

Ny banebrydende dom fra Högsta Domstolen: punktafgift anset som følgeskade

Högsta Domstolen i Sverige har i juni d.å. afsagt dom i en sag, hvor omdrejningspunktet var, hvorvidt punktafgifter, som skulle betales efter et tyveri af cigaretter, kunne kræves erstattet af den udførende chauffør i medfør af CMR artikel 23, stk. 4. Högsta Domstolen fandt, at punktafgifter ikke er omfattet af bestemmelsen, men derimod skulle anses som en følgeskade, hvorfor den udførende transportør ikke var erstatningsansvarlig. Dette står i modsætning til, hvad der gælder efter dansk ret, og dommen er derfor særlig interessant.



SAGENS BAGGRUND

I oktober 2018 påtog en hollandsk transportør sig opgaven at transportere et parti cigaretter fra Holland til Malmø. Transportøren antog herefter en anden hollandsk transportør til at udføre vejtransporten.

Under transporten blev størstedelen af cigaretterne stjålet under et ophold i Helsingborg. Som følge af tyveriet ansås cigaretterne for at være overgået til fri omsætning efter svensk ret, hvilket medførte, at der skulle betales punktafgifter herfor.

Den kontraherende transportør indgik forlig med vareejereren. Den kontraherende transportør skulle herefter betale samlet EUR 154.656, hvoraf EUR 19.240 udgjorde erstatning for de mistede varer og de resterende EUR 135.325 udgjorde erstatning for punktafgifterne.

Den kontraherende transportør rettede herefter krav mod den udførende transportør om, at denne skulle erstatte det forligte beløb. Den udførende transportør indgik forlig for en del af kravet, hvorefter der af det oprindeligt krævede beløb var resterende EUR 135.325 – svarende til beløbet for punktafgifterne.

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

Spørgsmålet for Högsta Domstolen angik, hvorvidt den kontraherende transportør kunne kræve punktafgifterne, der blev opkrævet som følge af tyveriet af cigaretterne, betalt af den udførende transportør i medfør af CMR-konventionens artikel 23, stk. 4 – og helt konkret, om punktafgifterne kunne anses som værende omfattet af bestemmelsens begreb andre omkostninger ved befordringen.

Högsta Domstolen bemærkede helt indledningsvist, at det krævede en fortolkning af begrebet for at fastslå, om punktafgifter er omfattet heraf, hvori konventionens formål og de generelle principper bag reglerne samt retspraksis og litteratur på området må indgå.

Högsta Domstolen foretog indledningsvist en ordlydsfortolkning og fandt, at ordlyden taler for, at kun omkostninger, som er direkte forbundet med befordringen, skal erstattes.

Högsta Domstolen undersøgte hernæst andre konventionslandes retspraksis på området. Högsta Domstolen fandt, at nogle lande fortolker begrebet bredt, hvorefter transportøren er erstatningsansvarlig for omkostninger, som kan henføres til den måde, transporten rent faktisk forløb – hvorved punktafgifter, som forfalder grundet eksempelvis et tyveri vil være omfattet af artikel 23, stk. 4 og dermed være erstatningsberettiget. Andre lande fortolker derimod begrebet snævert, hvorefter transportøren er erstatningsansvarlig for omkostninger, som kan henføres til den normale udførelse af transporten – og dermed vil punktafgifter som forfalder grundet tyveri ikke være erstatningsberettiget.

Högsta Domstolen kunne udlede, at der ikke var et entydigt svar på, hvad der omfattes af artikel 23, stk. 4 ud fra retspraksis, men at udviklingen pegede i retning af, at punktafgifter ikke er omfattet.

Også i den juridiske litteratur anses det for usikkert, hvad der omfattes af artikel 23, stk. 4, men ifølge Högsta Domstolen bliver bestemmelsen oftest fortolket således, at kun omkostninger til selve transporten, således som den var planlagt, skal erstattes og ikke omkostninger som f.eks. er opstået som følge af tyveri.

Dernæst anførte Högsta Domstolen, at den snævre fortolkning støttes op af systematikken i artikel 23 generelt. Omkostninger, der påføres vareejerens som følge af godsets bortkomst, erstattes af artikel 23, stk. 1-3. Det følger herefter af stk. 4 at der ikke ydes erstatning for yderligere skade end nævnt i bestemmelsen. Ifølge Högsta Domstolen vil det derfor være mest i overensstemmelse med bestemmelsen, hvis erstatning alene begrænses til at omfatte omkostninger i forbindelse med selve transporten, idet formålet ikke er at kompensere andre skader, som vareejerens har lidt – og kun omkostninger, der direkte kan henføres til den normale udførelse af transporten skal således erstattes.

På baggrund af dette fandt Högsta Domstolen, at såfremt punktafgifter omfattes af artikel 23, stk. 4, vil situationen være, at vareejerens får erstatning for følgeskader – idet punktafgiften bliver en følge af tyveriet – hvilket ikke er i overensstemmelse med CMR.

Högsta Domstolen anførte afslutningsvist, at en snæver fortolkning af begrebet også generelt stemmer bedre overens med konventionen i øvrigt, da formålet med konventionen er at skabe en risikofordeling og forudsigelighed bl.a. for at holde transportomkostningerne nede og for at lette forsikringsdækningen.

På baggrund af ovennævnte fandt Högsta Domstolen derfor, at artikel 23, stk. 4 skal fortolkes således, at transportørens erstatningsansvar ikke omfatter punktafgifter som udløses af, at godset bliver stjålet under transporten.

Den udførende transportør var derfor ikke erstatningsansvarlig i medfør af artikel 23, stk. 4.

Högsta Domstolens dom kan læses [her](#).

NJORD LAW FIRMS BEMÆRKNINGER

Til forskel for Högsta Domstolens fortolkning af bestemmelsen, har de danske domstole fastslået, at begrebet andre omkostninger ved befordringen i CMR-lovens § 29, stk. 3 (svarende til bestemmelsen i konventionen) omfatter punktafgifter – om end dette ikke altid vil være tilfældet.

Højesteret fandt i U 1987.481 H, at begrebet skulle forstås som omkostninger, der er påløbet i forbindelse med forløbet af den faktiske transport – og begrebet blev således fortolket bredt.

Under dansk ret er det en betingelse for, at en omkostning ved befordringen omfattes af CMR-lovens § 29, stk. 3, at omkostningen er påløbet i forbindelse med selve transporten. Dette betyder, at omkostningen ikke må være en del af godsets værdi inden påbegyndelsen af transporten.

I praksis medfører det, at import- og eksportafgifter, herunder punktafgifter, kan kræves dækket fuldt ud i tillæg til varens værdi under dansk ret, såfremt de er påløbet i anledning af befordringen, som den faktisk forløb. Hermed er retstilstanden ikke som i Sverige.

Det er i den forbindelse vigtigt at bemærke, at forfaldstidspunktet for afgiften er afgørende for, om punktafgifter er omfattet af hhv. CMR-lovens § 29, stk. 1-2 eller § 29, stk. 3. Forfaldstidspunktet samt grundene hertil fremgår af den nationale ret, hvorfor punktafgifterne ikke i alle tilfælde kan kræves erstattet efter dansk ret, og man bør derfor altid orientere sig om afgifters forfaldstidspunkter ift., om de kan kræves erstattet.

Spørgsmålet er, om Högsta Domstolens dom vil få betydning under dansk ret fremadrettet, således at praksis under dansk ret ændrer sig – hvilket i så fald vil få stor betydning for vareejerne og transportforsikringerne, da punktafgifter ofte udgør den største værdi på punktafgiftspligtige varer.

Ved den engelske højesteret er der også dukket en ny sag op om dette vigtige spørgsmål. Der udføres i den anledning endnu en komparativ analyse af retsstillingen i de forskellige stater, som har tilsluttet sig CMR-konventionen. Det bliver spændende at se, hvad den engelske højesteret herefter vil komme frem til.

Om retstilstanden i Danmark ændrer sig og følger den svenske praksis vil først kunne fastslås, såfremt nogen udfordrer den gamle danske Højesterets dom ved at føre en sag herom igennem hele det danske retssystem.



Send os en besked

Du er velkommen til helt uforpligtende at kontakte vores transportretlige advokater, hvis du har et spørgsmål eller en udfordring.

Tilmeld dig vores nyhedsbrev

Hold dig opdateret ved at følge os på LinkedIn



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12
UF@NJORDLAW.COM



LENE ISHØJ
ADVOKAT

(+45) 77 40 10 46
LEI@NJORDLAW.COM