjengere eller syklist blir påkjørt av trikk, ca 60 uhell med passasjerer på trikken, og nesten 600 kollisjoner mellom trikk og bil. Sporvogn har 3,5 ganger høyere risiko enn buss på samme strekning for kollisjon med bil og 4 ganger høyere risiko for kollisjon med fotgjenger eller syklist. Trikken er dessuten vesentlig hyppigere involvert i alvorlige fotgjengerulykker og dødsulykker enn bussen. Årsaken til den høyere ulykkesrisikoen er blant annet at trikken har minst dobbelt så dårlig bremsevne som bussen, samt at trikken ikke har mulighet for å foreta unnamanøvreringer i nødsituasjoner."

- (32) På denne bakgrunn uttalte forslagsstillerne:

"Disse tallene viser at sporvognen faktisk er farligere for tredjemann enn de andre kjøretøyer den ferdes sammen med. Dette taler sterkt for at sporvogn i det minste bør være underlagt det samme erstatningsansvar som andre kjøretøyer. Det foreslås derfor en lovendring som innebærer at sporvogn vil bli omfattet av det samme erstatningsansvar som andre kjøretøyer."

- (33) I Ot.prp. nr. 28 (1998–99) ble det fremmet forslag om den objektive ansvarsregelen i jernbaneansvarsloven § 9 og om endring av lovens medvirkningsregel, jf. § 12 første ledd. Om medvirkning uttaler departementet på side 8 at skadeserstatningsloven § 5-1 etter departementets vurdering gir "slik fleksibilitet at det er lite betenkelig å la den alminnelige regelen om skadelidtes medvirkning gjelde". Videre heter det på side 8–9:

"Departementet foreslår ... at det objektive erstatningsansvaret bare skal gjelde i forhold til personer over 15 år dersom disse befinner seg utenfor jernbanens kjørevei eller der kjøreveien går på et sted som også er åpent for allmenn ferdsel. Ut fra dette

siste mener departementet at det er nærliggende å ha en begrensning etter mønster av bilansvarsloven § 7 første ledd i jernbaneansvarsloven. Omtrent de samme rettspolitiske hensyn gjør seg gjeldende hva enten skaden skyldes påkjørsel fra en bil/buss eller en trikk. ..."

- (34) Det fremgår av dette at bestemmelsen om medvirkning i § 12 første ledd er utformet etter mønster av bilansvarslova § 7 første ledd, som lyder:

"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."

- (35) Medvirkningsbestemmelsen i jernbaneansvarsloven § 12 første ledd innebærer da, i likhet med bilansvarslova § 7 første ledd, at avkortning i erstatning ved medvirkning etter skadeserstatningsloven § 5-1 bare kan skje i tilfeller hvor skadelidte kan legges mer enn "lite til last" for skaden. I Rt. 2005 side 887 er "lite til last" omtalt som "liten uaktsomhet", jf. avsnitt 24.
- (36) Før jeg går nærmere inn på As subjektive forhold og hvilken betydning det bør få for avkortningsspørsmålet, vil jeg drøfte hvilken betydning det kan ha at hun ble påkjørt av en trikk, og ikke av en motorvogn.
- (37) Ot.prp. nr. 28 (1998–1999) uttaler på side 9:

"Forslaget [om medvirkningsbestemmelse etter mønster av bilansvarslova § 7 første ledd] innebærer ikke at vurderingen av skadelidtes forhold i det konkrete tilfellet vil bli den samme etter bilansvarsloven og jernbaneansvarsloven. Fotgjengere har etter trafikkreglene §§ 2 nr 5 og 9 nr 2 vikeplikt for sporvogner også i gangfelt. ... I tillegg vil rent faktiske forhold gjøre at en skadet fotgjenger eller syklist ofte kan sies å ha opptrådt mer enn lite uaktsomt der det skjer en ulykke ved påkjørsel. Sporvogner går i faste traseer, slik at det lett kan forutberegnes hvor de vil kjøre, og de har lang bremselengde. Av de ovennevnte grunner må en fotgjenger eller syklist som kolliderer med en sporvogn ofte bedømmes strengere enn hva som normalt er tilfellet ved kollisjoner med motorvogner."

- (38) Jeg oppfatter departementets uttalelser slik at de særlige faremomenter sporvogner representerer, og de spesielle trafikkreglene som gjelder for dem, vil måtte inngå i aktsomhetsvurderingen.
- (39) Departementet gir i sine uttalelser neppe uttrykk for annet enn de erstatningsrettslige forventninger som mer generelt kan stilles til skadelidte om å reagere adekvat på skaderisiko, og som kommer til uttrykk i skadeserstatningsloven § 5-1. Både størrelsen på risiko for skade og risikoen for stor skade kan få betydning for denne vurderingen. Denne risikovurderingen må nødvendigvis bli konkret i den enkelte sak. Departementet gir uttrykk for det samme når det tales om vurderingen av skadelidtes forhold "i det konkrete tilfellet" og at skadelidte "ofte" kan sies å ha opptrådt mer enn lite uaktsomt ved påkjørsel av trikk.
- (40) Utover dette kan jeg ikke se at det har betydning for vurderingen av avkortning etter skadeserstatningsloven § 5-1 om påkjørselen skjer av trikk eller motorvogn. Jeg er derfor ikke enig med lagmannsretten når den oppfatter departementet slik at det "generelt" skal gjelde en strengere norm for vurdering av skadelidtes forhold etter jernbaneansvarsloven enn etter bilansvarslova. I fortsettelsen vil jeg i betydelig grad vise til rettskilder som knytter seg til bilansvarslova.

- (41) Jeg går så over til å vurdere As subjektive forhold og hvilken betydning det bør få.
- (42) Det fremgår av det faktum jeg legger til grunn, at hun på rødt lys krysset et kjørefelt for biler og busser før hun kom til en trafikkøy hvor det sto andre fotgjengere og ventet på grønt lys før de passerte gaten med trikkelinjer i hver retning. På tross av at det var rødt lys og andre fotgjengere sto og ventet, gikk eller løp hun ut i gaten og ble påkjørt av trikken som kom fra hennes venstre side. Jeg legger til grunn at hun har gått i egne tanker.
- (43) Fotografi fra skadestedet viser at det fra fortauet ved Nationaltheatret kan ses seks røde lys, to ved trafikkøyen før trikkelinjene, to etter trikkelinjene og to på fortauet på andre siden av gaten.
- (44) Om vilkåret i bilansvarslova § 7 første ledd om "lite til last" heter det i NUT 1957: 1 side 43 at det skal sees bort fra "den mer dagligdags og uskyldige aktløyse".
- (45) Jeg nevner videre at flertallet i Erstatningslovutvalget – som i mandatet blant annet ble bedt om å vurdere om "man for trafikkskader i større utstrekning bør se bort fra feil eller forsømmelser fra skadelidtes side" – i NOU 1977: 33 foreslo å endre bilansvarslova § 7 første ledd slik at skadelidtes krav på erstatning ikke skulle kunne reduseres med mindre medvirkningen hadde vært forsettlig eller grovt uaktsom. Flertallet uttalte blant annet i utredningen på side 40 at
- "den store og stadig stigende trafikk stiller såvidt store krav til den enkelte som opptrer i trafikken at selv forsiktige trafikanter kan komme til å opptre på en måte som blir karakterisert som uaktsom. Et øyeblikks tankeløshet eller uoppmerksomhet bør derfor, selv om det må karakteriseres som uaktsom opptreden, ikke medføre reduksjon av erstatningen."**
- (46) Departementet fulgte ikke opp flertallets forslag, men uttalte i Ot.prp. nr. 75 (1983–84) side 40 at "det som utvalget karakteriserer som 'et øyeblikks tankeløshet eller uoppmerksomhet', som regel vil bli bedømt som liten aktløyse".
- (47) As opptreden i vår sak kan ikke anses som slik mer "dagligdags uaktsomhet" som er ment ikke å skulle gi grunnlag for avkortning i erstatningsansvaret. Dette er partene også enige om. Når hun krysset gaten på rødt lys, hadde hun en klar oppfordring til å se seg for. Hun hadde allerede gått et stykke på rødt lys da hun kom til trafikkøyen hvor andre fotgjengere ventet. Like fullt gikk eller løp hun ut i gaten der det er trikkeskinner på rødt lys uten å se seg for. Dette er etter mitt syn et godt stykke utenom det en kan kalle "et øyeblikks uoppmerksomhet". Jeg kan ikke legge vekt på at det er vanlig at fotgjengere går på rødt lys. Det er intet som tyder på at det hadde vært vanskelig for henne å oppdage trikken.
- (48) På den annen side kan jeg – i likhet med lagmannsretten – ikke se at hennes handlemåte kan anses som bevisst uaktsom, noe som i så fall ville gjort uaktsomheten hennes enda mer uttalt. Vårt tilfelle har visse likhetstrekk med Rt. 1972 side 1241. Flertallet i den saken – hvor det heller ikke var skyld på skadevoldersiden, og hvor resultatet ble avkortet erstatning – uttaler at skadelidte "i ganske høy grad selv har skylden for at han ble påkjørt", men at det ikke var "noen bevisst uaktsomhet han utviste", idet handlingen ble beskrevet som utslag av "ren tankeløshet eller distraksjon".
- (49) Etter mitt syn opptrådte altså A klart uaktsomt da hun ble påkjørt. Det er tale om en slik grad av klander som etter omstendighetene kan medføre merkbar avkortning i erstatningen etter skadeserstatningsloven § 5-1.

- (50) Oslo Forsikring har anført at A opptrådte grovt uaktsomt. A har bestridt dette.
- (51) Det uttales i Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) på side 29 at man går ut fra at domstolene etter bilansvarslova "bare unntaksvis vil finne grunn til å innrømme erstatning til skadelidte som har vist grov aktløyse". Uttalelsen er i sin form en antagelse om hva domstolene vil gjøre, og kommer i forlengelsen av uttalelser om at det kan "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", og at det er ønskelig at domstolene står fritt ved vurderingen av om og i hvilken utstrekning avkortning i erstatningen bør skje når skadelidte har vært mer enn lite uaktsom. Om det sistnevnte uttaler departementet blant annet:

"Departementet vil ... understreke ... at lovteksten vil stille domstolene fritt når det gjelder måten å fastsette en mulig skadefordeling eller erstatningsreduksjon på. 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 å praktiseres slik at uforsiktige skadelidte ved skjematisk brøker 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."

- (52) Departementet gir med dette uttrykk for at domstolene står fritt i vurderingen av om og i tilfelle hvor mye erstatningen bør avkortes når vilkårene for avkortning er oppfylt. Jeg nevner i denne forbindelse at Høyesterett i Rt. 2008 side 453 i avsnitt 41 uttaler – etter å ha gjengitt de samme forarbeidsuttalelsene – at det går "en grense for hvor langt bestemmelsen [om avkortning på grunn av medvirkning] kan benyttes med preventivt formål: Selv om skadelidte har opptrådt grovt uaktsomt, må han sikres en erstatning som oppfattes som sosialt rettferdig." Ved den konkrete vurderingen må blant annet utvikling i synet på skadelidtes vern mot personskade etter regler om objektivt ansvar få betydning. Domstolene kan ikke være avskåret fra å anlegge det syn at stadig økende trafikk med store krav til den enkelte trafikant og sosiale hensyn tilsier at det bare ved grovere skyld på skadelidtes side bør gjøres fradrag i erstatning etter bilansvarslova, slik flertallet i Erstatningslovutvalget altså foreslo.
- (53) Når departementet ikke fulgte flertallets forslag, var det blant annet fordi formålet med bilansvarslovas medvirkningsregel var å få "en mer elastisk regel som kunne gi domstolene adgang til en rimelig utmåling av erstatningen i alle tilfelle hvor skadelidte har medvirket med kvalifisert egen skyld", jf. Ot.prp. nr. 75 (1983–1984) side 39–40. Deretter uttales om skyldgraden:

"Hvor stor forskjellen blir mellom 'grovt' og mer enn 'liten' aktløyse vil bero på domstolenes skjønn og vil aldri behøve å bli avgjørende for utmålingen, siden det alltid er valgfrihet (fakultativt) for domstolen om skadelidtes medvirkning skal tillegges vekt og i tilfelle hvor stor. Dersom lovgiveren begrenser domstolenes adgang til fri utmåling etter rimelighet ved å innføre nye skjønsmessige kriterier, slik som 'grovt aktløyse', vil det i praksis lett kunne utvikle seg et rettslig sirkelresonnement der medvirkningen blir karakterisert som 'grovt' i tilfelle hvor retten finner det rimelig å sette erstatningen ned, men mindre enn grovt hvor det ikke finnes rimelig. Dette er imidlertid i realiteten

nettopp hva den valgfrie regel også i dag går ut på, selv om begrunnelsen for resultatet vil bli forskjellig formulert."

- (54) Når jernbaneansvarsloven § 12 første ledd, i likhet med bilansvarslova § 7 første ledd, ikke oppstiller grov uaktsomhet hos skadelidte som et kriterium, kan jeg ikke se at det er nødvendig å ta særskilt stilling til om skadelidte har vært grovt uaktsom. Dette hadde vært nødvendig dersom det hadde vært et vilkår for å få erstatning at skadelidte ikke har vært grovt uaktsom, eller et vilkår for avkortning at skadelidte har vært grovt uaktsom. Men slik er det altså ikke. Det hadde også vært nødvendig å ta stilling til om skadelidte var grovt uaktsom dersom departementets uttalelser i forarbeidene til bilansvarslova om bedømmelse av tilfeller med grov uaktsomhet har klar normativ karakter. Men slik er det etter mitt syn ikke. Jeg er enig med dommer Leivestad – som fikk tilslutning fra dommer Heiberg – i Rt. 1972 side 1241, når han uttaler at meningen med bilansvarslova § 7 er helt å overlate til domstolenes frie skjønn å avgjøre om og i tilfelle hvor mye erstatningen skal nedsettes. Han tilføyer:

"Hvorvidt [skadelidtes] uaktsomhet etter den tidligere lov ville bli å karakterisere som grov, finner jeg ikke grunn til å drøfte. Slik loven i dag lyder, finner jeg på samme måte som førstvoterende at [skadelidtes] uaktsomhet ikke er av den art og tyngde at han overhodet ikke bør tilkjennes noen erstatning, men den veier dog så tungt at erstatningen bør settes ned."

- (55) Etter mitt syn passer det som her er sagt, også på vår sak.
- (56) Jeg går så over til å drøfte hvor stor avkortning som bør gjøres. I den rimelighetsvurderingen som skadeserstatningsloven § 5-1 gir anvisning på, skal det foruten skadelidtes atferd, tas hensyn til dens "betydning for at skaden skjedde, omfanget av skaden og forholdene ellers".
- (57) Slik saken er opplyst for Høyesterett, har jeg ikke grunnlag for å trekke inn omfanget av skaden som et moment som kunne tenkes å redusere avkortningen.
- (58) Det avgjørende for avkortningen i vår sak er vektingen av As klart uaktsomme, nødvendige bidrag til påkjørselen og de forhold som begrunner objektivt ansvar for trikk etter jernbaneansvarsloven § 9. Jeg bemerker at trikkeføreren ikke kan bebreides, og at det ikke var tekniske feil ved trikken.
- (59) Det følger av det jeg har sitert om bakgrunnen for jernbaneansvarsloven § 9 at det ble lagt til grunn at trikk har fire ganger høyere risiko enn buss for kollisjon med fotgjenger eller syklist, at det årlig er 25-30 slike ulykker i Oslo, og at trikken er vesentlig hyppigere involvert i alvorlige fotgjengerulykker og dødsulykker enn buss. Forslagsstillerne tilrådte at trikken "minst" bør være underlagt samme skadeansvar som andre kjøretøyer.
- (60) Den legislative begrunnelsen for objektivt ansvar både her og for bilansvaret tilsier at dette ansvaret har stor egenvekt ved avkortningsvurderingen. Skadefrekvens og skadealvor begrunner et ansvar som gir skadelidte et sterkt vern, noe som gjenspeiles allerede i unntaket for avkortning når skadelidte er lite å legge til last, jf. jernbaneansvarsloven § 12 første ledd. Det ville harmonere dårlig med begrunnelsen for objektivt ansvar på dette området dersom det at skadelidte er mer enn lite å legge til last, nærmest uten videre eller "som hovedregel" skulle møtes med stor avkortning i erstatningen. Det vil bare være gradsforskjeller mellom den etter loven irrelevante

"dagligdagse uaktsomhet" og den relevante, mer kvalifiserte uaktsomhet, uten at skillet bør gi seg betydelige utslag i den erstatningsmessige bedømmelsen. Særlig når skadekonsekvensene er omfattende, mener jeg domstolene bør utvise stor varsomhet med å foreta betydelig avkortning i erstatningsansvaret på dette området, også når skadelidtes forhold er grovt klanderverdig. Jeg viser her til Rt. 2008 side 453, hvor avkortningen i et tilfelle der en skadelidt ble ansett for grovt uaktsomt å ha medvirket til de meget betydelige skader han pådro seg i en trafikkulykke, ble satt til 40 prosent.

- (61) Jeg er, som de tidligere instanser, kommet til at det er riktig å avkorte As erstatning med 50 prosent. Anken må dermed forkastes.
- (62) A har krevd sakskostnader for Høyesterett. I samsvar med hovedregelen i tvisteloven § 20-2 finner jeg at kravet må gis medhold. Det er innlevert en sakskostnadsoppgave på 293 625 kroner inkludert merverdiavgift. Jeg finner kostnadene nødvendige.
- (63) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Oslo Forsikring AS til A 293 625 – tohundreogtrettetusensekshundreogtjuefem – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

- (64) Dommer **Kallerud:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (65) Dommer **Endresen:** Likeså.
- (66) Dommer **Bull:** Likeså.
- (67) Dommer **Tønder:** Likeså.
- (68) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Oslo Forsikring AS til A 293 625 – tohundreogtrettetusensekshundreogtjuefem – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

Riktig utskrift bekreftes: