



NORGES HØYESTERETT

Den 5. februar 2015 avsa Høyesterett dom i

HR-2015-00277-A, (sak nr. 2014/1825), sivil sak, anke over dom,

A

B

C

(advokat Espen Simonsen – til prøve)

mot

Trafikkforsikringsforeningen

(advokat Terje Marthinsen – til prøve)

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

- (1) Dommer **Normann**: Saken gjelder krav om erstatning for tap av forsørger etter trafikkulykke. Den gjelder særlig spørsmål om – og eventuelt i hvilken utstrekning – de etterlatte skal identifiseres med avdøde ved anvendelse av bilansvarsloven § 10 første ledd andre punktum.
- (2) D omkom i en motorsykkelykke 4. juni 2011. Avdøde var selv eier av motorsykkelen, og han hadde ikke tegnet lovpliktig ansvarsforsikring. Det er ubestridt at han var påvirket av alkohol. På tidspunktet for ulykken hadde han en promille på 1, 80.
- (3) D etterlot seg ektefellen, A og barna B og C, som er født i henholdsvis 1997 og 1999. Fordi avdøde ikke hadde tegnet lovpliktig forsikring, ble krav om erstatning for tap av forsørger fremmet mot Trafikkforsikringsforeningen – TFF, jf. bilansvarsloven § 10 jf. § 4.

- (4) TFF avsto de etterlattes erstatningskrav under henvisning til at avdøde kjørte motorsykkelen til tross for at han visste at den ikke var lovpliktig ansvarsforsikret.
- (5) Ved stevning 26. februar 2013 til Alta tingrett reiste de etterlatte søksmål mot TFF med krav om erstatning fastsatt etter rettens skjønn.
- (6) Alta tingrett avsa 8. oktober 2013 dom med slik domsslutning:
- "1. Trafikksforsikringsforeningen frifinnes.**
- 2. Hver av partene bærer egne sakskostnader."**
- (7) A og hennes to barn anket dommen til Hålogaland lagmannsrett, som 13. august 2014 avsa dom med slik domsslutning:
- "Anken forkastes."**
- (8) A, C og B har anket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen.
- (9) Til bruk for Høyesterett er det fremlagt forklaring fra vitnet E om promillekjøringens betydning for ulykken. Saken står for øvrig i samme stilling for Høyesterett som for de tidligere instanser.
- (10) De ankende parter – A, C og B – har i det vesentlige gjort gjeldende:
- (11) Lagmannsretten er kommet til at de etterlatte ved anvendelsen av bilansvarsloven § 10 første ledd, skal identifiseres fullt ut med avdøde. Denne rettsanvendelsen er uriktig. De etterlattes krav står på egne ben.
- (12) Frem til lovendringen i 1985 var det full identifikasjon mellom avdøde og de etterlatte. Ved lovendringen i 1985 ble den tidligere bestemmelsen om medvirkning i straffelovens ikrafttredelseslov § 25 erstattet av skadeserstatningsloven § 5-1. Det fremgår av forarbeidene til denne endringen at i tilfeller hvor avdøde har medvirket til skaden, skal de etterlattes krav på erstatning for tap av forsørger "alminneligvis" stå på egne ben, jf. Innst. O. nr. 92 (1984–85) side 6. Det samme må gjelde ved anvendelsen av unntaksbestemmelsen i bilansvarsloven § 10 første ledd andre punktum. Dersom etterlatte skal identifiseres med avdøde, kan dette under enhver omstendighet bare skje delvis, som i tilfeller hvor farefeltsbegrensningene i § 7 tredje eller fjerde ledd kommer til anvendelse, jf. Rt. 1997 side 149 og Rt. 2014 side 1192.
- (13) De etterlatte har et selvstendig krav etter bilansvarsloven § 10 første ledd første punktum. Etter EUs motorvognforsikringsdirektiver, som er en del av EØS-avtalen, skal dette erstatningskravet være dekket av forsikring. Det vil være i strid med EØS-avtalen å identifisere de etterlatte med avdøde.
- (14) Det følger av Rt. 2014 side 1192 at sosiale hensyn må tillegges betydelig vekt ved vurderingen av om de etterlatte skal identifiseres med avdøde. Dersom det skal foretas delvis identifikasjon, gjøres det gjeldende at manglende forsikring ikke bør avkortes mer enn 5 til 10 prosent.

- (15) At avdøde var påvirket av alkohol, kan ikke medføre avkortning. Det bestrides at det er årsakssammenheng mellom promillekjøringen og ulykken, jf. bilansvarsloven § 7 fjerde ledd bokstav b. Ulykken ble forårsaket av at avdøde kjørte på en hare. Kommer Høyesterett til at det foreligger årsakssammenheng mellom alkoholpåvirkningen og ulykken, aksepteres en avkortning på 20 prosent, jf. Rt. 2014 side 1192. Erstatningen bør likevel ikke avkortes med samlet mer enn 20 prosent.
- (16) Det kan ikke rettes et regresskrav mot avdødes ektefelle. Regresskrav etter bilansvarsloven er av personlig art og bortfaller ved debitors død. Det er ikke gjenstand for arv. Parallellen til krav på oppreisningserstatning er slående. Krav om oppreisningserstatning må fremsettes før fornærmedes død for å inngå i boet, jf. skadeserstatningsloven § 3-10 og Rt. 2014 side 1015. Regresskravet har et pønalt preg som ikke kan begrunne regress overfor arvingene. Regresskravet må under enhver omstendighet nedsettes eller falle bort.
- (17) De ankende parter har lagt ned slik påstand:
- "1. Trafikkforsikringsforeningen betaler til A, B og C erstatning fastsatt etter rettens skjønn tillagt lovens renter beregnet fra 22.10.13 til betaling skjer.**
 - 2. Trafikkforsikringsforeningen erstatter A, B og C sakens kostnader for tingrett, lagmannsrett og Høyesterett."**
- (18) Ankemotparten – *Trafikkforsikringsforeningen* – har i det vesentlige gjort gjeldende:
- (19) D ville ikke hatt et krav mot TFF dersom han hadde overlevd, jf. bilansvarsloven § 10 første ledd første punktum. Bestemmelsens første ledd andre punktum er ikke en medvirkningsbestemmelse, men et unntak fra en lovfestet forsikringsordning, en farefeltsbegrensning. Dette innebærer at det ikke foreligger ansvarsgrunnlag i saken.
- (20) Frem til 1985 ble de etterlatte identifisert med avdøde. Lovendringen i 1985 gjaldt et annet spørsmål. Departementet hadde foreslått å videreføre regelen om full identifikasjon mellom avdøde og de etterlatte. Justiskomiteens uttalelse i Innst. O. nr. 92 (1984–85) gjelder bare tilfeller hvor avdøde har medvirket til ulykken som forårsaket hans død. Lovteksten i bilansvarsloven ble ikke endret, og uttalelsen i forarbeidene kan derfor bare tillegges vekt for de tilfeller den direkte henviser til. Bilansvarsloven § 10 er ikke nevnt.
- (21) Høyesterettsdommene i Rt. 1997 side 149 og Rt. 2014 side 1192 får ikke betydning. Disse gjaldt spørsmål om passiv identifikasjon i forhold til medvirkningsbestemmelsen i bilansvarsloven § 7 tredje og fjerde ledd. Det var tegnet forsikring i begge tilfellene, og – i motsetning til i vår sak – forelå det ansvarsgrunnlag etter bilansvarsloven § 4.
- (22) Prinsippet om identifikasjon mellom avdøde og de etterlatte kommer ikke i konflikt med EØS-avtalens motorvognforsikringsdirektiver. Identifikasjon er en del av "erstatningsansvarsordningen" som reguleres av norsk intern rett. De fleste EU land har regler om identifikasjon. Det har formodningen mot seg at disse lands regler er i strid med EU-retten.
- (23) Dersom TFF har ansvar etter bilansvarsloven § 10, gjøres det gjeldende at erstatningen må avkortes med 100 prosent.

- (24) Det bestrides at en hare var årsak til ulykken. Erstatningen må under enhver omstendighet avkortes med 20 prosent fordi promillekjøringen var en medvirkende årsak til ulykken, jf. Rt. 2014 side 1192.
- (25) Dersom det skal foretas en erstatningsutbetaling, kan regresskrav gjøres gjeldende mot avdøde ektefelle, jf. bilansvarsloven § 13, jf. skifteloven § 78. Kravet oppsto mot avdøde og ektefellen har overtatt ansvaret for hans gjeld etter skifteloven § 78. Det er ikke anledning til å lempe ansvaret.
- (26) TFF har nedlagt slik påstand:

"Prinsipalt:

Anken forkastes.

Subsidiært:

1. **Trafikksforsikringsforeningen er ansvarlig for å betale erstatning for forsørgertap til B og C, avkortet etter rettens skjønn.**
2. **A er ansvarlig for å betale regress til Trafikksforsikringsforeningen for hele den erstatningsutbetalingen som Trafikksforsikringsforeningen foretar til B og C.**
3. **Hver av partene bærer egne kostnader."**

- (27) *Mitt syn på saken*
- (28) Det sentrale spørsmålet er om og eventuelt i hvilken utstrekning de etterlattes krav på erstatning skal reduseres som følge av identifikasjon med den avdøde føreren.
- (29) Etter bilansvarsloven har de forsikringsselskaper som er godkjente for den lovpålagte bilansvarsforsikringen, et felles ansvar for personskade, jf. bilansvarsloven § 10, jf. § 17. Ordningen administreres av TFF. I § 10 første ledd heter det:

"Når ei motorvogn som skulle vore trygda, men ikkje er det, gjer skade på folk eller gods, skal dei trygdelaga som er godkjende eller registrerte etter § 17 bokstav a, bera skaden i lag, som om vogna hadde vore lovleg trygda hjå dei. Dette gjeld likevel ikkje om skadelidaren av fri vilje har teke plass i motorvogna som gjorde skaden endå skadelidaren visste at ho ikkje var lovleg trygda."

- (30) Paragraf 10 første punktum angir ansvarssubjektet når det ikke er tegnet forsikring, mens ansvarsgrunnlaget er fastsatt i bilansvarsloven § 4. Det følger av bilansvarsloven § 6 at erstatningen skal fastsettes etter alminnelige erstatningsregler "når ikkje anna er sagt". Regelen om erstatning for tap av forsørger er hjemlet i skadeerstatningsloven § 3-4.
- (31) I bilansvarsloven § 10 første ledd andre punktum gjøres det unntak fra TFFs ansvar. Det er ubestridt i saken at motorsykkelen tilhørte avdøde, og at han visste at den ikke var forsikret. Avdøde ville derfor selv ha vært unntatt fra dekning etter første ledd andre punktum.
- (32) Det er videre på det rene at ingen av de etterlatte satt på sykkelen da ulykken inntraff, og at de ikke visste at sykkelen var uten lovlig forsikring. Dersom de etterlattes erstatningskrav skal være omfattet av unntaksbestemmelsen, må dette derfor baseres på identifikasjon med avdøde.

- (33) I motsetning til bilansvarsloven § 10 første ledd første punktum er andre punktum endret siden vedtakelsen i 1961. Endringene får imidlertid ikke betydning her, og jeg går ikke nærmere inn på disse.
- (34) Paragraf 10 første ledd andre punktum omtaler "skadelidaren" som subjekt for unntaksbestemmelsen. Bilansvarsloven omtalte opprinnelig bare de direkte skadelidte, og loven regulerte ikke de etterlattes krav på å få erstattet sitt forsørgertap.
- (35) Da bilansvarsloven ble vedtatt, var de etterlattes stilling regulert i straffelovens ikrafttredelseslov 22. mai 1902 nr. 11 § 25. Det fremgår av Motorvognansvarskomiteens innstilling i NUT 1957: 1 på side 51 at:
- "Komiteen har funnet det overflødig å oppta noen uttrykkelig bestemmelse i utkastet om at de etterlatte ved fastsetting av forsørgertap skal identifiseres med forsørgeren, jf. prinsippet i straffelovens ikrafttredelseslov § 25 tredje ledd."**
- (36) Og på side 57 heter det:
- "I de tilfelle hvor personskade er unntatt fra trafikksikringen, forutsetter komiteen som sjølsagt at heller ikke de etterlatte kan kreve erstatning av forsikringen for tap av forsørger eller annet."**
- (37) Før lovendringen i 1985 ble de etterlatte fullt ut identifisert med de avdøde.
- (38) Da straffelovens ikrafttredelseslov § 25 i 1985 ble erstattet med skadeserstatningsloven § 5-1, gikk både Erstatningslovutvalget og departementet inn for å videreføre regelen om full identifikasjon, jf. NOU 1977: 33 side 39 og Ot.prp. nr. 75 (1983–84) side 64.
- (39) Under behandlingen i Stortinget tok imidlertid justiskomiteen opp spørsmålet om de etterlatte ville bli fullt ut identifisert med den direkte skadelidte. Departementet svarte i brev 20. mars 1985 at "det [er] på det rene at [skadeserstatningsloven] § 5-1 bare gir adgang til slik likestilling ... Retten vil stå fritt til ikke å foreta identifikasjon". Det fremgikk videre at departementet mente at lovteksten ikke burde endres uten "høring og nærmere angivelse av hvordan medvirkning av den direkte skaderamte skal komme inn i forhold til de etterlatte".
- (40) Justiskomiteen kom til at den ikke ønsket å videreføre regelen om full identifikasjon mellom avdøde og de etterlatte. Etter komiteens mening burde de etterlattes krav på erstatning for tap av forsørger "alminneligvis" stå på egne ben. Komiteen viste til at prevensjonshensynet neppe tilsa full identifikasjon, og fremhevet sosiale hensyn til støtte for sitt syn, jf. Innst. O. nr. 92 (1984–85) side 6. Det ble likevel ikke foreslått noen endring av lovteksten.
- (41) Signalene om forståelsen av skadeserstatningsloven § 5-1 ble fulgt opp av Høyesterett i Sunndaldommen i Rt. 1997 side 149. Dommen gjaldt spørsmålet om de etterlatte etter en passasjer skulle identifiseres med ham. Både bilføreren og passasjereren var påvirket av alkohol, og utelukkelsesregelen for promilletilfellene gjaldt den gangen også passasjerene. I dag reguleres passasjerenes stilling av den alminnelige medvirkningsregelen i bilansvarsloven § 7 første ledd.

- (42) Sunndaldommen er avsagt under dissens, men en samlet Høyesterett la til grunn at "lovrevisjonen i 1985 [hadde] medført en betydelig endring av rettstilstanden når det gjelder passiv identifikasjon ved forsørgertap", jf. side 154.
- (43) Et flertall på tre dommere mente at det ikke dreide seg om et egentlig medvirkningstilfelle, og at det var mer nærliggende å se dette som et unntak fra ansvarsforsikringens dekningsområde, som hadde annen karakter og en annen bakgrunn enn de egentlige medvirkningsreglene. Flertallet kom likevel til at de etterlatte bare delvis måtte identifiseres med avdøde og reduserte erstatningen med 50 prosent.
- (44) To dommere mente at justiskomiteens uttalelse i Innst. O. nr. 92 (1984–85) om at de etterlattes krav på erstatning "alminneligvis" måtte stå på egne ben, også gjaldt tilfeller som var omfattet av bilansvarsloven § 7 tredje ledd bokstav b. En av disse var likevel enig i at erstatningen burde avkortes med 50 prosent.
- (45) I Rt. 2014 side 1192 fravek Høyesterett flertallets utmåling – men ikke den prinsipielle tilnærmingen – i Sunndaldommen. Dommen fra 2014 gjaldt utmåling av erstatning for forsørgertap til de etterlatte etter trafikkulykke hvor bilføreren som omkom, var påvirket av alkohol, jf. bilansvarsloven § 7 fjerde ledd. Erstatningsbeløpet ble redusert med 20 prosent. I avsnitt 42 heter det:

"For meg blir det avgjørende at det har skjedd en betydelig rettsutvikling på dette feltet siden Høyesterett avsa Sunndal-dommen i 1997. Etter mitt syn gjør denne utviklingen at resultatet må bli et annet i vår sak. Her vil jeg fremheve to forhold - endringen i reglene om passasjerene og deres etterlatte, og den økte vektleggingen av sosiale hensyn ... "

- (46) Som nevnt, reguleres spørsmålet om avkortning overfor passasjerer i dag av bilansvarsloven § 7 første ledd sett i sammenheng med den alminnelige identifikasjonsregelen i skadeserstatningsloven § 5-1. Det fremgår i Rt. 2014 side 1192 avsnitt 45 at det etter "det opplyste ... normalt ikke foretas identifikasjon" for de etterlatte etter passasjer. I avsnitt 55 konkluderer Høyesterett slik:

"En sammenligning med passasjerenes etterlatte skulle tilsi at de etterlatte etter føreren normalt ikke identifiseres med ham i det hele tatt. Jeg finner likevel ikke grunn til å gå så langt. Sjøføren har vanligvis et mer aktivt forhold til kjøringen enn passasjerene, og har dermed større muligheter for å påvirke utfallet. Dette kan tilsi at de to gruppene etterlatte behandles noe ulikt, slik at det i normalsituasjonene bør skje en viss avkortning overfor de etterlatte etter føreren. Etter en samlet avveining har jeg kommet til at de etterlatte etter føreren normalt må tåle en avkortning på 20 prosent."

- (47) På tilsvarende måte som i Sunndaldommen viser denne avgjørelsen at Høyesterett er mindre restriktiv med å foreta identifikasjon etter den særlige regelen i bilansvarsloven § 7 fjerde ledd enn etter den alminnelige medvirkningsregelen i bestemmelsens første ledd. Den alminnelige utviklingen på området tilsa likevel at reduksjonen i den utmålte erstatningen ble mindre enn i 1997.
- (48) Bilansvarsloven § 10 første ledd første punktum er også en farefeltsbegrensning. Dette fremgår etter mitt syn enda tydeligere her enn ved bilansvarsloven § 7 tredje og fjerde ledd, som begge inneholder et sterkere element av medvirkning. Jeg viser også til at § 10-tilfellene systematisk har fått en annen plassering i loven.

- (49) Men etter mitt syn gjør de hensynene som er fremhevet i Rt. 1997 side 149 og Rt. 2014 side 1192, seg like fullt gjeldende når føreren har unnlatt å tegne lovpliktig ansvarsforsikring. Prevensjonshensynet kan ikke begrunne at de etterlatte settes i en annen stilling enn i de nevnte avgjørelsene, og sosiale hensyn bør etter mitt syn også her tillegges like stor vekt. For skader voldt av motorvogn er det etablert en tvungen forsikringsordning i loven, som skadelidte bare på enkelte og avgrensede områder faller utenfor.
- (50) Jeg tilføyer at jeg ikke kan se at EØS-retten regulerer spørsmålet.
- (51) Etter dette er jeg kommet til at de etterlatte ikke fullt ut kan identifiseres med avdøde, men at det – på samme måte som i dommene fra 1997 og 2014 – bør skje en mer begrenset avkortning.
- (52) Spørsmålet er da hvor mye erstatningen skal reduseres med. I Rt. 2014 side 1192 ble erstatningen som nevnt avkortet med 20 prosent. På den ene side er plikten for fører av motorvogn til å tegne lovpålagt ansvarsforsikring helt grunnleggende for det systemet bilansvarsloven etablerer. På den annen side er risikoen for medtrafikantene større ved å kjøre med promille enn å kjøre uforsikret motorvogn. Etter en samlet avveining er jeg kommet til at erstatningen som følge av manglende forsikring bør reduseres med 10 prosent.
- (53) Som tidligere nevnt, hadde avdøde en promille på 1,80, og etter min mening har alkoholpåvirkningen i det minste vært en medvirkende årsak til ulykken. Etter mitt syn bør erstatningen avkortet med 20 prosent som følge av alkoholpåvirkningen, jf. Rt. 2014 side 1192.
- (54) Den samlede avkortning blir etter dette 30 prosent.
- (55) Det gjenstår å ta stilling til om TFF kan fremsette regresskrav mot avdødes ektefelle. Ankemotparten gjør gjeldende at TFF ville hatt fullt regresskrav uten lempning mot føreren dersom han hadde overlevd ulykken, jf. bilansvarsloven § 13. Bestemmelsens første ledd lyder:
- "Dei trygdelaga som har reidd ut skadebot etter § 10 fyrste leden, kan søkja utlegget att, anten nokon er ansvarleg for skaden etter vanlege skadebotreglar eller ikkje, hjå den som forsømde å trygda motorvogna, eller hjå den som køyrde henne då skaden vart gjort, endå han visste eller måtte vita at vogna ikkje var lovleg trygda. Kjem det til å verka urimeleg i fall heile kravet lyt svarast, og åtferda er orsakande, kan retten minka kravet."**
- (56) Bilansvarsloven tar – som nevnt – ikke stilling til identifikasjonsspørsmålet, og § 13 løser da heller ikke spørsmålet om regresskravet skal kunne gjøres gjeldende mot avdødes ektefelle. Det fremgår av første ledd andre punktum at regresskravet kan lempes, men rimelighetsvurderingen som bestemmelsen gir anvisning på, skal foretas i forhold til avdøde og ikke i forhold til de etterlatte. Dette viser likevel at regressregelen ikke er absolutt – heller ikke i forhold til føreren.
- (57) Etter mitt syn må § 13 tolkes i lys av min forståelse av bilansvarsloven § 10. De hensyn som begrunner at de etterlatte ikke bør identifiseres fullt ut med avdøde, gjør seg også gjeldende i regressomgangen. Det ville gi dårlig sammenheng mellom reglene dersom de

etterlatte delvis ble tilkjent erstatning for forsørgertapet, for så å bli gjort ansvarlig for det samme beløpet i regressomgangen.

- (58) TFF har vist til at ektefellen overtok boet som enearving etter arveloven § 6, og til at hun har overtatt avdødes forpliktelser, jf. skifteloven § 78. Jeg ser det slik at avdødes ektefelle i et tilfelle som dette står i en annen stilling enn arvinger som for øvrig overtar ansvaret for avdødes gjeld. A må derfor frifinnes for TFFs regresskrav.
- (59) Partene er enige om at erstatningskravet samlet utgjør 970 000 kroner inkludert renter frem til 22. oktober 2013.
- (60) Beløpet skal avkortes med 30 prosent. Erstatningen utgjør etter dette 679 000 kroner.
- (61) De ankende parter har fremsatt krav om dekning av sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett med til sammen 751 862 kroner. Kravet omfatter advokathonorar, utlegg, rettsgebyr og merverdiavgift. Anken har bare delvis ført frem. De ankende parter har imidlertid fått medhold av betydning, og avgjørelsen innebærer en avklaring som også er i TFFs interesse. Det sentrale spørsmål har vært om – og i tilfelle i hvilken utstrekning – de etterlatte skal identifiseres med avdøde, og her har de etterlatte i det vesentlige fått medhold. Jeg viser også til det ulike styrkeforholdet mellom partene, og er kommet til at sakskostnadskravet bør tas til følge, jf. tvisteloven § 20-3.
- (62) Jeg stemmer etter dette for slik

D O M :

1. Trafikkforsikringsforeningen betaler til A, B og C i fellesskap 679 000 – sekshundreogsyttinitusen – kroner med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra 22. oktober 2013 til betaling skjer.
 2. A frifinnes for Trafikkforsikringsforeningens regresskrav.
 3. I sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler Trafikkforsikringsforeningen til A, B og C i fellesskap 751 862 – syvhundreogfemtientusenåttehundreogsekstio – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.
- (63) Dommer **Skoghøy**: Jeg er kommet til samme resultat som førstvoterende, og med unntak for spørsmålet om TFF kan kreve regress hos A, kan jeg i det vesentlige tiltre den begrunnelse som førstvoterende har gitt.
- (64) Når det gjelder TFFs regresskrav, bemerker jeg:
- (65) Regresskrav etter bilansvarsloven §§ 12 og 13 har en pønalt karakter, og det kan derfor reises spørsmål om regresskrav etter disse bestemmelsene overhode kan fremsettes overfor en person som er død. Dette finner jeg det imidlertid ikke nødvendig å ta stilling til, da det av andre grunner ikke kan gjøres ansvar gjeldende overfor avdøde D.

- (66) Ved å overta boet etter sin avdøde ektefelle som enearving etter arveloven § 6 første ledd ble A ansvarlig for "de forpliktelser som påhvilde avdøde", se skifteloven § 78. Det følger av denne bestemmelse at det er en forutsetning for at TFF skal kunne gjøre regressansvar gjeldende overfor henne, at avdøde heftet for kravet.
- (67) Erstatning til etterlatte etter skadeserstatningsloven § 3-4 er betinget av at forsørgeren er død. Det fremstår for meg som en fremmed rettstanke at noen skal kunne bli pålagt erstatningsansvar for sin egen død. Selv ikke i tilfeller hvor en person forsettlig avslutter sitt liv, kan det fremsettes noe erstatningskrav mot vedkommende for tap som noen måtte bli påført ved dødsfallet. Dette kan langt mindre være aktuelt i tilfeller hvor avdøde har forvoldt sin død ved uaktsomhet eller er omkommet ved en ulykke. Regresskrav må komme i samme stilling. Når avdøde selv ikke kunne ha vært pålagt å betale for de økonomiske konsekvensene av sin død, kan heller ikke gjenlevende ektefelle pålegges et slikt ansvar etter skifteloven § 78. På dette grunnlag er jeg kommet til at TFFs regresskrav ikke kan tas til følge.
- (68) Dommer **Ringnes:** Som annenvoterende, dommer Skoghøy.
- (69) Dommer **Bårdsen:** Likeså.
- (70) Dommer **Tjomsland:** Likeså.
- (71) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Trafikksforsikringsforeningen betaler til A, B og C i fellesskap 679 000 – sekshundreogsyttitusen – kroner med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra 22. oktober 2013 til betaling skjer.
2. A frifinnes for Trafikksforsikringsforeningens regresskrav.
3. I sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler Trafikksforsikringsforeningen til A, B og C i fellesskap 751 862 – syvhundreogfemtientusenåttehundreogsekstito – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

Riktig utskrift bekreftes: