

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

I denne udgave af SPEDITIONSRET ser advokat Rasmus Køie på problemstillingen om opsigelse af kontrakter, set i et juridisk perspektiv. Sagen omhandlede en meget dagligdags problemstilling for speditører, om hvordan og hvornår vognmænd skal afregnes for rundturskørsler.

Advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod ser nærmere på vedtagelsen af standardvilkår set i lyset af en dom, hvor et skibsværft ikke kunne påberåbe sig sine standardvilkår i en sag mod en udenlandsk skibsejer.

Slutligt gennemgår advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk en fornyligt afgjort Landsskatteretssag, hvor Speditørernes Retsværn bistod en speditør i forbindelse med opkrævning af toldskyld. Tvisten omhandlede for det første, hvornår varer overgår fra midlertidig oplæggelse til forsendelse. Herudover blev debitor kredsen ved undtagelse af varer for toldskyld behandlet.

Til sidst vil Speditørernes Retsværn gerne benytte lejligheden til at ønske god jul og godt nytår til alle klienter og samarbejdspartnere. Speditørernes Retsværn ser frem til et spændende og udfordrende 2014 på den juridiske front!

Skulle der være spørgsmål i forbindelse med dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står vi til rådighed på telefon 70 13 12 14.

God fornøjelse med Speditionsret.

Martin Aabak

NR. 40
DECEMBER 2013

INDHOLD:

Side 2:

**VOGNMANDS OPHÆVELSE AF TRANSPORTAF-
TALE MED SPEDITØR VAR UBERETTIGET**

Side 6:

**STANDARDBETINGELSER OG "AGREED DOCU-
MENTS" (F.EKS. NSAB 2000)**

Side 9:

**OPSTÅR TOLDSKYLD PÅ MIO ELLER FORSEN-
DELSE?**

VOGNMANDS OPHÆVELSE AF TRANSPORTAFTALE MED SPEDITØR VAR UBERETTIGET

Vognmanden havde ophævet aftalen med primært den begrundelse, at speditøren ikke opgjorde rundture og afregnede ved udstedelse af kreditnotaer hurtigt nok. Da aftalen mellem parterne var tavs herom, fandtes speditørens foretagne afregning ikke væsentligt at have misligholdt aftalen, hvorfor speditørens foretagne modregning anerkendtes og denne i øvrigt blev frifundet for vognmandens betalingskrav.

Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk.

Sagens faktum

Den 14. juni 2011 underskrev en i Polen baseret Vognmandsvirksomhed, en transportaftale med en dansk Speditør. Det fremgik af aftalen, at Vognmandsvirksomheden skulle stille to trække-re til rådighed for Speditøren fra den 15. juni 2011 til kørsel imellem Skandinavien og kontinentet med egne køletrailere. Første kørsel påbegyndtes allerede dagen efter aftalens indgåelse, den 15. juni 2011.

For så vidt angår pris, aftalte parterne, at Speditøren skulle betale en aftalt kilometerpris plus olietillæg pr. EDP km, baseret på Route Logix ekskl. maut i henhold til højeste Euro-norm og eksklusiv vejskatter, som Speditøren skulle betale. Kilometer blev regnet fra første lastested til sidste lossested pr. rundtur. 150 tomme kilometer mellem sidste lossested og første lastested i Skandinavien var fri. Ingen tomme kilometer fra sidste lossested og første lastested på kontinentet var fri. Det var endvidere aftalt vedrørende afregning, at Speditøren skulle sende kilometerudskrift og kreditnota for hver tur elektronisk som en PDF-fil via e-mail.

Vedrørende betalingsbetingelser var der aftalt løbende måned plus 28 dage netto betinget af, at alle bilag (CMR-fragtbrev, følgesedler, vejesedler og kvitteringer) for de pågældende ture blev afleveret til tiden.

Parterne havde endvidere vedrørende perioden aftalt, at de to første måneder var at betragte som en prøvetid indenfor hvilken periode aftalen kunne opsiges skriftligt med 14 dages varsel. Efter prøvetidens udløb var opsigelsesvarslet 4 måneder til den 1. i måneden. Det samme opsigelsesvarsel gjaldt tillige for leje af trailer, således at leje heraf ophørte samtidig med kørselsaftalen.

Speditørens generelle betingelser var vedlagt som bilag til transportaftalen. Heraf fremgik det af § 5 vedrørende paller/fragtbreve/kvitteringer, at CMR-fragtbreve, følgesedler, vejesedler og kvitteringer skulle være Speditøren i hænde minimum hver mandag eller hvis andet tidspunkt da efter nærmere skriftlig aftale mellem parterne. Manglende rettidig fremsendelse ville medføre, at der blev pålagt et administrationsgebyr.

Af § 6 vedrørende konventionalbod fremgik det, at Speditøren ved Vognmandsvirksomhedens manglende overholdelse af kørselskontraktens opsigelsesvarsler kunne opkræve en konventionalbod på 25.000 kr. Betalingen af konventionalboden begrænsede ikke Vognmandsvirksomhedens erstatningsansvar over for Speditøren.

Modregning

Speditøren havde i sit system noteret, at der af Vognmanden var gennemført fem rundture under samarbejdet, og fremlagde under sagen udskrift fra eget IT-system samt de tilhørende fem kreditnotaer. Speditøren havde foretaget modregning for "erstatning til erstatningstrailer, merudgift til færgebillet samt konventionalbod, i Vognmandens krav, hvorefter Speditøren havde udbetalte differencen til Vognmanden.

Vognmanden var uenig i den foretagne modregning, og stævnedes derfor Speditøren med krav om betaling af det modregnede beløb.

Parternes korrespondance og vidneforklaringer

Som anført ovenfor påbegyndtes den første rundtur den 15. juni 2011. Den 27. juli 2011 påbegyndtes en e-mailkorrespondance mellem parterne, hvor teamet var opgørelse af kilometre og afregning vedrørende den første tur. Under e-mailkorrespondancen oplyste Speditøren den 28. juli 2011 til Vognmanden at Speditøren ikke kunne afregne straks, men at dette ville blive gjort "...inden for de næste par dage...". Vognmanden truede herefter med at ophæve aftalen og tage de allerede anvendte lastbiler ud af drift den følgende dag, hvilket Speditøren modsatte sig, da Speditøren havde brug for bilerne i driften.

Den 28. juli 2011 ophævede Vognmanden aftalen overfor Speditøren med øjeblikkelig virkning.

Vognmandsvirksomheden førte under retssagen en hos dem ansat speditør, der blandt andet forklarede som følger:

"Kontakten til [Speditøren] opstod ved, at [Speditørens] kontor i Polen kontaktede dem. De indgik efterfølgende en transportaftale med [Speditøren...]. Det var ikke den type aftale, som de normalt indgik. Normalt indgik de aftaler vedrørende en enkelt ordre, men de indgik af og til aftaler som den foreliggende. Det er ikke altid, at de indgår skriftlige aftaler.

De forhandlede udelukkende prisen. Selve indholdet af transportaftalen forhandlede de ikke. [Speditøren] sendte dem kontrakten. De læste den, underskrev den og returnerede den. De havde talt om kilometerudskrifter/kreditnotaer. Ved deres første samtale med [Speditøren] aftalte de, at de skulle have udskrift straks efter den første rundtur, der varede mellem 4 og 5 dage, var afsluttet. Det var meget vigtigt for dem, fordi der er forskellige beregningsmetoder, og der var tit uoverensstemmelse mellem kundens og deres egne beregninger. I mere end 90 % af de aftaler, som de indgik, var der differencer. Efter den første rundtur for [Speditøren] ville de se, om beregningerne stemte overens. Alt dette havde han forklaret [Speditøren]. De var blevet lovet, at de straks efter første rundtur ville modtage kilometerudskrift. Han forventede derfor, at

SPEDITIONSRET

[Vognmanden] ville modtage oplysningerne 4-5 dage efter, at den første rundtur var begyndt. Deres første rundtur begyndte den 15. juni 2011 og sluttede den 19. juni 2011. Han forventede at modtage kilometerudskriften/kreditnotaen den 20. juni 2011. [Speditøren] kunne lave kilometerudskrifter, mens rundturen blev kørt. [Vognmanden] kørte de ruter, som fremgår af de ruteberegninger, som [Speditøren] har fremlagt. Det er kilometerudskrifter med opgørelser over, hvad de fik for turene. [Speditøren] instruerede ikke [Vognmanden] om, at de skulle benytte en bestemt færgeafgang. [Vognmanden] modtog 4 kreditnotaer den 29. juni 2011 og 2 kreditnotaer dagen efter.”

For speditøren blev der afgivet forklaring af en afdelingschef, der blandt andet forklarede som følger:

”En rundtur bliver planlagt fra dag til dag. Chaufføren ved ikke, hvor lang tid en rundtur kan tage, da det kan variere mellem 3 - 14 dage. Afregning for en rundtur beregnes via ruteprogrammet Route Logix. Deres beregninger foretages ud fra den hurtigste rute, som danner grundlag for afregningen. Turen begynder i Skandinavien og slutter først, når bilen på ny er i Skandinavien. Herefter afregner det administrative personale. Den, der planlægger turen, noterer den ned uden på et chartek. Færgeafgange og omveje noteres. Det kontrolleres, at det er den rigtige rute, der er tastet ind i systemet. I systemet kan der laves en skabelon, hvor man kan taste pris pr. km og færge. Denne danner grundlag for PDF-

filen. De konkrete ruteberegninger, som [Speditøren] har fremlagt, er lavet efter, at turene er afsluttet. De kan ikke laves under turen, fordi de ikke kender de enkelte destinationer. De postdatoer, der fremgår i [Speditørens] it-system, er de datoer, hvor kreditnotaerne blev generet og eksisterede fysisk i deres system. Kreditnotaer udarbejdes af deres administrative afdeling, der sender dem samme dag, som de bliver generet. Han ved ikke, hvorfor han ikke til [Vognmandens medarbejder] oplyste, at kreditnotaerne var blevet sendt. Han kan med sikkerhed sige, at kreditnotaerne er sendt, hvis de er generet, idet det er fast rutine. Kreditnotaerne bliver ikke godkendt af nogen. For så vidt angår afsnittet ”Settlement” i transportaftalen, så bestræber de sig på inden for et par dage efter, at turen er afsluttet, at kunne sende en kreditnota. Det var også det, han mente i den mailkorrespondance, der var mellem ham selv og bl.a. [Vognmandens medarbejder]. Kreditnotaerne blev sendt med postvæsnet til [Vognmanden], fordi de ikke havde fået en e-mailadresse fra [Vognmanden], som de kunne benytte. Det er ikke sikkert, at kreditnotaerne skal sendes til den daglige kontaktperson. [Speditøren] gjorde ikke noget for at få oplyst en e-mail adresse, som de kunne sende til. Han kan ikke forestille sig, at [Vognmanden] blev lovet, at kreditnotaerne ville blive sendt straks efter, at rundturen var slut, men han ved det ikke.”

Parternes synspunkter

Vognmanden gjorde under sagen blandt andet gældende, at deres foretagne ophævelse havde

SPEDITIONSRET

været berettiget, idet den (efter Vognmandens opfattelse) forsinkede eller i hvert fald for sene fremsendelse af dokumentation og kreditnotaer til Vognmanden fra Speditøren udgjorde væsentlig misligholdelse. Det var Speditøren, der havde konciperet aftalen mellem parterne, der var ensidigt formuleret, herunder således, at der ikke var fastsat en frist for Speditørens fremsendelse af kreditnotaer, hvilket burde komme Speditøren til skade, som den, der havde skrevet aftalen. Vognmanden havde gentagne gange rykket Speditøren, der havde svaret henholdende, hvilket sammenholdt med den manglende betaling havde måttet kunne tages til berettiget indtægt hos Vognmanden for, at også betalingsevnen, og ikke blot viljen, manglede hos Speditøren. Modtagelse af kreditnotaer op til ni dage efter en rundturs afslutning udgjorde en væsentlig forsinkelse, der savnede praktisk begrundelse.

Speditøren gjorde under sagen gældende blandt andet at aftalen overfor Vognmanden ikke var misligholdt af Speditøren, og at Vognmandens ophævelse derfor var uberettiget. Det forhold, at Vognmanden ophævede aftalen overfor Speditøren øjeblikkeligt den 28. juli 2011, dagen efter at de havde rykket for kreditnotaer, skete uden nogen form for påkravsfrist, og Vognmanden skulle i det mindste have givet Speditøren en frist til at svare for sig. Da aftalen opsagdes var Vognmandens biler fortsat i rute med Speditørens gods. Da Vognmanden således ikke har overholdt aftalens opsigelsesvarsel, er Speditøren berettiget til at få dækket sine tab, som var dem, der allerede var modregnet.

Sø- og Handelsrettens afgørelse

Sø- og Handelsretten frifandt Speditøren med blandt andet følgende begrundelse:

"I den mellem parterne indgåede kørselskontrakt er der ikke fastsat frist for, hvornår [Speditøren] skulle fremsende kilometerprint og kreditnota. Det fremgår dog, at disse skulle fremsendes som en PDF-fil via e-mail, hvilket [Speditøren] havde mulighed for, idet [Vognmanden] i kontraktens bilag A havde oplyst en e-mailadresse til brug for bl.a. fremsendelse af kilometerprint.

[...]

[Vognmanden] anmodede om kilometerprint den 27. juni 2011 kl. 8:29. De rykkede samme dag kl. 9:39 og igen den 28. juni 2011 kl. 10:38, hvorefter de hævdede kontrakten samme dag kl. 14:50. Det findes ikke godtgjort, at [Vognmandens medarbejder] har rykket på et tidligere tidspunkt. [Vognmanden] modtog kreditnota og kilometerprint fra [Speditøren] den 29. juni 2011, idet disse blev sendt pr. post og ikke med mail, idet [Vognmanden] efter den af [Speditørens medarbejders] afgivne forklaring ikke havde en mailadresse, hvortil kreditnota kunne fremsendes. Uagtet at [Vognmandens medarbejder] under forhandlingerne har tilkendegivet, at [Vognmanden] ville have fremsendt kreditnota og kilometeropgørelse straks, finder retten ikke, at det har været kendeligt for [Speditøren], at der ville være tale om væsentlig misligholdelse, såfremt kreditnotaerne ikke blev fremsendt umiddelbart efter rundturens påbegyndelse, hvilket næppe vil være

SPEDITIONSRET

muligt, eller umiddelbart efter rundturens afslutning. [Speditøren] findes derfor ikke at have væsentlig misligholdt aftalen ved ikke straks at fremsende kilometeropgørelse og kreditnota. En ophævelse uden varsel 8 dage efter afslutningen af en rundtur findes derfor ikke berettiget, hvorfor [Vognmanden] har misligholdt aftalen. Det forhold, at [Vognmanden] eventuelt i tidligere kontraktforhold har konstateret, at speditører ikke har afregnet korrekt, kan ikke føre til et andet resultat. Den uvarslede afbrydelse af samarbejdet medførte, at [Speditøren] straks måtte finde erstatningstrækkere til det gods, der var under transport. Erstatningsbeløbet herfor har ikke været bestridt under sagen. Da der, som påstandene er nedlagt, ikke er indsigelse mod den beløbsmæssige opgørelse af [Speditørens]

modkrav, tages [Speditørens] frifindelsespåstand til følge.

Kommentarer

Sagen fremhæver med al tydelighed behovet for grundig og præcis beskrivelse af parternes rettigheder og forpligtelser i forbindelse med udfærdigelse af kontrakter.

Særligt i en sag som den ovenfor refererede, hvor påstandsbeløbet relativt beskedent (ca. DKK 46.000), er det ærgerligt at skulle bekoste en retssag efterfølgende med henblik på endelig fastlæggelse af parternes retsstilling.

Dommen viser også, at når et forhold er af særlig væsentlig betydning for en af parterne, så er det tilsvarende væsentligt at påpege dette overfor den anden part, hvilket bedst gøres ved eksplicit angivelse i den skriftlige kontrakt.

STANDARDBETINGELSER OG "AGREED DOCUMENTS" (F.EKS. NSAB 2000)

Af advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod, sme@dasp.dk

Som bekendt har NSAB 2000 status af et "agreed document", idet NSAB 2000 er forhandlet mellem parter med modstridende interesser, og denne status gør det betydeligt nemmere for speditører at få vedtaget NSAB 2000.

Sø- og Handelsretten har i en dom taget stilling til, hvorvidt et sæt almindelige standardbetingelser kunne anses som aftalt mellem parterne. Der var således ikke tale om et "agreed document", men dommen viser klart, at der skal noget mere til for, at domstolene vil anse almindelige standardbetingelser (forretningsbetingelser) som aftalt mellem parterne.

Sagens faktum

Der blev i forbindelse med et periodisk syn af et skib ejet af et udenlandsk firma, konstateret skader på skibets ror, og skibet skulle derfor hurtigst muligt sejle til et værft for at blive repareret. Skibet blev sejlet til et dansk skibsværft, og skibsejerens udenlandske repræsentant og skibsværftet indgik en aftale om reparation af skibet. Efter

SPEDITIONSRET

de aftalte reparationer var udført, opstod der uenighed om, hvorvidt reparationerne var mangelfulde. Skibsejers ejere stævnedes derfor skibsværftet.

Under retssagen gjorde skibsværftet gældende, at sagen skulle afvises, idet det af værftets standardbetingelser fremgik, at sager skulle behandles ved voldgift.

Værftet var medlem af brancheorganisationen Danske Maritime (indtil år 2000: Skibsværftsforbundet), og skibsværftets almindelige betingelser var udarbejdet af Danske Maritime - Almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder på skibe.

Spørgsmålet om, hvorvidt sagen skulle afgøres ved voldgift, blev udskilt til særskilt behandling og det er denne sag, der beskrives her.

Aftalen om reparation af skibet blev indgået ved, at skibsejernes repræsentant sendte en e-mail til skibsværftet med oplysninger om, at der var akut behov for reparation af skibet. Skibsværftet besvarede mailen, og af værftets mail fremgik det, at:

"All works are carried out acc. to general conditions drawn up by Danish Maritime."

Helt nederst på side 2 fremgik det med småt og på dansk, at:

"Alle arbejder udføres i henhold til almindelige betingelser udarbejdet af Danske Maritime i Danmark, hvorefter bl.a. værftets ansvar begrænses, som anført i betingelserne."

Skibsværftet forklarede under sagen, at værftets standardbetingelser havde stor betydning for værftet, idet det bl.a. fremgik, at værftets ansvar var begrænset. Værftet opbevarede derfor betingelserne på en inspektørs kontor på værftet og betingelserne var hængt op på værftet. Standardbetingelserne var dog ikke lagt ud på værftets hjemmeside.

Endvidere forklarede værftet, at værftets standardbetingelser ikke blev drøftet mellem værftet og skibsejernes repræsentant.

Repræsentanten for skibsejerne forklarede, at skibet lå i havn i Tyskland, og at det var nødvendigt at finde et værft i nærheden, der havde plads til at modtage skibet. Det fremgår tillige af forklaringen, at beslutningen skulle gennemføres hurtigt, idet skibet var tvunget til at forlade havnen i Tyskland.

Vidnet forklarede endvidere, at han intet kendskab havde til Danske Maritimes standardbetingelser, og at han ikke spurgte nærmere ind til detaljerne omkring værftets betingelser, og at disse ikke blev diskuteret af parterne. Vidnet havde inden dokningen af skibet orienteret sig på værftets hjemmeside, men her var der ingen indikationer på, at værftet benyttede standardvilkår.

Parternes synspunkter

Skibsejerne gjorde gældende, at det kunne lægges til grund, at standardbetingelserne ikke blev udleveret og at disse ikke var tilgængelige på værftets hjemmeside. På denne baggrund mente skibsejerne, at standardbetingelserne ikke var vedtaget, hvorfor der ikke var aftalt voldgift.

Det blev endvidere gjort gældende, at standardbetingelserne, var udarbejdet af brancheorganisationen Danske Maritime, men at disse betingelser ikke er et "agreed document", idet de ikke er udarbejdet af parter med modstridende interesser.

Ifølge skibsejerne indeholdte betingelserne en række gunstige betingelser for skibsværftet, som blandt andet udvidede dansk rets almindelige force majeure-begreb.

Det var skibsejernes opfattelse, at det måtte være op til værftet at sikre, at standardbetingelserne var en del af aftalegrundlaget, især når disse specielt varetog værftets interesser.

Skibsværftet gjorde gældende, at aftalegrundlag blandt andet var skibsværftets mail, hvor der var henvist til standardbetingelserne. Efter værftets opfattelse var der derfor ikke tvivl om, at standardbetingelserne var vedtaget, og betingelserne derfor var en del af selve aftalegrundlaget.

Det anføres endvidere, at:

"Det er meget hypotetisk at tale om, hvorvidt vilkårene er kommet frem, når de er nævnt i aftalegrundlaget."

Skibsværftet var enig i, at det kunne lægges til grund, at betingelserne ikke var udleveret til skibsejerne.

Skibsværftet gjorde endvidere gældende, at:

"når man er på fremmed grund, må man gøre sig bekendt med den praksis, der gælder, hvor reparationen udføres. Man kan ikke som udenlandsk part blot læne sig tilbage – og på et senere tid-

spunkt hævde, at vilkår, som man ikke bryder sig om, ikke skulle gælde."

Det var skibsværftets opfattelse, at:

"I dag anses det for tilstrækkeligt, at der blot er henvist til standardbetingelser. Sådanne standardbetingelser skal ikke længere være særligt fremhævet."

Skibsværftet bestred, at voldgift er et byrdefuldt vilkår.

Sø- og Handelsrettens afgørelse

Sø- og Handelsretten lægger vægt på, at skibsejerne ikke havde forudgående kendskab til skibsreparationer i Danmark, at værftet ikke havde udleveret standardbetingelserne og at skibsejerne ikke på anden måde var blevet bekendt med standardbetingelserne.

Det fremhæves endvidere, at det er ubestridt, at betingelserne udarbejdet af Danske Maritime ikke er et "agreed document" og at betingelserne ikke er gengivet på værftets hjemmeside.

Retten udtaler herefter, at:

"Under de anførte omstændigheder findes standardbetingelsernes vilkår om voldgift, der indebærer, at sagsøgerne vil være afskåret fra domstolsbehandling af den foreliggende tvist, ikke at kunne påberåbes af [værftet] som et aftalt vilkår mellem parterne."

Kommentarer

Som det fremgår af Sø- og Handelsrettens udtalelser ovenfor tillægges det betydning, hvorvidt standardbetingelser kan anses som et "agreed document".

Domstolene har således endnu en gang fastslået, at der forskel på et "agreed document" og almindelige standardbetingelser, idet vedtagelsen af "agreed documents" nemmere kan vedtages mellem parterne, idet et sådan dokument er udtryk for begge parter interesser, uanset om dokumentet indeholder byrdefulde vilkår.

Dommen ændrer således ikke på, at NSAB 2000 kan vedtages ved at anvende en general henvisningsklausul til NSAB 2000. En sådan henvisnings-

klausul kan blandt andet findes på Danske Speditørers hjemmeside, www.dasp.dk.

Ønsker man som speditør at aftale andre forretningsbetingelser end NSAB 2000, er det vigtigt at være opmærksom på, at der stilles andre betingelser herfor. Kunden skal således gøres udtrykkeligt bekendt med disse betingelser og acceptere disse, således at betingelserne bliver en del af aftalen.

OPSTÅR TOLDSKYLD PÅ MIO ELLER FORSENDELSE?

Af advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk, rsh@dasp.dk

Speditørernes Retsværn bistod en speditør i en tvist med SKAT i Landsskatteretten. Sagen omhandlende problemstillingen, om hvorvidt toldskyld opstår på en midlertidig oplæggelse (MIO), eller en forsendelse i de tilfælde hvor godset bliver udtaget til kontrol efter forsendelsen er blevet antaget i systemet. Yderligere omhandlede sagen hvorvidt speditøren var debitor for toldskylden, hvis den var opstået på MIO'en.

Indledning

Sagen startede da SKAT foretog en kontrol efter angivelse af MIO varer til forsendelse. Ved kontrollen blev det konstateret, at de pågældende varer ikke var til stede på lageret. Herved var der opstået toldskyld på de omhandlede varer, da de var unddraget toldtilsyn, da den pågældende forsendelse endnu ikke var blevet frigivet i systemet, men blot var antaget. Dette ligegyldigt at varerne rent faktisk returnerede til det pågældende lager 10 minutter efter at SKAT var ankommet til adressen for at foretage deres kontrol.

SKAT opkrævede efterfølgende told og moms ved speditøren i deres afgørelse. Speditøren valgte at klage den afgørelse til Landsskatteretten

Varenes status

Varerne var forinden blevet oplagt på en MIO hos speditørens kunde, og altså ikke hos speditøren selv.

Herefter oprettede speditøren en forsendelse på de pågældende varer i NCTS systemet. Forsendelsen blev antaget i systemet, og der blev elektronisk anført, at varerne var udtaget til fysisk kontrol. Af uvisse årsager afhentede den vognmand som speditøren brugte som underleverandør for den pågældende transport, godset på kundens lager, til trods for, at forsendelsen ikke var blevet frigivet. Da SKAT kom for at gennemføre den fysiske kontrol på lageret, var varerne således ikke til stede. Chaufføren returnerede dog til lageret ganske kort efter.

SPEDITIONSRET

Var der opstået toldskyld?

Det første juridiske spørgsmål i sagen, var hvorvidt denne handling medførte at der var opstået toldskyld. Som det sikkert er mange læsere bekendt, er reglerne om toldskyldens opståelse ofte ganske hårde, og kan forekomme urimelige. Dette gør sig ligeledes gældende i nærværende sag. Der er nok næppe nogen, inklusiv SKAT, der har været i tvivl om, hvorvidt de varer der havde befundet sig i lastbilen i ca. 10 minutter var de samme som var angivet til forsendelse i NCTS systemet. Ikke desto mindre er retspraksis på området ganske konsekvent, og selv en så minimal indskrænkning af SKATs muligheder for at gennemføre kontrol, medfører at der opstår toldskyld, grundet unddragelse fra toldtilsyn.

Var toldskylden opstået på MIO eller forsendelse?

Hernæst var der en længere diskussion med SKAT om hvorvidt den pågældende toldskyld var opstået på MIO'en som speditørens kunde var ansvarlig for, eller på forsendelsen, hvor speditøren var hovedforpligtiget. Det var således SKATs opfattelse, at toldskylden var opstået på forsendelsen. Speditøren herimod var af den opfattelse, at toldskylden var opstået på MIO'en, da forsendelsen aldrig var blevet frigivet i systemet, men blot antaget.

SKATs synspunkt forekom noget uforenligt med den praksis der er på området. Varers toldmæssige status når de flyttes for en toldprocedure til en anden, har således været genstand for flere afgørelse på nationalt plan såvel som på EU niveau. En af de centrale domme på området er C-66/99 Wandel (der omhandle flere andre tvister end

denne). I denne dom blev det således slået fast, at varer der henføres fra forsendelse til fri omsætning, først skifter status når de er frigivet til fri omsætning. Det har således længe været den generelle opfattelse, at varer først skifter status til en ny toldprocedure, når de er frigivet i skattemyndighedernes system.

Ydermere havde EU-Domstolen netop slået fast i sag C-542/11 slået fast, at MIO varer der angives til forsendelse først skifter status, når de frigives i systemet.

Det blev da også Landsskatterettens konklusion, at toldskylden i den nærværende sag, var opstået under MIO'en og ikke forsendelsen.

Hvem var debitor for toldskylden?

Efter det var fastslået at toldskylden var opstået på MIO'en, og ikke på forsendelsen, var spørgsmålet herefter, hvorvidt speditøren var debitor for toldskylden.

Hvem der er debitor for toldskyld i undtagelses tilfælde reguleres af Toldkodeksen artikel 2013. Der er i den forbindelse fire følgende personer der kan optræde som debitor

1. *den person, der har undraget varen toldtilsyn*
2. *de personer, der har medvirket til undtagelsen, og som vidste eller med rimelighed burde have vidst, at det drejede sig om en vare undraget toldtilsyn*
3. *de personer, der har erhvervet eller opbevaret den pågældende vare, og som på det tidspunkt, hvor de erhvervede eller*

modtog varen, vidste eller med rimelighed burde have vidst, at det drejede sig om en vare, der var unddraget toldtilsyn

- 4. samt, i givet fald, den person, som det påhviler at opfylde de forpligtelser, der opstår ved varens midlertidige opbevaring eller ved anvendelsen af den toldprocedure, som varen er undergivet.*

Indledningsvist anførte SKAT, at speditøren var omfattet af det første punkt. Speditøren afviste kategorisk dette, grundet at der var anvendt en fremmed vognmand til transporten, og vognmanden således måtte være den person der var omfattet af det første led.

Landsskatteretten var enig med speditørens synspunkt, og fandt således ikke, at speditøren var omfattet af det første led.

Hernæst anførte SKAT, at speditøren måtte være omfattet af bestemmelsens 2. led, og derved være debitor for toldskylden. Umiddelbart kunne dette ud fra en logisk tankeslutning, særligt med tanke på hvordan man i civile sager hæfter for sine underleverandørers handlinger. I toldjuraen er tingene dog ikke bygget op på den samme måde, og for at medvirkens bestemmelsen skal kunne finde anvendelse, kræves der som ud-

gangspunkt bevidste aktiver handlinger, hvor den medvirkende vidste at der nu skete en unddragelse af toldskyld. Således påstod speditøren, at denne heller ikke var omfattet af denne bestemmelse, og derved ikke debitor for toldskylden.

Landsskatteretten fandt i overensstemmelse med speditørens synspunkter, heller ikke at speditøren var debitor for toldskylden efter denne bestemmelse. Således blev landsskatterettens konklusion, at speditøren ikke var debitor for toldskylden i den nærværende sag

Konklusion og perspektivering

Med Landsrettens kendelse er det afgjort, at en speditør som udgangspunkt ikke er debitor for toldskyld, ved unddragelse af MIO varer fra deres kunders lager. Denne konklusion er nok ikke specielt overraskende for de fleste speditører, men omvendt ville konsekvenserne af en modsatrettet kendelse have påført speditøren en langt større risiko i det fremtidige arbejde.

Således understreger dommen det faktum, at speditøren ofte ikke vil være debitor for toldskyld, når tingene først er gået galt. Det til trods, er det undertegnede opfattelse, at SKAT i mange tilfælde vil anse speditører som uretmæssige.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO

DELACOUR

NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPELITIONSRET