



NORGES HØYESTERETT

Den 8. februar 2005 avsa Høyesterett dom i

HR-2005-00206-A, (sak nr. 2004/1358), sivil sak, anke,

Reidar Magne H. Osen

(advokat Per Oskar Tobiassen – til prøve)

mot

Staten v/Finansdepartementet

(Regjeringsadvokaten
v/advokat Ragnhild Noer)

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

- (1) Dommer **Matningsdal**: Saken gjelder gyldigheten av vedtak truffet av Toll- og avgiftsdirektoratet vedrørende beregning av merverdi- og båtmotoravgift for tre fartøyer som ble innført til Norge med midlertidig avgiftsfritak. Ansvarlig for avgiftene er den/de som etter tolloven § 37 regnes som ”vareeier”. Spørsmålet er om en person som mer enn to år etter innførselen til Norge kjøpte fartøyene, hefter for avgiftene.
- (2) Den 15. september 1995 ble tre opprinnelig russiske elvebåter innført til Norge med midlertidig fritak for toll og avgifter i henhold til tolltariffens innledende bestemmelser § 14 første ledd nr. 10 bokstav a og Finansdepartementets forskrift av 12. desember 1975 om beregning og oppkreving av merverdiavgift ved innførsel av varer § 4 første ledd.
- (3) På tolldeklarasjonen ble Rosendal Verft AS angitt som mottaker av fartøyene. Fartøyene ble innført fra Sverige, og eieren var Fjord i Arvika AB. Ved deklarasjonen ble det overfor tollvesenet opplyst at fartøyene skulle repareres og ferdigstilles ved verftet. Tollvesenet gav to av fartøyene gjenutførselsfrist 11. august 1996, mens fristen for det tredje ble satt til 26. august 1996.
- (4) Rosendal Verft AS gikk konkurs før reparasjonsarbeidet var påbegynt, og gjenutførselsfristen utløp uten at fartøyene ble utført. I brev av 23. april 1997 til bobestyreren krevde tollvesenet at det umiddelbart ble tatt initiativ til gjenutførsel, destruksjon eller fortolling av fartøyene. Brevet ble besvart 28. april 1997. Her gav bobestyreren opplysning om den svenske eieren, og opplyste at båtene var slept til Sunde Industri & Offshore AS på Sunde.

- (5) Tollvesenet henvendte seg deretter ved brev av 11. mars 1998 til Sunde Industri & Offshore AS, som i telefaks av 14. mars 1998 opplyste at fartøyene var hentet og fraktet til Haugesund. Det ble videre opplyst at advokat Morten Harsvik kunne gi nærmere opplysninger.
- (6) Tollvesenet henvendte seg deretter til advokat Harsvik ved brev av 24. mars 1998. I brev av 17. april 1998 opplyste han at fartøyene var solgt til Reidar Magne H. Osen, og at det kom som en stor overraskelse på Osen at fartøyene ikke var lovlig innført til Norge. Det ble videre opplyst at den svenske selgeren uttrykkelig hadde uttalt overfor Osen at alt var i orden med innførselen.
- (7) Det var advokat Harsvik som formidlet salget til Osen, som fant sted i november 1997.
- (8) Hordaland og Sogn og Fjordane tolldistrikt traff 17. mars 1999 vedtak hvor Osen ble pålagt å betale totalt kr 740 517 i ordinær innførselsavgift, fordelt med kr 647 367 i merverdiavgift og kr 93 150 i båtmotoravgift. I tillegg kom renter med kr 55 153, senere redusert til kr 38 386. Osen påklaget vedtaket til Toll- og avgiftsdirektoratet, som 26. juni 2000 stadfestet vedtaket.
- (9) Ved stevning av 19. juni 2001 til Oslo byrett, nå tingrett, anla Osen sak mot staten v/Finansdepartementet med påstand om opphevelse av Toll- og avgiftsdirektoratets vedtak. Oslo tingrett avsa den 30. april 2003 dom med denne domsslutning:
- ”1. Staten v/Finansdepartementet frifinnes.
 2. Saksomkostninger tilkjennes ikke.”
- (10) Osen påanket dommen til Borgarting lagmannsrett, som den 15. juni 2004 avsa dom med denne domsslutning:
- ”1. Tingrettens dom pkt 1 stadfestes.
 2. Til dekning av saksomkostninger for tingrett og lagmannsrett betaler Reidar Magne H. Osen til Staten v/Finansdepartementet 89 300 – åttinitusentrehundre – kroner innen to uker med tillegg av rente etter lov om forsinkelsesrente § 3 første ledd første punktum fra forfall til betaling skjer.”
- (11) Osen har påanket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen, nærmere bestemt tolkingen av tollovens bestemmelser om hvem som hefter for avgift som oppstår ved innførsel av varer til Norge, og i særdeleshet tolloven § 37. Som for ting- og lagmannsretten bestrides ikke beregningen av kravet.
- (12) For Høyesterett har to vitner, som også forklarte seg for lagmannsretten, avgitt forklaring. Saken står i det alt vesentlige i samme stilling som for lagmannsretten, bortsett fra at Osen ikke har opprettholdt en anførsel om myndighetsmisbruk.
- (13) *Den ankende part, Reidar Magne H. Osen*, har i korte trekk anført:
- (14) Prinsipalt anføres det at tolloven § 37 ikke gir hjemmel for å ilegge ham ansvar for avgiftene. Dette for det første fordi han ikke er ”vareeier” i relasjon til denne bestemmelsen. Fartøyene var dessuten ”tollekspedert” da han kjøpte dem. Den aktuelle bestemmelsen omfatter bare varer som ikke er tollekspedert.

- (15) I relasjon til spørsmålet om Osen kan regnes som ”vareeier”, anføres det at dette begrepet må knyttes til de faktiske omstendigheter som forelå da avgiftsplikten oppstod. Dette gjelder særlig i et tilfelle som det foreliggende hvor varen er tollekspedert – dvs. hvor det er fremlagt en deklarasjon overfor tollvesenet med angivelse av ansvarssubjekt og relevante opplysninger om fartøyene. I denne saken står legalitetsprinsippet sentralt slik at det kreves klar lovhjemmel om han skal regnes som ”vareeier”. Slik hjemmel foreligger ikke.
- (16) Videre må det legges til grunn at fartøyene ble ”tollekspedert” ved det midlertidige tollfritaket. Også av denne grunn kommer ikke § 37 til anvendelse. Ved den første tollekspedisjonen ble ansvarssubjektene klart definert. Paragraf § 37 kan ikke omfatte enhver tollekspedisjon, men må være begrenset til tollekspedisjonen ved selve innførselen.
- (17) Subsidiært anføres det at et eventuelt krav må frafalles med hjemmel i § 37 siste punktum. Han kan ikke legges ”noe ... til last” at han ikke var klar over at forholdet til tollvesenet ikke var brakt i orden, og Høyesterett må ha full kompetanse til å overprøve Toll- og avgiftsdirektoratets vedtak også i denne relasjon.
- (18) Reidar Magne H. Osen har nedlagt denne påstand:
- ”1. **Toll- og avgiftsdirektoratets vedtak av 26. juni 2000 oppheves.**
 2. **Staten v/Finansdepartementet dømmes til å betale sakens omkostninger for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett med tillegg av høyeste lovbestemte forsinkelsesrente fra forfall og til betaling skjer.”**
- (19) *Ankemothparten, staten v/Finansdepartementet*, har i korte trekk anført:
- (20) Tolloven §§ 37 og 58 regulerer til sammen ansvaret for betaling av toll og avgifter. Lovens § 37 rammer brudd på plikten til å tollekspedere en vare, og kommer til anvendelse *før* fortolling, mens § 58 første ledd rammer feil ved fortollingen og kommer til anvendelse *etter* fortollingen. Mens § 58 første ledd er begrenset til den som var vareeier ved fortollingen – noe som kom uttrykkelig fram i den opprinnelige ordlyden – kan § 37 også anvendes på erververe etter innførselen, men før den endelige tollekspedisjonen. Denne forskjellen skyldes dels at tollvesenets jurisdiksjon over varen opphører ved fortollingen, og dels at § 58 gjelder uavhengig av subjektiv skyld.
- (21) Videre anføres det at tolloven § 37 kan få anvendelse selv om varen er tollekspedert en gang. Bestemmelsen får anvendelse i et tilfelle som det foreliggende hvor plikten til endelig tollekspedisjon ikke er oppfylt.
- (22) Det bestrides at domstolene kan overprøve tollvesenets skjønn over hvorvidt Osen kan legges ”noe ... til last” med hensyn til at forholdet til tollvesenet ikke var brakt i orden. Både lovens ordlyd og forarbeidene viser at dette spørsmålet er undergitt forvaltningens frie skjønn. Subsidiært anføres det at Osen ikke har opptrådt tilstrekkelig aktsomt.
- (23) Staten v/Finansdepartementet har nedlagt denne påstand:
- ”1. **Lagmannsrettens dom stadfestes.**

2. **Staten v/Finansdepartementet tilkjennes sakens omkostninger for Høyesterett med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer."**

- (24) *Mitt syn på saken:*
- (25) Jeg er kommet til at anken fører fram.
- (26) Saken gjelder som nevnt spørsmålet om Osen som kjøper av de aktuelle fartøyene hefter for skyldig merverdi- og båtmotoravgift.
- (27) For merverdiavgift fastsetter merverdiavgiftsloven § 64 at avgift ved innførsel skal betales av "den som etter lov 10. juni 1966 nr. 5 om toll (tolloven) er vareeier. Tolloven §§ 37, 56, 57, 58, 59 og 69 får tilsvarende anvendelse for så vidt angår avgiften etter denne lov." For båtmotoravgiften er det i forskrift om avgift på båtmotorer av 27. januar 1978 fastsatt at avgiftsplikten for båtmotorer som innføres fra utlandet, oppstår ved innførselen, og at "[i]nnførsel av avgiftspliktige varer skal skje etter de samme regler som gjelder for toll, så langt de passer og ikke annet er bestemt".
- (28) Tolloven § 37, som er den sentrale bestemmelsen i vår sak, har følgende ordlyd:
- "Vareeieren, eller den som på hans vegne har omsorg for varen ved innførsel til tollområdet, er ansvarlig for toll av varer som ikke blir tollekspedert eller som ikke blir lagt inn på tollvesenets lager eller annen likestilt lagringsplass. Tollbeløpet fastsettes av tollvesenet på grunnlag av foreliggende oppgaver og opplysninger om varen. Foreligger det ikke tilstrekkelige oppgaver og opplysninger for beregning av tollbeløpet, fastsettes dette etter tollvesenets skjønn. Kravet kan frafalles når det etter tollvesenets skjønn ikke er noe å legge vedkommende til last."**
- (29) Saken reiser fire hovedspørsmål: For det første om § 37 er anvendelig fordi fartøyene ikke var "tollekspedert" da Osen kjøpte dem. Dersom de ikke var "tollekspedert", oppstår spørsmålet om Osen er "vareeier". Og dersom begge spørsmål besvares bekreftende, oppstår spørsmålet om domstolene kan overprøve Toll- og avgiftsdirektoratets skjønn om at Osen kan legges "noe ... til last" med hensyn til den manglende fortolling, jf. § 37 siste punktum. I tilfelle domstolene kan prøve dette spørsmålet, blir endelig spørsmålet om Olsen var noe å legge til last.
- (30) Første spørsmål er om fartøyene var "tollekspedert" da Osen kjøpte dem. "Tollekspedisjon" defineres i § 1 nr. 6 som "tollbehandling som går ut på fortolling av en vare eller på å la vareeieren få forpasse eller utføre en vare eller ta en vare på annet godkjent lager for ufortollede varer enn tollvesenets pakkhus og annen likestilt lagringsplass, eller å la vareeieren på annen måte få adgang til å disponere over en ufortollet vare". "Fortolling" defineres i § 1 nr. 7 som "tollbehandling som innebærer at en vare helt frigjøres fra tollvesenets befatning".
- (31) Definisjonen av "tollekspedisjon" ble innført ved den någjeldende tolloven. Om dette begrepet uttales det i innstillingen fra Tollovkomiteen av 1959 side 65:
- "I utkastet er "tollekspedisjon" brukt i betydning av tollbehandling som innebærer at vareeieren gis adgang til (eller eventuelt nektes) en bestemt disponering over varen. Tollekspedisjon er m.a.o. den mer formelle side ved t o l l b e h a n d l i n g e n. Dette siste uttrykket igjen er noe videre enn tollekspedisjon og omfatter også selve**

undersøkelsen av varen, innhentelse av opplysninger m.m. Også fastsettelse av mengde og verdi og selve tariffingen er tollbehandling.”

- (32) Hva som skal forstås med ”tollekspedisjon”, omtales også i Ot.prp. nr. 19 (1965–66) side 19–20. Her heter det:

”Det omfatter ikke innlegg på tollvesenets pakkhus eller innlegg på private lagringsplasser som i henhold til § 48 blir likestilt med pakkhus og lagringsplasser tilhørende tollvesenet. Videre faller disposisjoner som er omhandlet i § 29 annet ledd siste punktum, utenfor begrepet. – Siste del av definisjonen omfatter tillatelser til tollfri innførsel til midlertidig bruk, herunder f.eks. medbrakte biler, og frigjøring av passasjergods etc.”

- (33) Tolloven § 29 andre ledd, som det vises til i forarbeidene, har følgende innhold:

”Dersom varen ikke tollekspederes umiddelbart, må den legges inn på tollager eller annen likestilt lagringsplass. Med tollvesenets godkjennelse og mot slik eventuell sikkerhetsstillelse som følger av forskrift, kan varen likevel midlertidig bli liggende på losseplassen, eller lagres på annen måte.”

- (34) Hjemmelen for å ta fartøyene inn i Norge uten fortolling var § 29 andre ledd andre punktum som i henhold til forarbeidene ikke omfattes av begrepet ”tollekspedisjon”, jf. sitatet foran. Når dessuten sitatet fra Tollovkomiteens innstilling viser at den forutsatte en nær tidsmessig sammenheng mellom ”tollekspedisjon” og ”fortolling”, kan ikke den første kontakten mellom Rosendal Verft AS og tollmyndighetene regnes som ”tollekspedisjon” i forhold til tolloven § 37.

- (35) Jeg tilføyer at selv om den første kontakten mellom Rosendal Verft AS og tollvesenet skulle regnes som ”tollekspedisjon”, kunne ikke dette medføre at § 37 ble uanvendelig i vår sak. Tollvesenet hadde som nevnt for samtlige fartøy satt frist for gjenutførsel, og når denne fristen utløp uten at fartøyene ble ført ut av landet, måtte man igjen kontakte tollvesenet om saken. Dersom dette ikke ble gjort, ville fartøyene ikke være ”tollekspedert”, idet den første kontakten med tollmyndighetene ikke kunne regnes som noen *endelig* tollekspedisjon. I denne sammenheng nevner jeg at heller ikke et utsagn i Ot.prp. nr. 108 (1992–93) side 37 ved lovrevisjonen i 1994 kan rokke ved det resultatet jeg har kommet til foran når det der heter at bestemmelsen i § 37 ”må på denne bakgrunn leses som en følge av overtredelse av § 29”. Dette utsagnet tar åpenbart sikte på normalsituasjonen hvor fortolling skal skje ved innførselen, og ikke på å utelukke tilfeller hvor varen med hjemmel i § 29 andre ledd andre punktum midlertidig tas inn i riket uten fortolling.

- (36) Neste spørsmål blir dermed om Osen var ”vareeier”. I lovens § 1 nr. 3 defineres ”vareeier” som ”den som overfor tollvesenet er legitimert til å råde over en vare”. Formuleringen ”overfor tollvesenet er legitimert” kunne umiddelbart synes å indikere at begrepet forutsetter en eller annen kontakt med tollvesenet, slik Rosendal Verft AS hadde. Det må imidlertid være klart at denne tolkingen er for snever – noe som illustreres av at i vår sak kunne den få som konsekvens at den svenske eieren, som båten skulle gjenutføres til, ikke ble regnet som ”vareeier”. Og at denne tolkingen ikke er tilsiktet, fremgår av Ot.prp. nr. 19 (1965–66) side 19 hvor det heter at ”[v]areeier” kan f.eks. være den som har eiendomsretten til varen, ...”. Her heter det videre at begrepet også kan omfatte ”en kommisjonær som opptrer i eget navn, en lån- eller leietaker eller et firma som innfører en vare for foredling eller reparasjon for deretter å gjenutføre den”. Disse

sitatene viser at lovgiver forutsatte at begrepet skal være svært omfattende, og at det også skal omfatte tilfeller hvor man i vanlig språkbruk ikke finner det naturlig å tale om "vareeier". Dette vide anvendelsesområdet synes begrunnet i et ønske om å øke sikkerheten for at landets fiskale interesser blir ivaretatt.

- (37) Vår sak gjelder spørsmålet om "vareeier" også omfatter personer som har fått eiendomsretten til varen etter at betalingsplikten oppstod. I denne sammenheng viser jeg innledningsvis til at plikten til å svare toll inntre straks varen kommer inn i tollområdet, som i tillegg til fastlandet omfatter alt område innenfor territorialgrensen, jf. tolloven § 1 nr. 1. I varehandelen er det dermed ikke upraktisk at varen kan ha skiftet eier før den kan bli tollekspedert etter tolloven § 29. Og ordlyden kan ikke være til hinder for at også personer som får eiendomsretten til varen etter at den ankom tollområdet, regnes som "vareeier". Spørsmålet er riktignok ikke omtalt i forarbeidene – noe som isolert sett kunne tale mot denne tolkingen. Men denne tausheten kan ikke i seg selv tillegges avgjørende vekt.
- (38) At også en senere erverver regnes som "vareeier", støttes av en sammenlikning av den opprinnelige formuleringen av § 37 sammenholdt med den opprinnelige formuleringen av § 58. Mens § 37 påla "[v]areeieren eller den som på hans vegne har omsorg for varen, ..." ansvar for avgiftene, fastsatte § 58 at dersom det som følge av "feiltariffering, feilregning eller uriktig mengdebestemmelse eller verdiansettelse [var] beregnet for lite toll, kan *vareeieren ved fortollingen* og den som har tollekspedert varen på hans vegne og fremdeles har den i sin besittelse, pålegges å betale det for lite beregnede beløp" (uthevet her). Lovens § 58 viste med andre ord klart at det ikke var omgjøringsadgang overfor senere erverver. Når § 37 ikke inneholdt noen tilsvarende begrensning, indikerer dette at begrepet "vareeier" også kan omfatte senere erververe.
- (39) Ved lov av 3. juni 1994 nr. 14 ble innskuddet "ved fortollingen" tatt ut av § 58. Forarbeidene – Ot.prp. nr. 108 (1992–93) side 42–43 – gir imidlertid ingen holdepunkter for at det var tilsiktet noen realitetsendring i denne relasjon, og bestemmelsen praktiseres fortsatt slik at omgjøring er avskåret overfor personer som har ervervet varen etter fortollingen.
- (40) Ved samme lovendring ble også § 37 endret, idet bestemmelsen nå innledes med at "[v]areeieren, eller den som på hans vegne har omsorg for varen *ved innførsel til tollområdet*, er ansvarlig for ..." (uthevet her). Forarbeidene viser at heller ikke denne endringen har interesse for vårt spørsmål. Det fremgår av Ot.prp. nr. 108 (1992–93) side 37 at den uthevede del av sitatet foran ble tatt inn i lovteksten for å presisere transportørens ansvar.
- (41) På denne bakgrunn har ikke forskjellen i de opprinnelige formuleringene av §§ 37 og 58 tapt sin betydning ved tolkingen av begrepet "vareeier".
- (42) Etter min mening taler reelle hensyn for at også senere erververe omfattes. Tollvesenet vil rett nok normalt kunne identifisere andre ansvarssubjekter enn den senere erververen – i vår sak den svenske eieren og Rosendal Verft AS, dets konkursbo. I tillegg ville tollvesenet med hjemmel i tolloven § 30 kunne hente inn fartøyene og tvangsselge dem uten hinder av heftelser med bedre prioritet, idet tvangsfullbyrdelsesloven § 8-16 første ledd ikke gjelder. Jeg ser da bort fra de særlige spørsmål som oppstår i forhold til en erverver som er i aktsom uvitenhet om avgiftskravet. Men hensett til at et sentralt formål

med tollovgivningen er å sikre statens fiskale interesser, kan ikke disse forhold være avgjørende. Jeg viser for det første til de problem som kan oppstå ved forsøk på omgåelse – en problemstilling som fremheves i forarbeidene til lovrevisjonen i 1994, jf. Ot.prp. nr. 108 (1992–93) side 13. Og dersom en senere erverver ikke omfattes, vil også kjøpere som er eller burde vært klar over at varen ikke er fortollet, gå fri for ansvar etter § 37. Dette måtte vel endatil gjelde kjøpere som er eller burde være klar over at det er tale om smuglergods.

- (43) Som drøftelsen foran av ”tollekspedisjon” viser, kan disse problemene forsterkes som følge av at en vare kan befinne seg lenge i Norge uten at den er ”tollekspedert”.
- (44) Dersom unntaksbestemmelsen i § 37 siste punktum praktiseres slik at det ikke ilegges ansvar overfor personer som ikke kan bebreides for at de ikke var klar over den manglende fortolling – noe som etter det opplyste er tollvesenets praksis, og som også etter min mening må følge av en riktig tolking av bestemmelsen – kan jeg ikke se at hensynet til omsetningslivet taler avgjørende mot at en senere erverver omfattes av begrepet ”vareeier”.
- (45) På bakgrunn av en helhetsvurdering har jeg etter dette kommet til at Osen er ”vareeier” i forhold til tolloven § 37.
- (46) Min konklusjon så langt er altså at tolloven § 37 kommer til anvendelse. Det avgjørende spørsmålet blir dermed om Toll- og avgiftsdirektoratets vedtak om at Osen er ”noe å legge ... til last” når han ikke var klar over at det ikke hadde skjedd noen fortolling, må settes til side. Dette reiser for det første spørsmålet om vedtaket er undergitt tollvesenets frie skjønn slik at prøvingsretten er begrenset.
- (47) Lovens ordlyd – ”etter tollvesenets skjønn” – taler for at skjønnet ikke kan overprøves. Dette kan også synes å ha støtte i forarbeidene. Jeg viser for det første til at Tollovgivningskomiteen av 1959 i sin innstilling side 75 uttaler at ”[f]or så vidt vil det være tollvesenets skjønn som blir avgjørende for ansvarsspørsmålet”. At komiteen kan synes å ha forutsatt at tollvesenets skjønn skulle være unntatt overprøving, indikeres også av utkastet til § 37 hvor det var foreslått at unntak skulle kunne gjøres dersom ”tollvesenet finner det godtgjort at det ikke er noe å legge vedkommende til last”. Også motivene til 37 i Ot.prp. nr. 19 (1965–66) side 27 kan synes å trekke i samme retning.
- (48) En regel hvor avgjørelsen av vareeierens aktsomhet er unntatt fra domstolenes prøvingsrett, reiser imidlertid grunnleggende rettssikkerhetsspørsmål. Og da dette rettssikkerhetsaspektet ikke er nærmere drøftet i forarbeidene, reduseres vekten av lovens ordlyd og forarbeidene. Den manglende drøftelsen gir grunn til å tvile på om det var lovgiverens overveide standpunkt at bestemmelsen skulle ha det innholdet som lovens ordlyd og forarbeidene umiddelbart kunne tyde på.
- (49) Jeg viser til at det aktuelle kriteriet – ”til last” – er velegnet for overprøving. Aktsomhetsvurderinger må domstolene foreta på en rekke livsområder, og vurderingen etter tolloven § 37 står ikke i noen særstilling. Skjønnet krever ingen tollfaglig kompetanse, slik at det av den grunn kunne være spørsmål om å unnta det fra domstolenes prøvingsrett.

- (50) For meg er det et viktig tilleggsmoment at når det aksepteres at også en senere erverver kan regnes som ”vareeier”, må § 37 siste punktum – som allerede nevnt – forstås slik at tollvesenet er avskåret fra å illegge erververe som ikke er ”noe å legge ... til last”, avgift. Bestemmelsen i siste punktum utgjør med andre ord en del av lovens regulering av hvem tollvesenet har kompetanse til å pålegge avgiftsplikt.
- (51) På denne bakgrunn ville det etter min mening være uakseptabelt om kreditor for kravet – som kan utgjøre store beløp – skulle avgjøre spørsmålet med endelig virkning. Dette standpunktet ville være i dårlig samsvar med rettssikkerhetshensynet og den rådende rettsoppfatning om omfanget av domstolenes prøvingsrett. Jeg har etter dette kommet til at Høyesterett kan prøve om Osen kan legges ”noe ... til last” for sin manglende kunnskap om fortollingen.
- (52) Aktsomhetskravet må etter min vurdering fastlegges på bakgrunn av at en ordinær omsetningserverver kan være ”vareeier” i relasjon til § 37. Da en betydelig andel av innenlandsk vareomsetning gjelder importerte varer, kan ikke aktsomhetskravet praktiseres altfor strengt.
- (53) Ved den konkrete vurderingen tar jeg utgangspunkt i at Osen før kjøpet uttrykkelig spurte advokat Harsvik om det måtte betales avgifter eller liknende for fartøyene. Advokat Harsvik svarte nei på dette spørsmålet. Da avtale ble sluttet gjennom en advokat som uttrykkelig opplyste at det ikke heftet avgiftskrav på fartøyene, tilsier dette at Osen ikke kan lastes for sitt manglende kjennskap til de faktiske forhold. Dette bestyrkes av at det var tale om fartøyer som på kjøpstidspunktet hadde befunnet seg i Norge i over to år – noe som måtte gi Osen en tilleggsindikasjon på at forholdet til tollvesenet for lengst var brakt i orden. At han i denne situasjonen ikke henvendte seg til tollvesenet for å få bekreftet advokat Harsviks opplysninger, kan ikke – selv om han er næringsdrivende – medføre at hans opptreden regnes som uaktsom.
- (54) Da § 37 som nevnt må tolkes slik at avgiftsplikt ikke kan pålegges personer som ikke kan legges ”noe ... til last” for sin manglende kunnskap, har jeg etter dette kommet til at Toll- og avgiftsdirektoratets vedtak må oppheves.
- (55) Anken har ført fram, og staten v/Finansdepartementet må i henhold til tvistemålsloven § 180 andre ledd jf. § 172 pålegges å erstatte Osen hans saksomkostninger for samtlige instanser. Advokat Tobiassen har inngitt omkostningsoppgave som viser at han for de tre instansene totalt vil belaste sin klient salær med kr 319 000 – hvorav salæret for behandlingen i Høyesterett inkludert et bevisopptak utgjør kr 147 000. I tillegg kommer utgifter for de tre instansene med kr 76 385 slik at samlet omkostningskrav utgjør kr 395 385. Jeg er kommet til at omkostningskravet kan legges til grunn for omkostningsavgjørelsen.
- (56) Jeg stemmer for denne

D O M:

1. Toll- og avgiftsdirektoratets vedtak av 26. juni 2000 oppheves.
2. I saksomkostninger for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler staten v/Finansdepartementet til Reidar Magne H. Osen 395 385 –

trehundreognittifemtusentrehundreogåttifem – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum, fra utløpet av oppfyllelsesfristen til betaling skjer.

- (57) Dommer **Stabel:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (58) Dommer **Bruzelius:** Likeså.
- (59) Dommer **Gussgard:** Likeså.
- (60) Dommer **Aasland:** Likeså.
- (61) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Toll- og avgiftsdirektoratets vedtak av 26. juni 2000 oppheves.
2. I saksomkostninger for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler staten v/Finansdepartementet til Reidar Magne H. Osen 395 385 – trehundreognittifemtusentrehundreogåttifem – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum, fra utløpet av oppfyllelsesfristen til betaling skjer.

Riktig utskrift bekreftes: