

HØJESTERETS DOM

afsagt onsdag den 21. oktober 2015

Sag 125/2014

(2. afdeling)

A

(advokat Christian Falk Hansen)

mod

Skatteministeriet

(Kammeradvokaten ved advokat Bodil Søes Petersen)

I tidligere instanser er afsagt dom af Retten i Hillerød den 31. oktober 2012 og af Østre Landsrets 4. afdeling den 5. november 2013.

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Poul Søgaard, Jytte Scharling, Marianne Højgaard Pedersen, Lars Hjortnæs og Jan Schans Christensen.

Påstande

Parterne har gentaget deres påstande.

Retsgrundlag

Efter registreringsafgiftslovens § 1, 1. pkt., skal der betales registreringsafgift af motorkøretøjer, som skal registreres efter lov om registrering af køretøjer.

Ifølge § 2, stk. 1, nr. 1, i lov om registrering af køretøjer, skal et motorkøretøj registreres her i landet og forsynes med nummerplader, inden køretøjet tages i brug på færdselslovens område. Bestemmelsen i § 2, stk. 1, nr. 1, svarer til den tidligere færdselslovs (lov nr. 287 af 10. juni 1976) § 72, stk. 1, jf. § 1, som i det væsentlige er en videreførelse af § 11, stk. 1, jf. § 1, i færdselsloven fra 1955 (lov nr. 153 af 24. maj 1955). I betænkning nr. 91/1954, som lovfors-

laget til 1955-loven bygger på, hedder det om begrundelsen for at stille krav om registrering s. 45 f.:

”Som tidligere anført er lovforslaget bygget således op, at det omfatter alle køretøjer, der færdes på vej og ikke benytter skinner. ...Efter udkastet gælder dets regler principielt for alle arter af køretøjer; det fremgår særligt af hvert enkelt afsnit eller hver enkel paragraf, såfremt de heri indeholdte regler er begrænset til enkelte arter af køretøjer. Registreringsbestemmelserne er herefter begrænset til kun at gælde for *motorkøretøjer og visse traktorer samt påhængs-, sætte- og sidevogne* til disse. Påhængsredskaber skal kun registreres i visse tilfælde, medens motorredskaber ikke skal registreres. De hensyn, der ligger bag krav om registrering, er dels færdselssikkerhedsmæssige, dels ordensmæssige og dels skattemæssige; alle tre hensyn taler for, at køretøjer, der typisk benytter vejene mest, eller køretøjer, som kan køre hurtigt, skal registreres. Motorredskaber kan ikke fremføres med større hastighed end 30 km/t, og de benytter sædvanligvis kun vejene i mindre omfang, nemlig ved kørsel fra arbejdssted til arbejdssted. På grund af hastigheden unddrager de sig ikke let ansvaret, såfremt de impliceres i færdselsuheld; ordensmæssige grunde taler derfor ikke imod, at de fritages for registrering. På grund af hastigheden og den ringe benyttelse af vejene bliver de heller ikke så ofte impliceret i færdselsuheld; færdselsmæssige grunde kræver derfor ikke absolut registrering, for så vidt de elementære krav til deres indretning og udstyr, som foreskrives, iagttages. Af samme grunde er vejsliddet ved deres benyttelse ej heller så stort, at der er behov for afgiftspligt, hvortil kommer, at deres betydning i produktionen er så stor, at det er vigtigt, at omkostningerne ved deres benyttelse ikke tynges af afgifter.”

Ifølge artikel 7, stk. 1, i Rådets direktiv 70/156/EØF må medlemsstaterne ikke af grunde, der har forbindelse med køretøjets konstruktion eller funktion, nægte eller forbyde, at et nyt køretøj, der er forsynet med en typeattest, indregistreres, sælges, tages i brug eller benyttes. Direktivet er gennemført i dansk ret, jf. § 18, stk. 3, i den tidligere gældende bekendtgørelse nr. 1350 af 18. december 2000 om registrering og syn af køretøjer mv., hvorefter personbiler med forbrændingsmotor til højst 9 personer, der er omfattet af direktivet, kan registreres uden syn, hvis bilen er EF-typegodkendt. Reglerne herom findes nu i § 19 i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012.

Af bekendtgørelse nr. 1350 af 18. december 2000 fremgår om prøveskilte bl.a.:

”§ 86. Faste prøveskilte kan udleveres til fabrikanter, importører, forhandlere eller reparatører til kørsel med registreringspligtige køretøjer ..., der ikke er registrerede... Centralregisteret kan tillade, at faste prøveskilte udleveres til andre, der vedvarende har anvendelse herfor.

...

§ 89. Faste prøveskilte må kun anvendes til midlertidig eller lejlighedsvis kørsel her i landet med de køretøjer, der er nævnt i § 86, og kun til kørsel til de formål, der er nævnt i § 90. Køretøjet må ikke anvendes til befordring af gods ud over det, der

er nødvendigt for at opnå formålet med anvendelsen af prøveskiltene. Køretøjet må heller ikke anvendes til befordring af personer, der er uvedkommende for at opnå formålet med kørslen.

...

§ 90. Kørsel med faste prøveskilte må af prøveskilteindehaveren eller ansatte hos denne foretages til følgende formål:

- 1) Afprøvning og indstilling af nye køretøjer eller kørselsprøve i anledning af reparation af køretøjer, men derimod ikke tilkørsel af nye eller istandsatte køretøjer.
- 2) Demonstration af køretøjer for forhandlere og disses personale.
- 3) Demonstration eller prøve af køretøjer i anledning af salg. Demonstrations- og prøvekørsel må kun finde sted efter forudgående anmodning i hvert enkelt tilfælde fra den eventuelle køber af et køretøj af den pågældende type, medmindre køretøjet er registreringsafgiftspligtigt, og der er betalt registreringsafgift af køretøjet som for person eller varebil, og dokumentation herfor medbringes under kørslen.
- 4) Afhentning eller udbringning af køretøjer i anledning af reparation eller salg.
- 5) Kørsel der er nødvendig i forbindelse med registrering eller godkendelse af køretøjet.
- 6) Overførsel af køretøjer til anden forhandler, andet udsalg eller udstillingssted eller lager. Overførsel til et demonstrationssted, der ikke benyttes til almindelig færdsel, hvor køretøjet præsenteres for publikum, f.eks. en væddeløbsbane eller dyrskueplads, sidestilles med overførsel til et udstillingssted.

...”

Supplerende sagsfremstilling

Af EU-typegodkendelse nr. e3*98/14*0130*00, som angår Ferrari Enzo (type F 140 ABE), fremgår, at bilen er EU-godkendt med enten 3-punktsele eller H-sele.

Det fremgår endvidere af den EU-overensstemmelsesattest (”EEC Certificate of Conformity”) af 22. marts 2004, som Ferrari S.p.A. har udstedt, at den Ferrari Enzo, som sagen drejer sig om, og som har stelnummer ..., i alle henseender er i overensstemmelse med typegodkendelse nr. e3*98/14*0130*00. Af attesten fremgår ligeledes, at bilens støjniveau er på 96,0 dB (A) stationært og 74,5 dB (A) ved kørsel.

Af en udtalelse fra Trafikstyrelsen af 30. juli 2014 om muligheden for godkendelse og registrering af Ferrarien fremgår bl.a.:

”Fig. mangler blev fundet ved fremstilling til registreringssyn d. 24. 9. 2010:

1. Stelnummer mangler
2. Støjniveau for højt – 122 dB(A) (efter dansk national lovgivning maks. *74 dB(A))
3. Sikkerhedsseler mangler (bilen er monteret med H-sikkerhedsseler, der ikke kan godkendes efter national dansk lovgivning)

Yderligere blev der fundet flg. mangler ved registreringssynet, der uden videre kan repareres hhv. fremskaffes dokumentationer for:

- Servostyring utæt
- Vægtseddel mangler
- Dokumentation for brændstofforbrug mangler (kan evt. beregnes efter formel)

**EU Certifikat of Conformity (CoC-dokumentet), der ved stelnummerangivelse henviser til den for bilen gældende EU-godkendelse: e3*98/14*0130*00, var tilsyneladende ikke medbragt ved fremstilling til registreringssyn d. 24. 9. 2010. Gyldighedsperioden i Danmark for et CoC-dokument er ét år fra udstedelsesdatoen. Dokumentet er udstedt i Modena, Italien, d. 22.3.2004. Dokumentet var således ved fremstillingen til registreringssyn ugyldigt.

Alternativet til CoC-dokumentet er en Dataerklæring. Den kan udstedes af bilfabrikanten, bilimportøren eller af et anerkendt prøvningslaboratorium.

**EU Certificat of Conformity = overenstemmelsesdokument i fht. EU-godkendelsen.

Ét af de to dokumenter udgør synsgrundlaget, og skal foreligge, for at synsvirk-somheden kan påbegynde et registreringssyn på en køretøj, der ikke tidligere har været godkendt og registreret i Danmark.

Jeg kan ikke se, at ét af de to dokumenter har været fremlagt ved registreringssy-net i nævnte synsvirk-somhed. Det betyder, at der tilsyneladende ikke har været fremlagt synsgrundlag ved registreringssynet.

De under pkt. 1 til 3 nævnte forhold er dem, der *kunne* hindre godkendelse i Danmark. Jeg vil herefter uddybe, hvorfor disse forhold i sig selv *ikke* hindrer godkendelse.

Ad pkt. 1. Med mindre motoren er udskiftet i bilen, henviser motornummeret til stelnummeret. Ved bilfabrikantens eller bilimportørens mellemkomst vil stel-nummererklæringen kunne tildeles bilen med følgende mærkning af den. Det er dokumenteret ved den danske Ferrari importør, FORMULA AUTOMO-BILE A/S.

Ad pkt. 2. Støjniveauet vil formentlig kunne nedbringes til det i EU-godkendelsen angivne 96,0 dB(A) stationært hhv. *74,5 dB(A) ved kørselsmåling ved monte-ring af original lyddæmpning af udstødning og eventuelle støjafskærmninger, der evt. måtte mangle på bilen. Selvom bilen overskrider den nationale danske støj-grænse, kan bilen ikke nægtes godkendelse pga. EU-godkendelsen på bilen. Det fremgår af CoC-dokumentet.

Ad pkt. 3. Bilen er EU-godkendt med både 3-punkts sikkerhedssele og med H-sikkerhedssele. Når bilen er EU-godkendt med H-sele kan bilen ikke nægtes god-kendelse i Danmark. Det fremgår af CoC-dokumentet.

- Oplysninger om vægte og brændstofforbrug fremgår af CoC-dokumentet hhv. af en evt. Dataerklæring.

Ved fremlæggelse af Dataerklæring ville de *nationale danske krav* være gæl-dende. Trafikstyrelsen skulle derfor have været ansøgt om dispensation for støj.

Nationale danske krav til sikkerhedsseler kan ikke opfyldes ifølge skrivelse fra bilimportøren.

Ved fremlæggelse af *gyldig EU-godkendelse* (der kan evt. udstedes nyt dokument eller det eksisterende kan forlænges), og de i pkt. 1 og 2 nævnte forhold bragt i orden, samt den mekaniske fejl repareret, kunne bilen være blevet godkendt og registreret i Danmark.”

Af supplerende udtalelse fra Trafikstyrelsen af 19. august 2014 fremgår endvidere bl.a.:

”Trafikstyrelsens udtalelse af 30. juli 2014 skal forstås således, at borgeren havde krav på at få bilen godkendt og indregistreret i Danmark, forudsat

- at han fremlagde en gyldig EU-godkendelse (ved at have fremlagt det foreliggende oprindelige CoC-dokument af 22/3-04 ved fremstilling til registreringssyn og bilen derudover var forsynet med den oprindelige fabrikationsplade med EU-godkendelsesnummer),
- og at stelnummer tildeles (pkt. 1) og støjniveau nedbringes til det i CoC-dokumentet angivne (pkt. 2).

Ovenstående er en konsekvens af, at bilen tidligere har været registreret i Tyskland, så der ikke kræves et nyt CoC-dokument eller en forlængelse af det eksisterende.”

Trafikstyrelsen har den 11. februar 2015 afgivet yderligere udtalelse i sagen, hvoraf fremgår bl.a.:

”Trafikstyrelsen har svaret på følgende spørgsmål.

1. Trafikstyrelsen bedes oplyse, hvorvidt man i Danmark kan få godkendt og indregistreret en bil, hvis bilen er monteret med både H-seler og trepunktssikkerhedsseler?
Man kan godt få godkendt en bil i Danmark, hvis der både er H-seler og trepunktsseler ifølge Vejledning om syn af køretøjer punkt 10.02.021 på side 16: Personbil M1 skal på alle siddepladser på fremad- og bagudvendende sæder være forsynet med sikkerhedsseler således:
 - a) på fremadvendende sæde: Trepunktssæle med dobbeltvirkende inertiretractor (er mærket ”Ar4m”, hvor ”m” angiver, at retractoren er dobbeltvirkende
Det er de nationale regler.
2. Trafikstyrelsen bedes oplyse, hvorvidt man kan få godkendt og indregistreret i en bil i Danmark, hvis bilen kun er monteret med H-seler – men ingen trepunktssikkerhedsseler?
Et køretøj hvor der kun er monteret H-seler kan godkendes, hvis det fremgår af køretøjet er EU-godkendt med både tre punkts sikkerhedssele og med H-sikkerhedssele.
Når bilen både er EU-godkendt (dette fremgår af bilens CoC-dokument) med H-sele kan bilen ikke nægtes godkendt i Danmark

3. Såfremt spørgsmål 2 besvares bekræftende, bedes Trafikstyrelsen nærmere hen- vise til de gældende regler, der hjemler mulighed for at få godkendt og indregi- streret en bil i Danmark alene med H-seler og uden samtidig montering af tre- punktssikkerhedssele.
- Trafikstyrelsen bedes samtidig oplyse og henvide til tilsvarende gældende regel- sæt, der måtte være gældende i 2006.
- Når bilen er EU-godkendt kan den ikke nægtes i Danmark ifølge Vejledning om syn af køretøjer i afsnit 0.3 på side 35: Optionel harmonisering § 2.
- Et køretøj og udstyr til køretøjer kan ikke nægtes godkendt under henvisning til, at det ikke opfylder danske bestemmelser om køretøjers indretning og udstyr, så- fremt køretøjet henholdsvis udstyret er godkendt i henhold til et EF-direktiv eller en EF-forordning med modsvarende bestemmelser.
- Bestemmelsen blev indført i færdselsloven i 1979 og siden i Detailforskrifter for køretøjer i 1993”

Højesterets begrundelse og resultat

Sagen angår en bil, Ferrari Enzo, som A fik leveret i foråret 2004 og lod indregistrere i Tysk- land. I 2005 blev bilen i et vist omfang benyttet til kørsel på almindelig vej omfattet af færds- selsloven, mens den var forsynet med prøveskilte. Spørgsmålet er, om der på grund af denne brug skal betales registreringsafgift af bilen.

Registrering og registreringsafgift af biler

Ifølge registreringsafgiftslovens § 1, 1. pkt., skal der betales registreringsafgift af motorkøre- tøjer, som skal registreres efter lov om registrering af køretøjer (dengang færdselslovens § 72, jf. § 1). Et motorkøretøj skal registreres her i landet, før det tages i brug på færdselslovens område. For at være et motorkøretøj skal det være indrettet til kørsel på vej, jf. færdselslovens § 2, nr. 15, jf. nr. 10 (dengang nr. 13, jf. nr. 9). Færdselslovens område omfatter, hvor andet ikke er bestemt, vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jf. § 1.

Der skal ikke betales registreringsafgift, hvis kørsel på færdselslovens område finder sted i overensstemmelse med reglerne om prøveskilte. Efter den dagældende registreringsbekendtgørelse (nr. 1350 af 18. december 2000) må faste prøveskilte kun udleveres til fabrikanter, importører, forhandlere og reparatører til kørsel med registreringspligtige biler, som ikke er registreret, jf. § 86. Faste prøveskilte må kun anvendes til kørsel til nærmere angivne formål.

Den konkrete sag

Det må efter oplysningerne i sagen, herunder de forklaringer, som A har afgivet, lægges til grund, at Ferrarien ved mindst tre lejligheder i foråret og sommeren 2005 har kørt i hvert fald 500 km på almindelig vej.

A har i første række anført, at der ikke er hjemmel til at pålægge ham at betale registreringsafgift af Ferrarien, fordi bilen ikke vil kunne opfylde kravene til godkendelse ved syn og dermed til indregistrering til lovlig kørsel i Danmark. Han har herved navnlig henvist til, at bilen fra fabrikken er forsynet med H-seler (og ikke 3-punkts seler), og at bilen støjer mere end det tilladte. Bilen er bestilt, bygget og leveret til banekørsel.

Højesteret finder det ikke godtgjort, at As Ferrari Enzo ikke er indrettet til kørsel på vej, jf. den dagældende færdselslovs § 2, nr. 13, jf. nr. 9.

Højesteret tiltræder efter ordlyden af og formålet med den dagældende færdselslovs § 72, at pligten til at betale registreringsafgift af biler, der er indrettet til kørsel på vej og omfattet af færdselslovens definition af motorkøretøjer, og som tages i brug på færdselslovens område, ikke er betinget af, at bilen kan indregistreres eller bliver indregistreret.

Højesteret bemærker i øvrigt, at der efter de oplysninger, der er tilvejebragt for Højesteret, ikke var noget til hinder for, at Ferrarien kunne indregistreres her i landet.

Som følge af EU-typegodkendelsen af bilen og EU-overensstemmelsesattest ("EEC Certificate of Conformity") af 22. marts 2004, som Ferrari S.p.A. har udstedt, var der ikke krav om, at As Ferrari Enzo skulle godkendes ved syn før registrering. Det må lægges til grund, at bilen er typegodkendt både med 3-punktsele og med H-sele, og at dens støjniveau ikke oversteg de typegodkendte 96,0 dB (A) stationært og 74,5 dB (A) ved kørsel, da den blev leveret.

A har i anden række anført, at den kørsel, der er tale om, har fundet sted i overensstemmelse med reglerne om faste prøveskilte, og at der derfor ikke kan kræves registreringsafgift på baggrund af kørslen.

Højesteret tiltræder det, som byretten og landsretten har anført om betydningen af, at bilen var indregistreret i Tyskland.

Da A den 24. maj 2004 indgav ansøgning om faste prøveskilte til Motorkontoret, oplyste han ved afkrydsning, at han var ”forhandler” og ”reparatør”. Han havde tidligere samme måned ændret branchekoden for sin virksomhed fra ”VVS installatører og blikkenslagerforretninger” til ”Autoreparationsværksteder”. Det er ubestridt, at A ikke var forhandler, og Højesteret finder efter oplysningerne om autoværkstedet, herunder at fakturering først blev påbegyndt i december 2005, at A ikke kunne anses som reparatør, da han ansøgte om at få udleveret faste prøveskilte, og da han i 2005 brugte dem på Ferrarien.

Højesteret tiltræder herefter, at A på daværende tidspunkt var uberettiget til at få udleveret faste prøveskilte og bruge dem på Ferrarien. Højesteret bemærker endvidere, at efter det oplyste om de tre kørsler med Ferrarien i 2005 kan de pågældende kørsler ikke anses for omfattet af de lovlige formål, der er angivet i den dagældende registreringsbekendtgørelses § 90.

Af de grunde, som landsretten har anført, tiltræder Højesteret, at brugen af Ferrarien efter de nævnte tre kørslers formål og omfang ikke var af en så bagatelagtig karakter, at bilen ikke kan anses for at været taget i brug på færdselslovens område.

Da det, som A i øvrigt har anført, herunder om berettigede forventninger vedrørende brugen af faste prøveskilte og om proportionalitet, ikke kan føre til andet resultat, stadfæster Højesteret herefter landsrettens dom.

Thi kendes for ret:

Landsrettens dom stadfæstes.

I sagsomkostninger for Højesteret skal A betale 175.000 kr. til Skatteministeriet.

De idømte sagsomkostningsbeløb skal betales inden 14 dage efter denne højesteretsdoms afgivelse og forrentes efter rentelovens § 8 a.