



NORGES HØYESTERETT

Den 13. november 2013 avsa Høyesterett dom i

HR-2013-02397-A, (sak nr. 2013/192), sivil sak, anke over dom,

Staten v/Finansdepartementet

(Regjeringsadvokaten
v/advokat Karl Otto Thorheim – til prøve)

Norges Rederiforbund (partshjelper)

(advokat Are Gauslaa – til prøve)

mot

Statoil ASA

Statoil Petroleum AS

(advokat Frode A. Innjord)

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

- (1) Dommer **Normann**: Saken gjelder gyldigheten av Toll- og avgiftsdirektoratets vedtak om å pålegge Statoil ASA og Statoil Petroleum AS å betale avgift på utslipp av nitrogenoksider fra flyttbare rigger. Spørsmålet er om Statoil som operatør er den som driver den avgiftspliktige enhet, jf. særavgiftsforskriften § 5-1 bokstav g.
- (2) I 1999 undertegnet Norge Gøteborg-avtalen der staten forpliktet seg til å redusere utslippene av blant annet nitrogenoksid. Avtalen er en del av FNs arbeid for å redusere klima- og miljøskadelige utslipp. Norge forpliktet seg til å redusere nitrogenutslippene fra cirka 215 000 tonn til 156 000 tonn i 2010.
- (3) Avgift på utslipp av nitrogenoksider – heretter benevnt NO_x – ble innført i Norge med virkning fra 1. januar 2007. Avgiften er regulert i Finansdepartementets forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter – særavgiftsforskriften – hjemlet i lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter og Stortingets årlige avgiftsvedtak. Plikten til å betale

NOx-avgift påligger blant annet den som "eier eller driver NOx-avgiftspliktige enheter", jf. særavgiftsforskriften § 5-1 bokstav g.

- (4) Statoil ASA og Statoil Petroleum AS, heretter til dels omtalt som Statoil eller selskapene, er operatører på norsk kontinentalsokkel. Operatøren representerer rettighetshaverne til petroleumsvirksomheten – interessentskapet. I 2007 innberettet og betalte selskapene – som den gang het StatoilHydro ASA og StatoilHydro Petroleum AS – i egenskap av operatører NOx-avgift for 34 faste plattformer og landanlegg. De faste plattformene eies av rettighetshaverne og drives av operatøren på vegne av interessentskapet. Partene er enige om at operatøren er ansvarlig for NOx-avgiften som gjelder utslipp fra de faste plattformene. Spørsmålet er om selskapene også er ansvarlig for NOx-avgift for 18 flyttbare rigger som var kontrahert for å utføre tjenester på feltene der StatoilHydro ASA og StatoilHydro Petroleum AS er operatører. Blant disse riggene var det 16 borerigger, en intervensjonsrigg og en boligrigg. Problemstillingen er den samme for alle.
- (5) Tollregion Vest-Norge gjennomførte i perioden april – mai 2008 en systemkontroll hos StatoilHydro ASA. Kontrollen avdekket at selskapene ikke hadde betalt NOx-avgift for utslipp fra de 18 flyttbare riggene som hadde hatt oppdrag på feltene i kontrollperioden. Tollregionen varslet 30. juni 2008 om etterberegning av 100 416 043 kroner i avgift med tillegg av 7 807 801 kroner i renter. Selskapet opplyste i sitt tilsvarende 15. september 2008 at fem av de 18 riggene hadde hatt oppdrag for StatoilHydro Petroleum AS. I samsvar med dette ble det 28. oktober 2008 truffet vedtak om etterberegning for StatoilHydro ASA på 64 389 886 kroner i NOx-avgift med tillegg av 6 242 486 kroner i renter og vedtak 30. juni 2009 om etterberegning for StatoilHydro Petroleum AS på 36 026 157 kroner i NOx-avgift med tillegg av 4 731 250 kroner i renter. Selskapene påklaget begge vedtakene under henvisning til at kravet var rettet mot feil avgiftssubjekt. Etter deres oppfatning er riggentreprenøren riktig avgiftssubjekt. Toll- og avgiftsdirektoratet fastholdt i to klagevedtak 9. april 2010 etterberegningene av selskapene.
- (6) Det er der uomstridt lagt til grunn at de flyttbare riggene er å anse som fartøy når de går for egen fremdriftsmaskin til petroleumsfeltet, mens operatøren er avgiftspliktig for utslipp innretningen har som sokkelinstallasjon. Tvisten gjelder altså avgiftsplikten for utslipp fra de flyttbare riggene mens de er i virksomhet for operatøren på kontinentalsokkelen. Vedtakene reiser de samme problemstillingene, og jeg behandler dem derfor under ett.
- (7) Statoil ASA og Statoil Petroleum AS tok 2. juli 2010 ut stevning for Oslo tingrett med påstand om at klagevedtakene var ugyldige. Tingretten avsa dom 29. mars 2011 med slik domsslutning:
- 1. Staten ved Finansdepartementet frifinnes.**
 - 2. Staten ved Finansdepartementets saksomkostninger erstattes ikke."**
- (8) Etter tingrettens oppfatning talte særavgiftsforskriftens ordlyd og formålsbetraktninger for å anse riggentreprenøren som avgiftssubjekt. Når tingretten kom til at operatøren likevel måtte anses som avgiftssubjekt, skyldtes dette først og fremst at det – slik tingretten så det – var forskriftsgivers mening at operatøren skulle være avgiftspliktig for NOx-utslippene fra borerigger. Departementets oppfatning måtte tillegges vekt når denne kunne

dokumenteres, og det ble vist til at det fulgte av § 4 i Stortingets NOx-vedtak for 2007 at "tvil om avgiftsplikten avgjøres ... av departementet".

- (9) Statoil ASA og Statoil Petroleum AS anket tingrettens dom til Borgarting lagmannsrett, som 21. november 2012 avsa dom med slik domsslutning:
- "1. Toll- og avgiftsdirektoratets vedtak av 9. april 2010 overfor henholdsvis Statoil ASA og Statoil Petroleum AS er ugyldig.**
- 2. Sakskostnader for tingretten og lagmannsretten tilkjennes ikke."**
- (10) Avgjørende for lagmannsrettens konklusjon var at avgiftens formål – å redusere utslippene fra flyttbare boreinnretninger – mest effektivt ville kunne realiseres ved at boreentreprenøren er avgiftssubjekt. Når verken forskriftens ordlyd eller dens forarbeider talte mot en slik løsning, mente lagmannsretten at det var riktig å velge det tolkningsalternativet som best måtte anses å fremme miljøavgiftens formål.
- (11) Staten har anket til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen og bevisbedømmelsen.
- (12) Høyesteretts ankeutvalg ga ved kjennelse 27. august 2013 Norges Rederiforbund tillatelse til å opptre som partshjelper til fordel for den ankende part. Det er for Høyesterett fremlagt enkelte skriftlige vitneforklaringer som svar på spørsmål fra prosessfullmektigene.
- (13) Den ankende part – *staten v/Finansdepartementet* – og partshjelperen – *Norges Rederiforbund* – har i korte trekk anført:
- (14) Saken gjelder tolkningen av begrepet "driver" i særavgiftsforskriften § 5-1 bokstav g. Ordlyden er ikke entydig, og det er derfor spørsmål om å velge en blant flere presiserende tolkninger. Hvem som skal anses som driver, beror på rollefordelingen mellom operatør og boreentreprenør slik denne fremgår av kontrakten og lovgivningen. Det følger av dette at operatørens styringsrett av virksomheten på sokkelen er det helt sentrale, og at boreentreprenøren har liten handlefrihet. Den kommersielle styringen av petroleumsvirksomheten ligger på operatøren. Dette tilsier at operatøren anses som "driver" i forskriftens forstand.
- (15) Sammenhengen mellom § 5-1 bokstav g og særavgiftsforskriften §§ 3-19-2 og 3-19-3 bokstav d taler for at faste og flyttbare innretninger her behandles likt.
- (16) Statoil ASA og Statoil Petroleum AS må uansett anses som drivere av riggene og deres energianlegg i mer overordnet forstand, slik tingretten la til grunn. Formålsbetraktninger kan ikke begrunne at riggentreprenøren er ansvarssubjekt. Operatøren er nærmest til å foreta planlegging av tiltak for å redusere utslipp, og bærer uansett sluttkostnadene ved de avgiftsreducerende tiltak som følge av at disse bakes inn i raten ved leie av riggene.
- (17) At operatøren er ansvarssubjekt, har støtte i forskriftens forarbeider. I korrespondansen mellom Toll- og avgiftsdirektoratet og Finansdepartementet forut for vedtakelsen av forskriften ble operatøren bevisst valgt som avgiftssubjekt for flyttbare rigger. Selv om denne korrespondansen ikke ble gjort offentlig tilgjengelig, må den tillegges vekt fordi den skaper notoritet om forskriftsgivers valg. Ved tolkning av Finansdepartementets eget regelverk må departementets syn tillegges vekt, jf. endelighetsbestemmelsen i Stortingets

plenarvedtak om avgift på utslipp av NO_x for 2007 § 4. Denne tolkningen støttes av forvaltningspraksis, rundskriv og administrative uttalelser.

- (18) Avgiftstekniske hensyn taler for at operatøren er ansvarssubjekt. Det samme gjør annet regelverk om miljøavgifter der operatøren er det sentrale ansvarssubjekt, jf. blant annet klimakvoteloven § 3 jf. § 4, og "forurensere betaler prinsippet" i forurensningsloven § 2 nr. 5 jf. § 7.
- (19) Staten v/Finansdepartementet har nedlagt slik påstand:
- "1. Oslo tingretts dom stadfestes.**
 - 2. Staten v/Finansdepartementet tilkjennes sakskostnader for alle instanser."**
- (20) Norges Rederiforbund har nedlagt slik påstand:
- "1. Oslo tingretts dom stadfestes.**
 - 2. Norges Rederiforbund tilkjennes sakskostnader for Høyesterett."**
- (21) Ankemotpartene – *Statoil ASA og Statoil Petroleum AS* – har i korte trekk anført:
- (22) Det følger av en naturlig språklig forståelse av driver-begrepet i særavgiftsforskriften § 5-1 bokstav g at boreentreprenøren er ansvarssubjekt. De avgiftspliktige enhetene er de enkelte flyttbare riggene eller deres energianlegg og ikke det enkelte felt- eller lisensområdet. Det avgjørende for avgiftsplikten blir da hvem som eier eller driver den enkelte innretning. Boreentreprenøren er ansvarlig for driften av den flyttbare riggen etter sjøfartslovgivningen, rammeforskriften og styringsforskriften og etter avtaleforholdet mellom partene. Avgiftsplikten i særavgiftsforskriften § 5-1 bokstav g knytter seg ikke til den som driver petroleumsvirksomhet.
- (23) Formålet med NO_x-avgiften kan mest effektivt realiseres ved å legge avgiftsplikten på boreentreprenøren som har sterkest incitament til å gjennomføre NO_x reduserende tiltak. Tiltakene vil best kunne utføres i forbindelse med at riggen tas ut av drift for normalt vedlikehold eller oppgraderinger.
- (24) Den interne korrespondansen mellom Toll- og avgiftsdirektoratet og Finansdepartementet forut for høringen var unntatt offentlighet og ble først fremlagt i februar 2011. Ikke publiserte forarbeider kan ikke tillegges vekt som rettskilde. Statoil bestrider også at valg av avgiftssubjekt ble klargjort i brevene.
- (25) Forvaltningspraksis fra tiden etter tvisten oppsto kan ikke tillegges vekt. Praksis fra før dette tidspunktet er uansett for kortvarig til å kunne få betydning. Sammenhengen med annet regelverk får liten betydning. Både avgiftssubjekt og avgiftsobjekt er angitt på forskjellige måter i de forskjellige lovene og forskriftene. Administrative og innkrevingsmessige hensyn taler heller ikke med tyngde for at operatøren gjøres til avgiftssubjekt. Slike hensyn kan uansett ikke her slå gjennom i forhold til det som følger av bestemmelsens ordlyd og formål.
- (26) Ankemotpartene Statoil ASA og Statoil Petroleum AS har nedlagt slik påstand:
- "1. Anken forkastes.**

2. **Statoil ASA og Statoil Petroleum AS tilkjennes sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett."**

- (27) *Jeg er kommet til at anken må forkastes.*
- (28) I henhold til særavgiftsforskriften § 5-1 bokstav g er "virksomheter som eier eller driver NOx-avgiftspliktige enheter" registreringspliktige. Den som er registreringspliktig er avgiftssubjekt. Det har vært lagt til grunn at det er driver-alternativet – og ikke eieralternativet – som her er aktuelt. Etter dette blir det sentrale spørsmålet hvilken aktørgruppe som "driver" de NOx-avgiftspliktige enhetene på de flyttbare riggene.
- (29) Jeg ser innledningsvis på hva som etter særavgiftsforskriften må anses som avgiftspliktig enhet. Staten har gjort gjeldende at dette er den enkelte rigg. Statoil har – slik lagmannsretten la til grunn – reist spørsmål om det er selve fremdriftsmaskineriet og energianlegget om bord som er avgiftspliktig enhet uten at dette etter selskapenes syn er avgjørende for hvem som er avgiftspliktig.
- (30) Det fremgår av Stortingets årlige plenarvedtak om avgift på utslipp av NOx for 2007 § 1 første ledd at avgiften skal legges på nærmere angitt "kilder", herunder blant annet "framdriftsmaskineri med samlet installert motoreffekt på mer enn 750 kW". Staten har fremhevet at "kilder" er noe annet enn "enhet", jf. særavgiftsforskriften § 5-1 hvor det fremgår at det er "virksomheter" og ikke den enkelte utslippskilden som skal registreres som avgiftspliktig enhet.
- (31) Uttrykket "NOx-avgiftspliktige enheter" er ikke definert i forskriften, men i § 3-19-1 "Saklig virkeområde", er avgiftsplikten i bokstav b knyttet til utslipp av NOx ved energiproduksjon fra "motorer, kjeler og turbiner med samlet installert innfyrt effekt på mer enn 10 MW". Jeg er enig med staten i at den omstendighet at den avgiftsrelevante enhet er større enn den enkelte utslippskilde, tilsier at riggen må anses som avgiftspliktig enhet. I samme retning trekker at særavgiftsforskriften § 3-19-2 knytter avgiftspliktens stedlige virkeområde til den innretningen de forskjellige utslippskildene inngår i, nærmere bestemt "fartøy", "luftfartøy", "kjøretøy" eller "annen energiproduksjon".
- (32) Uten at dette er avgjørende for mitt syn på saken, er jeg på denne bakgrunn enig med staten i at det mest nærliggende er å anse den enkelte rigg som "NOx-avgiftspliktig enhet" etter særavgiftsforskriften § 5-1 bokstav g.
- (33) Spørsmålet blir da om riggentreprenøren eller operatøren driver den flyttbare riggen mens den er i virksomhet for Statoil på sokkelen.
- (34) Staten har vist til at begrepet "driver" etter vanlig språkbruk betyr å "lede noe, sette i verk noe, ha beslutningsmyndighet", og at det avgjørende er at det er operatøren som *driver den NOx-generende virksomheten, typisk boreaktiviteten*. Statoil anfører at riggen drives for boreentreprenørens regning og risiko, og at rederiet eller entreprenøren etter en naturlig språklig forståelse må anses som *driver av den NOx-avgiftspliktige enhet*.
- (35) Som bakgrunn for anvendelsen av særavgiftsforskriften § 5-1 bokstav g er det nødvendig å se nærmere på funksjons- og ansvarsfordelingen mellom operatøren og riggentreprenøren slik denne følger av kontraktspraksis og lovgivningen.

- (36) Forholdet mellom operatør og riggentreprenør er beskrevet slik i Husebø, Petroleumsrett, Boreplattformer og andre flyttbare innretninger (1987) på side 7–8:

"Rettighetshaveren (eller operatøren) vil engasjere en boreentreprenør. Dette er en borefartøyreder som påtar seg å bruke fartøyet i et visst tidsrom til boring og sikring av brønner i havbunnen og undergrunnen under denne.

Borefartøyrederen utfører sitt oppdrag som selvstendig entreprenør og har ledelsen av arbeidets utførelse. Men rettighetshaveren har krav på løpende informasjon om arbeidets gang og vil mens boringen foregår ha folk ombord i fartøyet til enhver tid ... Rettighetshaveren har en utstrakt instruksjonsmyndighet overfor borefartøyrederen."

- (37) Som et eksempel er kontrakten mellom Statoil ASA – i kontrakten betegnet Company – og Dolphin AS – betegnet Contractor – fremlagt for Høyesterett.

- (38) I Exhibit A "Scope of Work" punkt 4.1. er boreentreprenørens oppgaver blant annet beskrevet slik:

"The entire performance of the Work, and the management and direction of the Drilling Unit and all associated equipment, materials, personnel and Subcontractors shall be under the sole and exclusive control of Contractor and shall be conducted in strict compliance with all applicable legislation and regulations in force."

- (39) Kontrakten har tre års varighet, jf. Exhibit C. I Exhibit E Technical Specifications er det inntatt detaljerte krav til rigg og styringssystemer. Kontrakten er omfattende og gir Statoil rett til innenfor visse rammer løpende å spesifisere og endre arbeidsbeskrivelser, jf. Part 1 General Provisions artikkel 8. Det er grunn til å anta at kontrakten på sentrale punkter ligner andre tilsvarende kontrakter mellom operatør og riggentreprenør på området.

- (40) Det følger altså av kontrakten at riggentreprenøren skaffer til veie riggen og utfører oppdraget i samsvar med de pålegg og innenfor de rammer operatøren gir. Men riggen drives i boreentreprenørens navn, under egen arbeidsledelse og med eget boremannskap, og entreprenøren har et selvstendig ansvar for gjennomføring av kontraktsarbeidet. Dette indikerer at det er riggentreprenøren som driver enheten.

- (41) Begge parter har påberopt lovgivning til støtte for sin forståelse av driverbegrepet. Staten har vist til den oppgavefordeling som følger av petroleumslovgivningen, mens Statoil særlig har pekt på regelverket etter sjøloven og det underliggende forskriftsverket til petroleumsloven.

- (42) Det følger av sjøloven at rederiet eller boreentreprenøren er ansvarlig for driften av den flyttbare riggen, jf. sjøloven § 507. Petroleumsloven har en rekke regler som ikke gir et entydig bilde, selv om hovedinntrykket er at operatøren har den daglige ledelsen og det overordnede ansvaret for petroleumsvirksomheten, jf. petroleumsloven § 1-6 bokstav k. Utvinningstillatelsen tildeles typisk et interessentskap – rettighetshaver – og operatøren forvalter tillatelsen på vegne av interessentskapet, jf. petroleumsloven § 3-3 og Hammer mfl., Petroleumsloven side 27 flg. Operatøren skal på vegne av rettighetshaver blant annet påse at andre som utfører arbeid for seg har de nødvendige kvalifikasjoner til å utføre arbeidet på forsvarlig måte, jf. petroleumsloven § 9-7.

- (43) Etter statens syn må det legges avgjørende vekt på at operatøren etter petroleumsloven har den daglige ledelsen av virksomheten på sokkelen uavhengig av om denne drives med

faste eller flyttbare innretninger. Jeg er med den utforming forskriften har – "driver NOx-avgiftspliktige enheter" – ikke enig i at dette kan være avgjørende. Mitt syn er at boreentreprenøren etter en naturlig språklig fortolkning driver riggen som er den avgiftspliktige enhet. Operatøren har på sin side det overordnede ansvaret for – driver – *petroleumsvirksomheten* – noe som altså ikke er kriteriet etter forskriften. Jeg ser det da slik at forskriftens ordlyd klarere trekker i retning av den tolkning Statoil har gjort gjeldende enn det tingretten og lagmannsretten har lagt til grunn.

- (44) Staten har anført at særavgiftsforskriften må sees i sammenheng med annet regelverk om miljøavgifter der operatøren er det sentrale ansvarssubjekt, jf. klimavoteloven § 3 jf. § 4 hvor det fremgår at avgiftsplikten er knyttet til den som driver *virksomhet* som generer utslipp av CO₂. Men både avgiftssubjekt og avgiftsobjekt er angitt på ulike måter i de forskjellige regelverkene. Hvem som er avgiftssubjekt for NOx-avgift, må derfor bero på en konkret tolkning av særavgiftsforskriften. Jeg kan heller ikke se at "forurensers betalingsprinsippet" – slik dette er kommet til uttrykk i forurensningsloven § 2 nr. 5 jf. § 7 – kaster lys over tolkningsspørsmålet.
- (45) Begge parter har påberopt seg formålsbetraktninger til støtte for sitt syn. Både tingretten og lagmannsretten mente at avgiftens formål – å redusere utslippene fra flyttbare boreinnretninger – mest effektivt ville realiseres ved at boreentreprenøren er avgiftssubjekt, og formålsbetraktninger ble avgjørende for lagmannsrettens konklusjon.
- (46) Avgiftens primære formål er å redusere de årlige utslippene av NOx i tråd med forpliktelsene i Gøteborgprotokollen av 1999, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007) punkt 3.12 side 71. Selv om det umiddelbart synes mest nærliggende at det største økonomiske incitament til å redusere NOx utslipp ligger på boreentreprenøren, og avgiften derfor vil være mest effektiv om entreprenøren gjøres ansvarlig for denne, taler formålsbetraktninger etter min oppfatning ikke like entydig for en slik løsning som lagmannsretten synes å legge til grunn. I denne vurderingen inngår en rekke ulike til dels komplekse forhold.
- (47) Jeg er etter en samlet vurdering likevel enig med tingretten og lagmannsretten i at formålet nok best ivaretas ved at boreentreprenøren er avgiftssubjekt. Men dette får uansett begrenset selvstendig betydning for mitt syn på saken.
- (48) Staten har gjort gjeldende at den interne korrespondansen mellom Finansdepartementet og Toll- og avgiftsdirektoratet forut for vedtakelsen av særavgiftsforskriften, klart tilkjenner at departementet foretok et bevisst valg av operatøren som avgiftssubjekt. Det er særlig vist til Toll- og avgiftsdirektoratets brev til Finansdepartementet 8. februar 2006 og Finansdepartementets brev til Toll- og avgiftsdirektoratet 31. mars 2006. Selv om brevene var unntatt fra offentlighet, må det etter statens syn tillegges vekt at de gir forskriftsgivers oppfatning notoritet.
- (49) Korrespondansen viser at avgiftsplikten skulle gjelde både faste og flyttbare installasjoner, og at valget sto mellom operatøren eller den enkelte installasjon. Det er også uttalt at avgiften skulle pålegges operatør uten at det ble foretatt noen reservasjon for flyttbare rigger.
- (50) Enkelte forhold kan likevel tyde på at problemstillingen ikke var gjennomtenkt. Jeg viser her til skriftlig forklaring fra fagdirektør i Finansdepartementet Torbjørn Flørenes der det

fremgår at det ikke var noen eksplisitte vurderinger om ansvarssubjekt forut for høringen. Det fremgår også av brevet 8. februar 2006 at man opprinnelig tenkte seg et avgiftssystem etter mønster av systemet for CO₂ avgiften, men man endte likevel opp med et eget system for NO_x-avgift der avgiftsplikten ble knyttet til den enkelte enhet istedenfor til den enkelte virksomhet. Videre er det en bemerkning hvor det fremgår at forskriftsgiver anså en rigg som fartøy, og fartøy er avgiftspliktig enhet.

- (51) Selv om atskillig taler for at forskriftsgiver mente å gjøre operatøren til ansvarssubjekt, er bildet etter mitt syn ikke entydig. Avgjørende for meg er at den interne korrespondansen mellom Toll- og avgiftsdirektoratet og Finansdepartementet uansett ikke kan tillegges nevneverdig rettskildemessig vekt så lenge denne var unntatt fra offentlighet.
- (52) I høringsrunden kom det for øvrig innspill fra Oljeindustriens Landsforening og Hydro hvor det ble bedt om en avklaring i forskriften av hvem som var ansvarssubjekt for utslipp fra flyttbare installasjoner på sokkelen. En slik avklaring ble ikke gitt.
- (53) Staten har vist til at forskriftgivers standpunkt senere er klargjort i forvaltningspraksis, rundskriv fra Toll- og avgiftsdirektoratet, informasjon til bransjen i møter, og at det i korrespondanse med enkelte aktører er gitt informasjon om hvem som er ansvarlig. Spørsmålet denne saken reiser ble imidlertid første gang eksplisitt besvart i Toll- og avgiftsdirektoratets rundskriv om NO_x-avgift 15. januar 2009 etter at tvisten var oppstått. Informasjonen til bransjen forut for dette var spredt og kan etter mitt syn heller ikke tillegges vekt.
- (54) Staten har sterkt fremhevet at administrative og innkrevingsmessige hensyn taler for at avgiftsplikten legges på operatør, mens Statoil har bestridt at disse hensynene har særlig vekt. Jeg går ikke nærmere inn på dette, da jeg under ingen omstendighet finner at disse hensynene kan være avgjørende for tolkningsspørsmålet.
- (55) Det fremgår av endelighetshetsbestemmelsen i avgiftsvedtaket § 4 for 2007 at "tvil om avgiftsplikten avgjøres ... av departementet". Jeg finner heller ikke grunn til å gå inn på hvordan bestemmelsen nærmere skal forstås, da det ikke er truffet vedtak etter denne bestemmelsen.
- (56) Som det har fremgått, er min oppfatning at forskriftsbestemmelsens ordlyd må tillegges avgjørende vekt, og at det ikke er holdepunkter for at det er i strid med bestemmelsens formål at boreentreprenøren er avgiftssubjekt. De øvrige momenter staten har anført til støtte for sitt syn, har uansett ikke slik tyngde at de kan begrunne en tolkning i strid med ordlyden.
- (57) Anken har ikke ført frem. I samsvar med hovedregelen i tvisteloven § 20-2 er jeg kommet til at Statoil skal tilkjennes sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett. Disse fastsettes i henhold til Statoils omkostningsoppgave samlet til 1 975 299 kroner.
- (58) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Anken forkastes.

2. I sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler staten v/Finansdepartementet til Statoil ASA og Statoil Petroleum AS i fellesskap 1 975 299 – enmillionnihundreogsyttifemtusentohundreognittini – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

- (59) Dommer **Tønder:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (60) Dommer **Webster:** Likeså.
- (61) Dommer **Kallerud:** Likeså.
- (62) Dommer **Tjomsland:** Likeså.
- (63) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler staten v/Finansdepartementet til Statoil ASA og Statoil Petroleum AS i fellesskap 1 975 299 – enmillionnihundreogsyttifemtusentohundreognittini – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

Riktig utskrift bekreftes: