



# NORGES HØYESTERETT

Den 12. september 2018 avsa Høyesterett dom i

**HR-2018-1729-A, (sak nr. 18-034154SIV-HRET), sivil sak, anke over dom:**

A  
B  
C  
D

(advokat Anette Cecilie Kjørrefjord Eckhoff  
– til prøve)

mot

Euro Insurances DAC

(advokat Rune Tveit – til prøve)

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

- (1) Dommer **Bergsjø**: Saken gjelder krav om oppreisning til etterlatte etter en dødsulykke i trafikken forårsaket av en psykotisk bilfører. Spørsmålet er om trafikkforsikringsselskapets ansvar etter bilansvarsloven § 4 er begrenset til det oppreisningsbeløpet som den personlige skadevolderen kunne vært holdt ansvarlig for.
- (2) E har diagnosen paranoid schizofreni. Etter å ha blitt tvangsinnlagt i medhold av lov om psykisk helsevern § 3-3, ble han 18. februar 2014 kjørt hjem av sin primærkontakt ved Seljord DPS i forbindelse med en planlagt permisjon. Da de kom frem, tok han bilnøklene fra primærkontakten, dyttet henne til siden og kjørte i retning Gransherad. På fylkesvei 602 mellom Bolkesjø og Notodden holdt han en hastighet på rundt 80 km/t, da han brått svingte over i motsatt kjørebane og kolliderte front mot front med en møtende personbil. Denne bilen ble ført av F, som omkom i ulykken. E fikk selv bare mindre skader, og han forklarte etterpå at hensikten med kjøringen var å ta sitt eget liv. I straffesaken mot E la Aust-Telemark tingrett i dom 4. januar 2016 til grunn at han hadde overtrådt straffeloven

1902 § 239, og at skyldkravet var oppfylt. Han ble funnet utilregnelig og dømt til tvungent psykisk helsevern.

- (3) De etterlatte etter F – ektefellen A og de voksne barna D, B og C – reiste søksmål med krav om oppreisningserstatning mot den skadevoldende bilens trafikkselskap, Euro Insurances DAC. Selskapet reiste på sin side regressøksmål mot E. Sakene ble forent til felles behandling etter tvisteloven § 15-6.
- (4) Aust-Telemark tingrett avsa dom i sakene 18. november 2016. I hovedsøksmålet ble hver av de etterlatte tilkjent 75 000 kroner i oppreisningserstatning fra Euro Insurances DAC. Selskapet ble videre dømt til å erstatte de etterlattes sakskostnader med 100 000 kroner. E ble i regressøksmålet pålagt å betale det samlede erstatningsbeløpet på 300 000 kroner til Euro Insurances DAC.
- (5) Tingretten la til grunn at E hadde opptrådt grovt uaktsomt, og at vilkårene for å tilkjenne oppreisningserstatning i skadeserstatningsloven § 3-5 dermed var oppfylt. Ved vurderingen av oppreisningens størrelse tok tingretten utgangspunkt i det normerte oppreisningsbeløpet på 125 000 kroner ved grovt uaktsomt drap. Den fant ikke grunnlag for å differensiere mellom de etterlatte ved utmålingen. Tingretten kom videre til at forsikringsselskapets ansvar måtte begrenses til det beløpet som E ville vært ansvarlig for. Størrelsen på dette beløpet ble vurdert etter skadeserstatningsloven §§ 1-3 og 3-5, og selskapets oppreisningsansvar ble satt til 75 000 kroner for hver av de etterlatte.
- (6) De etterlatte anket dommen i hovedsøksmålet til Agder lagmannsrett. Euro Insurances DAC erklærte avledet anke og anket også dommen i regressøksmålet. Lagmannsretten var enig med tingretten på alle tvistepunkter og avsa 15. desember 2017 dom i hovedsøksmålet med slik domsslutning:

**"1. Ankane blir forkasta.**

**2. Kvar av partane ber sine sakskostnader for lagmannsretten."**

- (7) Samme dag avsa lagmannsretten særskilt dom i regressøksmålet. I tråd med felles påstand fra partene ble E dømt til å betale et beløp til Euro Insurances DAC tilsvarende det beløp selskapet ble pålagt å betale i oppreisning til de etterlatte i hovedsøksmålet.
- (8) De etterlatte etter F har anket dommen i hovedsøksmålet til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen og knytter seg både til vurderingen av Es skyld, utmålingen av oppreisningsbeløpene og begrensningen av selskapets ansvar til det beløp E kunne vært holdt ansvarlig for. Høyesteretts ankeutvalg traff 11. april 2018 beslutning med slik slutning:
- "Anken fremmes til behandling i Høyesterett for så vidt gjelder spørsmålet om trafikkselskapets ansvar etter bilansvarsloven § 4 er beløpsmessig begrenset til det oppreisningsansvaret som den personlige skadevolder kunne vært holdt ansvarlig for. For øvrig tillates ikke anken fremmet."**
- (9) De ankende partene – A, D, B og C – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (10) Kravet mot trafikkselskapet etter bilansvarsloven er selvstendig og ikke avledet av den personlige skadevolderens ansvar. Dette følger av ordlyden i bilansvarsloven §§ 4,

6 og 11, lovens oppbygging og flere forarbeidsuttalelser. Det må skilles mellom vilkår for oppreisning og den konkrete utmålingen. Plikten til å betale oppreisning avhenger i et tilfelle som dette av om vilkårene i skadeserstatningsloven §§ 1-3 og 3-5 er oppfylt for den personlige skadevolderen. Men hvis de først er det, kan ikke selskapet påberope seg at ansvaret må reduseres. Selskapets ansvar kan med andre ord bli mer vidtrekkende enn skadevolderens i utmålingsfasen.

(11) Både ved vurderingen av skadelidtes medvirkning og lemping legges det vekt på om det foreligger en ansvarsforsikring. Det samme gjelder i saker om barns erstatningsansvar etter skadeserstatningsloven § 1-1. Videre er erstatning for økonomisk tap utbetalt til de etterlatte uten avkortning. Likhets- og systembetraktninger tilsier på denne bakgrunn at selskapet må pålegges å betale det fulle normerte oppreisningsbeløpet til hver av de etterlatte. Også hensynet til at skadelidte skal ha full erstatning, pulveriseringshensyn og konsekvensbetraktninger støtter denne løsningen.

(12) De ankende partene har lagt ned slik påstand:

- "1. Euro Insurances DAC betaler oppreisningserstatning til A med kr 125 000, med tillegg av forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven beregnet fra to uker etter dommens forkynnelse og frem til betaling skjer.**
- 2. Euro Insurances DAC betaler oppreisningserstatning til D med kr 125 000, med tillegg av forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven beregnet fra to uker etter dommens forkynnelse og frem til betaling skjer.**
- 3. Euro Insurances DAC betaler oppreisningserstatning til B med kr 125 000, med tillegg av forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven beregnet fra to uker etter dommens forkynnelse og frem til betaling skjer.**
- 4. Euro Insurances DAC betaler oppreisningserstatning til C med kr 125 000, med tillegg av forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven beregnet fra to uker etter dommens forkynnelse og frem til betaling skjer.**
- 5. Euro Insurances DAC betaler A, D, B og C deres saksomkostninger for tingrett og lagmannsrett.**
- 6. Euro Insurances DAC betaler A, D, B og C deres saksomkostninger for Høyesterett."**

(13) Ankemotparten – *Euro Insurances DAC* – har i korte trekk gjort gjeldende:

(14) Lagmannsretten har korrekt kommet til at trafikksikringsselskapets ansvar for oppreisning er begrenset til det beløp som den personlige skadevolderen kunne vært holdt ansvarlig for. Oppreisningsansvar forutsetter skyld og er dermed av personlig art. Nettopp av den grunn ble det holdt utenfor bilansvarslovens dekningsområde frem til en lovendring i 2009. Endringen kom som en følge av Norges EØS-rettslige forpliktelser, og både ordlyden i bilansvarsloven § 4 og forarbeidene viser at trafikksikringsselskapene utelukkende skulle være en betalingsgarantist. Det var ikke meningen at skadelidte og etterlatte skulle kunne få høyere oppreisningsbeløp som en konsekvens av lovendringen.

(15) Det følger av forsikringsavtaleloven § 7-6 fjerde ledd at forsikringsselskapet ved ansvarsforsikring kan gjøre gjeldende de samme innsigelser mot kravet som sikrede. System- og likhetsbetraktninger kan videre ikke begrunne et mer omfattende ansvar for selskapet enn for den personlige skadevolderen. I denne sammenheng har det betydning at

oppreisning er holdt utenfor ordningene med yrkesskadeforsikring og pasientskadeerstatning. Heller ikke andre reelle hensyn kan rokke ved den løsningen som følger klart av lovens ordlyd og forarbeidene.

(16) Ankemotparten har lagt ned slik påstand:

- "1. Anken forkastes.
2. Euro Insurances DAC tilkjennes sakskostnader for lagmannsretten og for Høyesterett."

(17) *Mitt syn på saken*

(18) Ved lagmannsrettens dom er det rettskraftig avgjort at E forårsaket Fs død ved grov uaktsomhet. Det normerte oppreisningsbeløpet til etterlatte ved grovt uaktsomt drap er 125 000 kroner, jf. skadeserstatningsloven § 3-5 og HR-2018-1658-A avsnitt 25 med videre henvisning til Rt-2014-892 avsnitt 21. Lagmannsretten la imidlertid til grunn at E var psykotisk på skadetidspunktet, og oppreisningsbeløpet ble satt til 75 000 kroner for hver av de etterlatte etter en vurdering med utgangspunkt i skadeserstatningsloven § 1-3 om "sinnssykes" ansvar. Bestemmelsens første punktum har denne ordlyden:

**"Den som er sinnssyk, åndssvak, bevisstløs eller befinner seg i en lignende forstyrrelse av sinnstilstanden, plikter å erstatte den skade han volder for så vidt det finnes rimelig under hensyn til utvist adferd, økonomisk evne og forholdene ellers."**

(19) Spørsmålet for Høyesterett er om også trafikksikringselskapets ansvar er begrenset til det beløp den personlige skadevolderen hefter for etter § 1-3. Det er naturlig å ta utgangspunkt i bilansvarsloven § 4, som lyder:

**"Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapitel IV, endå om ingen er skuld i skaden. Oppreisning for ikkje økonomisk skade fell likevel berre inn under trygdelaget sitt ansvar når skadevaldaren fyller vilkåra for ansvar etter lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning § 3-5."**

(20) Første punktum slår fast at trafikksikringselskapet i utgangspunktet har et objektivt ansvar for skade forårsaket av den forsikrede motorvognen. Selskapet plikter etter andre punktum likevel bare å betale oppreisningserstatning hvis den personlige skadevolderen oppfyller vilkårene i skadeserstatningsloven § 3-5. Dette innebærer at oppreisningserstatning bare er aktuelt hvor skadevolderen har opptrådt forsettlig eller grovt uaktsomt.

(21) Bestemmelsen om selskapets ansvar for oppreisning i bilansvarsloven § 4 andre punktum kom inn ved en lovendring 5. juni 2009. Frem til det tidspunktet var oppreisningskrav uttrykkelig unntatt fra dekningen etter § 6 andre ledd. Denne særreguleringen av oppreisningserstatningen under bilansvaret gir etter mitt syn et signal om at erstatningsposten ikke uten videre kan sammenlignes med de øvrige. Ut over dette kan jeg ikke se at *ordlyden* i § 4 – og heller ikke ordlyden i de øvrige bestemmelsene i loven – gir noen holdepunkter for løsningen av det spørsmålet som står til behandling i denne saken.

(22) Etter mitt syn gir derimot *forhistorien og forarbeidene* til lovendringen i 2009 viktige bidrag til forståelsen. Her nevner jeg først at EFTA-domstolen i en rådgivende uttalelse 20. juni 2008 i sak E-8/07 *Nguyen* vurderte om det var forenlig med EØS-rettens

motorvognforsikringsdirektiver å unnta oppreisningskrav fra den obligatoriske forsikringsdekningen for skader voldt av motorvogn. I avsnitt 25 i uttalelsen konstaterer EFTA-domstolen at EØS-statene plikter å sikre "at det erstatningsansvar som etter nasjonal rett kommer til anvendelse, er dekket av forsikring i overensstemmelse med direktivenes bestemmelser". Domstolen legger i avsnittene 26 til 28 til grunn at dette også må gjelde erstatning for ikke-økonomisk skade, slik som oppreisning. På den bakgrunn konkluderer domstolen med at det "ikke er forenlig med første, annet og tredje motorvognforsikringsdirektiv å unnta oppreisning for ikke-økonomisk skade ... fra den obligatoriske forsikringsordningen etter nasjonal rett".

(23) Justis- og politidepartementet foreslo i Ot.prp. nr. 28 (2008–2009) å tilføye et andre punktum i bilansvarsloven § 4 med det innhold det har i dag. På side 1 i proposisjonen fremgår at forslaget var foranlediget av EFTA-domstolens rådgivende uttalelse, og at det tok sikte på "å innlemme skadevolderens personlige oppreisningsansvar i den obligatoriske forsikringsdekningen etter bilansvarslova". Allerede her ligger det etter mitt syn et signal om at dekningen bare var ment å omfatte den personlige skadevolderens ansvar, ikke mer. Det fremgår at siktemålet var å legge risikoen for skadevolderens manglende betalingsevne hos selskapet, slik at Norges EØS-rettslige forpliktelser ble overholdt.

(24) Dette inntrykket bekreftes ved departementets vurderinger på side 6. Her heter det at det kunne anføres hensyn både for og mot å la oppreisningserstatningen være omfattet av den obligatoriske forsikringsordningen, men at endringen var "nødvendig" på bakgrunn av den rådgivende uttalelsen fra EFTA-domstolen. I overgangen mellom side 6 og 7 uttaler departementet så følgende på bakgrunn av sin forståelse av motorvognforsikringsdirektivene:

**"Dette innebærer etter departementets syn at det er oppreisningsansvaret, slik det er utformet i norsk rett, som skal dekkes av forsikringen. De alminnelige vilkårene for oppreisningsansvar kan dermed også legges til grunn overfor forsikringsselskapene. Departementet foreslår etter dette at oppreisningserstatning skal kunne kreves dekket etter lovens obligatoriske forsikring i den utstrekning skadevolderen oppfylder vilkårene – herunder skyldkravene – for oppreisningsansvar etter bestemmelsen i skadeserstatningsloven § 3-5."**

(25) Uttalelsene kan vanskelig forstås annerledes enn at det er skadevolderens personlige ansvar som skal dekkes av forsikringen. Departementet gir etter mitt syn uttrykk for at det på bakgrunn av § 3-5 må vurderes om og i tilfelle med hvor høyt beløp den personlige skadevolderen kunne vært pålagt å betale oppreisning. Det er så denne oppreisningen selskapet blir ansvarlig for.

(26) Også drøftelsen på side 7 om konsekvensene av lovforslaget har etter mitt syn interesse. Departementet legger her til grunn at antall oppreisningskrav ville stige og dermed også de samlede erstatningsutbetalingene. Deretter uttaler departementet at det ikke kan se at forslaget "skulle få noen innvirkning på oppreisningsnivået i den enkelte sak". Hvis forsikringsselskapet skulle kunne bli ansvarlig for et høyere beløp enn den personlige skadevolderen, ville nettopp størrelsen på oppreisningsbeløpet i det enkelte tilfellet kunne øke.

(27) Jeg finner også grunn til å peke på følgende uttalelse på side 7 i proposisjonen:

**"Departementet finner videre grunn til å fremheve forsikringsselskapenes adgang til å rette regresskrav mot skadevolderen. Forsikringsselskapenes utbetalingsplikt er**

**begrenset til tilfeller hvor vilkårene for oppreisningsansvar etter skadeserstatningsloven § 3-5 er oppfylt – herunder skyldkravet om forsett eller grov uaktsomhet. Dette innebærer at forsikringsselskapene gjennomgående vil ha et tilsvarende regresskrav mot skadevolderen, jf. bilansvarslova § 12. Endringen innebærer således først og fremst at forsikringsselskapet, og ikke den skadelidte, må bære risikoen for skadevolderens manglende betalingsevne."**

- (28) Departementet legger her til grunn at trafikksforsikringsselskapet skal kunne kreve dekket utbetalte oppreisningsbeløp av skadevolderen i regressomgangen. Synet antas å bygge på en forutsetning om at selskapets ansvar er begrenset til det beløp den personlige skadevolderen kunne blitt idømt.
- (29) Endelig nevner jeg at departementet i de spesielle merknadene på side 8 gjentar at § 4 andre punktum "innebærer at skadevolderens personlige oppreisningsansvar innlemmes i den obligatoriske forsikringsdekningen etter bilansvarslova". Dette synes å være en dekkende sammenfatning av det som var departementets intensjon med forslaget: For å ivareta våre EØS-rettslige forpliktelser, måtte skadevolderens oppreisningsansvar legges inn under bilansvaret. Risikoen for manglende betalingsevne ble dermed overført til selskapet, men det var ikke meningen at skadelidte skulle kunne fremme et høyere krav mot selskapet enn mot skadevolderen. Jeg nevner at stortingskomiteen sluttet seg til departementets forslag i Innst. O. nr. 60 (2008–2009).
- (30) Riktignok drøfter ikke forarbeidene uttrykkelig problemstillingen i foreliggende sak, nemlig omfanget av trafikksforsikringsselskapets oppreisningsansvar når skadevolderen er "sinnssyk", jf. skadeserstatningsloven § 1-3. De ankende partene har også pekt på enkeltuttalelser i Ot.prp. nr. 28 (2008–2009) som isolert kan hevdes å gi rom for deres syn. Et eksempel er departementets utsagn på side 7 om at den foreslåtte lovendringen "først og fremst" skulle overføre betalingsrisikoen til selskapet, et annet er påpekningen på side 9 om at selskapet også kan bli ansvarlig når skadevolderen er ukjent. Dette rokker likevel ikke ved det samlede bildet. Det som gjennomgående presiseres i proposisjonen, er at skadevolderens personlige ansvar skulle dekkes under bilansvaret. Trafikksforsikringsselskapet var ment å være en betalingsgarantist, ikke mer. For meg er dette et tungtveiende argument for at selskapets ansvar må begrenses til det beløpet skadevolderen personlig kunne vært holdt ansvarlig for.
- (31) Når lovgiver har gitt så klart uttrykk for sitt syn, kan jeg ikke se at det er rom for å komme til en annen løsning basert på de *system- og konsekvensbetraktninger* som de ankende partene har gjort gjeldende. Jeg knytter likevel noen kommentarer til enkelte av de spørsmål som er tatt opp under prosedyren.
- (32) Jeg ser først på sammenligningen med erstatning for økonomisk tap, som Euro Insurances DAC har dekket fullt ut. Etter mitt syn ligger det en åpenbar forskjell mellom erstatning for økonomisk tap og oppreisning allerede i reguleringen i bilansvarsloven § 4. Mens trafikksforsikringsselskapet har et objektivt ansvar for det økonomiske tapet som motorvogner "gjer", er det som nevnt bare ansvarlig for oppreisning hvis skadevolderen oppfylder vilkårene i skadeserstatningsloven § 3-5. I tillegg kommer at oppreisningsansvaret – på en annen måte enn ansvaret for å dekke økonomisk tap – er nært knyttet til skadevolderens person. Selv om kompensasjonshensynet etter hvert har kommet mer i forgrunnen, hviler oppreisningsinstituttet fortsatt også på hensynet til den pønale funksjonen og prevensjonshensynet, samtidig som oppreisning er ment å gi uttrykk for samfunnets misbilligelse, se HR-2018-1014-A avsnitt 43. Oppreisningskrav har dermed en

annen karakter enn krav om erstatning for økonomisk tap, og løsningen på det ene området kan da ikke uten videre overføres til det andre.

- (33) De ankende partene har også trukket inn rettspraksis knyttet til skadeserstatningsloven § 1-1 om barns erstatningsansvar. På dette punktet har de blant annet fremhevet Rt-2004-1942, hvor det i avsnitt 31 fremgår at § 1-1 ikke var "påberopt som en utmålings- og lempningsregel". Dette er forklart med at guttene som forårsaket skaden, var ansvarsforsikret. Videre har de ankende partene vist til Rt-2003-433. Førstvoterende konstaterer i avsnitt 46 i avgjørelsen at barnets økonomiske evne er en relevant omstendighet ved den rimelighetsvurderingen som § 1-1 legger opp til. Det er naturlig å knytte dette utsagnet opp mot den foreliggende forsikringsdekningen.
- (34) Disse avgjørelsene gir eksempler på at en foreliggende ansvarsforsikring er brukt som begrunnelse for ikke å nedsette mindreåriges ansvar. Selv om det er et slektskap mellom § 1-1 og § 1-3, kan jeg likevel ikke se at dommene gir noe avgjørende bidrag til løsningen av den foreliggende saken. Ingen av dem gjaldt forsikringsselskapets ansvar for oppreisningserstatning under bilansvarsloven. Dommene sier dermed ikke noe om tolkingen av bilansvarsloven § 4 andre punktum. De klare holdepunktene som jeg har utledet av forhistorien og forarbeidene til endringen av § 4 i 2009, var ikke oppe til vurdering i dommene.
- (35) Jeg nevner også at de ankende partene har trukket inn HR-2017-958-A, hvor skadevolders ansvar var betydelig lempet etter skadeserstatningsloven § 5-2 i en rettskraftig tingrettsdom. Høyesterett tok blant annet stilling til om lempingen kunne gjøres gjeldende på materielt grunnlag av ansvarsforsikringsselskapene, se avsnitt 33 flg. Dette ble besvart benektende. I avsnitt 44 uttaler førstvoterende:
- "Skadeserstatningslovens hovedregel om lemping er hvorvidt ansvaret vil virke "urimelig tyngende" for den ansvarlige, jf. § 5-2 første punktum. Dersom det er tegnet en ansvarsforsikring som dekker tapet, vil det sjelden kunne tenkes at ansvaret vil virke 'urimelig tyngende' for skadevolderen, jf. Ot.prp. nr. 75 (1983–1984) side 66."**
- (36) Selv om det er likhetstrekk mellom lemping og vurderingen av om "sinnsyke" skal pålegges å betale erstatning og oppreisning etter skadeserstatningsloven § 1-3, har uttalelsen etter mitt syn begrenset interesse for spørsmålet i foreliggende sak. Paragraf 1-3 er en regel om ansvarsgrunnlag og utmåling, ikke en lempingsregel. Den "sinnsykes" ansvar *fastsettes* etter en samlet vurdering med utgangspunkt i de kriterier som er oppstilt. Lemping etter § 5-2 er derimot et spørsmål om et allerede fastsatt ansvar skal *nedsettes*, blant annet ut fra "den ansvarliges økonomiske bæreevne". I en slik sammenheng får foreliggende forsikringer større plass, og det kan ikke uten videre trekkes sammenligninger mellom regelsettene. HR-2017-958-A gjaldt dessuten ikke lemping av oppreisningserstatning under bilansvaret. Høyesterett vurderte dermed ikke betydningen av forhistorien og forarbeidene til endringen av bilansvarsloven § 4 i 2009.
- (37) De ankende partene har til slutt argumentert også ut fra *andre reelle hensyn*. Jeg er enig i at kompensasjonshensynet kommer inn med tyngde. Hensynet ble likevel ikke funnet avgjørende ved vedtakelsen av yrkesskadeforsikringsloven og pasientskadeloven, hvor oppreisning er unntatt fra dekningen i henholdsvis § 12 første ledd tredje punktum og § 4 første ledd andre punktum. Etter mitt syn peker ikke de anførte reelle hensynene ensidig i én retning. De kan uansett ikke rokke ved den løsningen som jeg har utledet av

forhistorien og forarbeidene til endringen i bilansvarsloven § 4 i 2009. Anken blir etter dette å forkaste.

- (38) Euro Insurances DAC har vunnet saken, jf. tvisteloven § 20-2 første ledd, og selskapet har krevd å bli tilkjent sakskostnader for lagmannsretten og Høyesterett. Jeg mener at de ankende partene bør fritas fra sakskostnadsansvaret i medhold av § 20-2 tredje ledd. Saken har reist et prinsipielt spørsmål som selskapet har hatt nytte av å få avklart, samtidig som styrkeforholdet mellom partene tilsier at sakskostnader ikke tilkjennes.
- (39) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. Sakskostnader for lagmannsretten og Høyesterett tilkjennes ikke.

- (40) Dommer **Webster:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (41) Dommer **Noer:** Likeså.
- (42) Dommer **Berglund:** Likeså.
- (43) Dommer **Endresen:** Likeså.
- (44) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. Sakskostnader for lagmannsretten og Høyesterett tilkjennes ikke.

Riktig utskrift bekreftes: