

HØJESTERETS DOM

afsagt fredag den 30. juni 2023

Sag 34/2022

(2. afdeling)

Heavy Transport Holding Denmark ApS

(advokat Søren Lehmann Nielsen)

mod

Skatteministeriet

(advokat Søren Horsbøl Jensen)

I tidligere instans er afsagt dom af Østre Landsrets 10. afdeling den 31. marts 2022 (B-721-13).

I pådømmelsen har deltaget syv dommere: Poul Dahl Jensen, Hanne Schmidt, Oliver Talevski, Jan Schans Christensen, Kristian Korfits Nielsen, Jørgen Steen Sørensen og Julie Arnth Jørgensen.

Påstande

Appellanten, Heavy Transport Holding Denmark ApS, har nedlagt følgende påstande:

Principalt

Indstævnte, Skatteministeriet, skal anerkende, at Heavy Transport Holding Denmark ikke er indeholdelsespligtig af kildeskat på udbytter med 449.824.500 kr. svarende til 25 % af udbyttet på 1.799.298.000 kr., der den 23. maj 2007 blev besluttet udloddet fra Heavy Transport Holding Denmark, samt at Heavy Transport Holding Denmark ikke er ansvarlig for betaling af det ikke indeholdte beløb.

Skatteministeriet skal til Heavy Transport Holding Denmark betale 2.004.000 kr. med procesrente fra selskabets betaling af det omhandlede beløb til Skatteministeriet.

Betalingspåstanden vedrører tilbagebetaling af sagsomkostninger, som selskabet har betalt til opfyldelse af landsrettens dom.

Subsidiært

Skatteministeriet skal anerkende, at Skatteministeriets krav på udbytteskat på 449.824.500 kr. ikke skal forrentes før 14 dage efter landsrettens dom.

Mere subsidiært

Skatteministeriet skal anerkende, at kildeskattekravet i perioden fra den 21. december 2010 og indtil den 14. april 2022 udelukkende skal forrentes efter opkrævningslovens § 7, og at kravet dermed ikke skal indgå på skattekontoen efter reglerne om én skattekonto i opkrævningslovens kapitel 5.

Endelig har Heavy Transport Holding Denmark anmodet Højesteret om i medfør af artikel 267 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde præjudicielt at forelægge spørgsmål for EU-Domstolen om de danske morarenteregleres forenelighed med artikel 47 i Den Europæiske Unions Charter om grundlæggende rettigheder.

Skatteministeriet har nedlagt følgende påstande:

Landsrettens dom stadfæstes med den ændring, at det beløb, som Heavy Transport Holding Denmark ifølge dommen er ansvarlig for betaling af, tillægges renter efter opkrævningslovens § 7 med virkning fra den 21. december 2010, subsidiært renter efter opkrævningslovens § 7 med virkning fra den 21. december 2010 indtil det tidspunkt, hvor Højesteret finder, at der ikke kan kræves renter efter opkrævningslovens § 7, fra hvilket tidspunkt der tillægges sædvanlig procesrente efter rentelovens § 8, stk. 1, mere subsidiært sædvanlig procesrente efter rentelovens § 8, stk. 1, fra sagens anlæg den 28. november 2012.

Over for Heavy Transport Holding Denmarks påstand om tilbagebetaling af sagsomkostninger har Skatteministeriet nedlagt påstand om frifindelse.

Skatteministeriet har udtalt sig imod præjudiciel forelæggelse for EU-Domstolen.

Forklaringer

Leendert Alois Ruis har forklaret bl.a., at han har en finansiel baggrund. Han startede i Heerema-koncernen i 1986, og i 1999 blev han ansvarlig for koncernskat ("group manager of taxation") i Heerema-koncernen, hvilket han var, indtil han gik på pension i 2015.

I 2002 indførte Danmark ny lovgivning omkring holdingselskaber, som gjorde det attraktivt for multinationale selskaber at etablere holdingselskaber i Danmark. Der var en række skattemæssige fordele bl.a. som følge af moder-/datterselskabsdirektivet, og der skulle ikke betales skat af udlodning til selskaber udenfor Danmark.

Derfor, og da de havde problemer med koncernens struktur, besluttede Heerema-koncernen at etablere holdingselskaber i Danmark. I 2006 havde koncernen fire holdingselskaber i Danmark. Der var ingen aktivitet i holdingselskaberne udover rene holding-aktiviteter med bl.a. at eje aktier.

I 2007 opløste koncernen tre af de danske holdingselskaber, da Danmark ændrede skattelovgivningen, og det derfor ikke længere var attraktivt at have holdingselskaberne i Danmark. De havde allerede holdingselskaber i Luxembourg og ville derfor anvende disse i stedet. Der var ingen problemer med at opløse de tre holdingselskaber, som blev accepteret af de danske skattemyndigheder uden videre.

I forhold til salget af selskabet Dockwise Transport N.V. bistod han med det skattemæssige. Det var direktøren for Heerema-koncernen, der besluttede, at Dockwise skulle sælges.

Forhandlingerne om salget af Dockwise startede i 2006. Før den endelige aftale blev underskrevet, forliste et af Dockwises skibe. Derfor var der behov for at ændre aftalen. Der blev deponeret et beløb på 100 mio. USD, som løbende blev udbetalt til køber for hver dag, skibet ikke kunne anvendes. Han husker ikke, om deponeringen dækkede hele ansvaret. Han blev informeret af deres juridiske afdeling om sagen. Han mener, at køber ønskede flere penge udover det deponerede beløb, men han tror ikke, de fik det. Dette var han ikke involveret i.

Han var ansvarlig for det skattemæssige aspekt omkring salget af Dockwise og hjemtagning af udbytte fra dette salg til moderselskabet. Han havde en korrespondance med KPMG om

dette i 2006. Korrespondancen viser den fulde rådgivning. De fik at vide af KPMG uden forbehold, at de ikke ville blive beskattet af udbytteudlodningen i Danmark.

Udover mailkorrespondancen havde de også telefonopkald omkring hjemtagning af udbytte fra salget af Dockwise. KPMG tog heller ikke her forbehold omkring deres skattemæssige rådgivning. Koncernen blev også rådgivet af andre, bl.a. advokatfirmaet Kromann Reumert, der sagde det samme som KPMG, og som ligeledes ikke tog nogen forbehold. De holdt fysiske møder med Kromann Reumert. Der blev formentlig udarbejdet mødereferater fra disse møder, men han har ikke adgang til dem, og de eksisterer formentlig ikke længere.

KPMG fortsatte som rådgiver for Heerema-koncernen efter, at udlodningen var sket, og de kom ikke senere med forbehold omkring deres rådgivning om beskatning af udlodningen. KPMG var endvidere revisor for hele Heerema-koncernen, herunder for Heavy Transport Holding Denmark.

I forbindelse med at Heerema-koncernen opløste de tre andre danske holdingselskaber i 2007, diskuterede de ikke rigtig, om Heavy Transport Holding Denmark skulle opløses på samme måde, da de ikke anså det for nødvendigt. De talte om det, men da de ikke havde bekymringer omkring løsningen med udlodning af udbytte, anså de det ikke for nødvendigt at undersøge nærmere. Det var endvidere ikke nødvendigt at undersøge nærmere omkring processen, da de havde erfaring med processen fra opløsningen af de andre tre danske holdingselskaber.

Efter at SKAT havde rejst krav om betaling af kildeskat, indgik de en aftale med KPMG om at udskyde forældelsesfristen for KPMG's mulige rådgiveransvar. Efter at han gik på pension, har han hørt, at KPMG ønskede at ophæve denne aftale, men det er alene, hvad han har hørt fra sin efterfølger.

Anbringender

Heavy Transport Holding Denmark har i lyset af Højesterets dom af 9. januar 2023 (UfR 2023.1575) frafaldet sine anbringender om, at "retsmæssig ejer"-begrebet skal fortolkes i overensstemmelse med intern dansk ret, at der skal foreligge en retlig forpligtelse til viderebetaling, for at en beløbsmodtager kan anses for at være et "gennemstrømningselskab", at imødegåelse af misbrug kræver national hjemmel, at det af EU-Domstolen fastslåede generelle

princip om forbud mod misbrug ikke kan tillægges virkning i dansk ret, og *at* SKATs afgørelse er udtryk for en skærpelse af en fast administrativ praksis med tilbagevirkende kraft.

Heavy Transport Holding Denmark har i øvrigt gentaget sine anbringender og har uddybende anført navnlig, at det anerkendes, at formålet med etableringen af Heavy Transport Finance (Luxembourg) SA primært var at muliggøre en viderebetaling til de to aktionærer i Panama af provenuet fra salget af Dockwise Transport N.V. uden dansk kildeskat, idet aktionærerne ikke kunne modtage en udbytteudlodning direkte uden dansk kildeskat. Det anerkendes endvidere, at midlerne blev viderebetalt til aktionærerne i Panama på en måde, hvorpå Heavy Transport Finance (Luxembourg) efter den nu foreliggende praksis ikke havde reel råderet over midlerne, og at dette som udgangspunkt taler for, at Heavy Transport Finance (Luxembourg) konkret anses for at være et gennemstrømningsselskab i relation til midlerne.

Spørgsmålet om, hvorvidt den umiddelbare modtager af udbyttet må anses for at være retmæssig ejer heraf, må imidlertid bedømmes i lyset af formålet med dobbeltbeskatningsoverenskomsten med Luxembourg om at undgå dobbeltbeskatning og forhindre skatteunddragelse og skatteundgåelse. Hvis der ikke opnås en skattefordel ved det etablerede arrangement, som ikke var til stede i forvejen, kan det primære formål med arrangementet ikke antages at være i strid med dobbeltbeskatningsoverenskomstens formål, og dermed er den grundlæggende forudsætning for at statuere et misbrug ikke til stede.

I den konkrete sag kunne midlerne være blevet udloddet direkte til moderselskaberne i Panama gennem en likvidation uden at udløse kildeskat.

Fordelene efter EU's moder-/datterselskabsdirektiv kan hverken nægtes på grundlag af misbrugsbestemmelsen i direktivets artikel 1, stk. 2, eller på grundlag af det såkaldte generelle EU-retlige princip om forbud mod misbrug, idet der ikke foreligger noget forsøg på at opnå en uretmæssig skattefordel.

Det kan muligvis hævdes, at indskydelsen af Heavy Transport Finance (Luxembourg) og dette selskabs modtagelse og videresendelse af de omhandlede midler udgjorde et kunstigt arrangement, der ikke byggede på en økonomisk realitet. Forudsætningen i EU's misbrugsgrund-sætning om, at det skal være sket med det formål at opnå uretmæssige skattemæssige fordele,

er dog ikke opfyldt i en situation som den foreliggende, hvor der forelå et fuldgodt og faktisk nemmere alternativ i form af likvidation til at kanalisere midlerne til aktionærene i Panama uden dansk kildeskat. Selv om præmis 110 i EU-Domstolens dom af 26. februar 2019 (forenede sager C-116/16 og C-117/16) angår den situation, hvor en tilsvarende udbytteudlodning kunne være sket direkte til den endelige modtager uden dansk kildeskat, er princippet også anvendeligt i en situation som den foreliggende, hvor udbyttet kunne være udloddet direkte til de endelige modtagere i Panama uden dansk kildeskat ved udlodning af et likvidationsprovenu.

Nægtelse af skattefrihed med henvisning til en misbrugsgrundsætning baserer sig på, at domstolene ser bort fra de formelle selskabsretlige konstruktioner for i stedet at fokusere på den økonomiske realitet, men ved denne bedømmelse kan man ikke samtidig fastholde skatteyderen på, at denne rent formelt har valgt at gå frem efter de skatteretlige regler om udbytteudlodning, når der reelt er tale om en likvidationsudlodning, eller når skatteyderen lige så vel kunne have valgt at gennemføre en likvidation.

For så vidt angår hæftelse for en eventuel udbytteskat efter kildeskattelovens § 69, stk. 1, må Højesterets præmisser i UfR 2023.1575 H og i UfR 2023.3198 H forstås sådan, at der i de nævnte sager ikke var fremlagt dokumentation for den rådgivning, som selskaberne havde modtaget.

Med den fremlagte dokumentation for rådgivningen fra KPMG, der er understøttet af forklaringen for Højesteret af Leendert Alois Ruis, samt de efterfølgende aftaler mellem Heeremakonzernen og KPMG er det godtgjort, at KPMG uden forbehold rådgav om, at udbyttet var skattefrit. Det, som Heavy Transport Holding Denmark og KPMG ikke forudså i 2006 og 2007, var, at der oven over den danske lovgivning og den danske domstolsskabte praksis svævede et obligatorisk EU-retligt misbrugsprincip med direkte virkning for borgerne.

Højesteret har i UfR 1977.844 H fastslået, at usikkerhed om den retlige fortolkning og subsumption kan føre til, at der ikke foreligger den fornødne forsømmelighed efter kildeskattelovens § 69, stk. 1, hvilket er bekræftet i UfR 2018.3119 H.

Der er derfor ikke udvist forsømmelighed, jf. kildeskattelovens § 69.

For så vidt angår forrentning af et eventuelt skattekrav, fører Skatteministeriets principale rentepåstand til, at det vil have kostet ca. 936 mio. kr. at få prøvet skattekravet på ca. 450 mio. kr. Morarenter af den foreliggende størrelse kombineret med den manglende mulighed for deponering udgør en hindring for en reel adgang til domstolsprøvelse, idet udsigten til at skulle betale morarenter, der langt overstiger skattekravet, såfremt sagen tabes, lægger et uproportionalt pres på skatteyderen for at opgive sagen.

Den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6 finder anvendelse i den foreliggende sag, da kravet om morarenter ingen sammenhæng har med hovedkravet. Desuden har morarenterne karakter af en bøde eller lignende pønalt instrument. Renten, som opkræves i den foreliggende situation, overstiger, hvad der er nødvendigt for selv en rundhåndet finansiel kompensation for det tab, som staten har lidt ved ikke at have rådighed over udbytteskatten fra det tidspunkt, hvor Skatteministeriet afgav påkrav.

De danske renteregler i kombination med den manglende mulighed for at afbryde forrentningen ved betaling eller deponering strider endvidere mod artikel 47 i Den Europæiske Unions Charter om grundlæggende rettigheder, idet forrentningen i sig selv kan afholde en skatteyder fra at føre sag mod det offentlige. Morarenterne er aldeles uproportionale.

Lovgiver har næppe afvejet hensynet til statens økonomiske interesser over for borgerens adgang til domstolsbehandling. Staten har overset de urimelige konsekvenser af særligt høje morarenter på skyldige skattekrav kombineret med det forhold, at staten ikke har etableret en ordning, som muliggør deponering i den særlige situation, hvor borgeren har fået medhold ved Landsskatteretten.

Selv om Højesteret i UfR 2023.1575 H har udtalt, at der ikke er grundlag for at antage, at forrentningen udgør en overtrædelse af artikel 47 i EU-Charteret, består der i det mindste en sådan tvivl om fortolkning af bestemmelsen, at Højesteret bør forelægge spørgsmålet for EU-Domstolen. Der er tale om en potentiel overtrædelse af EU-Charteret på et område, som ikke ses behandlet af EU-Domstolen før, og hvor det samlede rentekrav er urimeligt. Det er således særdeles relevant, at Højesteret spørger EU-Domstolen om, hvor grænserne går for, hvilke økonomiske byrder der må lægges på en borger som konsekvens af at føre en sag. Med en

forelæggelse for EU-Domstolen kan det endvidere undersøges, om der alligevel er grundlag for at tilsidesætte den danske lovgivning.

Skatteministeriet har gentaget sine anbringender og har anført navnlig, at beskatningen må baseres på de dispositioner, som Heavy Transport Holding Denmark faktisk foretog. Der er ikke hjemmel til at basere en beskatning på kontrafaktiske omstændigheder, såsom en likvidation, der ikke blev gennemført.

Der er i øvrigt ingen holdepunkter for at antage, at Heavy Transport Holding Denmarks panamanske aktionærer under de givne omstændigheder for at haste en likvidation igennem inden lovændringen den 1. juli 2007 ville have sørget for betaling af al forfalden gæld og uforfalden gæld samt påtaget sig en solidarisk ubegrænset hæftelse for al selskabets gæld, forfalden som uforfalden eller omtvistet, jf. dagældende anpartsselskabslovs § 59.

For så vidt angår skattehæftelse efter kildeskattelovens § 69, stk. 1, er det afgørende, at Heavy Transport Holding Denmark var bekendt med de faktiske omstændigheder, som danner grundlag for, at Heavy Transport Finance (Luxembourg) ikke kan anses for at være udbyttets retmæssige ejer efter den dansk-luxembourgiske dobbeltbeskatningsoverenskomst, og at fordelene i form af skattefritagelse efter moder-/datterselskabsdirektivet skal nægtes som følge af retsmisbrug. Det er uden betydning, at der forinden beslutningen om at udlodde det omhandlede udbytte blev indhentet rådgivning hos KPMG.

Med hensyn til forrentning af skattekravet er der ikke grundlag for at antage, at en forrentning efter opkrævningsloven indebærer en krænkelse af Heavy Transport Holding Denmarks rettigheder efter artikel 6 i Menneskerettighedskonventionen eller artikel 47 i EU-Charteret, jf. UfR 2023.1575 H.

Da der foreligger misbrug af moder-/datterselskabsdirektivet, kan Heavy Transport Holding Denmark ikke påberåbe sig rettigheder sikret ved EU-Charteret med henblik på at anfægte den lovgivning, der regulerer beskatning, herunder forrentning efter opkrævningsloven, jf. EU-Domstolens dom af 26. februar 2019 (forenede sager C-116/16 og C-117/16). Allerede derfor er det ikke nødvendigt at forelægge præjudicielle spørgsmål for EU-Domstolen.

Endvidere består der ikke tvivl om forståelsen af EU-retten, som nødvendiggør præjudiciel forelæggelse om fortolkningen af bestemmelsen i artikel 47 i EU-Charteret.

Højesterets begrundelse og resultat

Sagens baggrund og problemstillinger

SKAT traf den 7. december 2010 afgørelse om, at Heavy Transport Holding Denmark ApS efter kildeskattelovens § 65, jf. selskabsskattelovens § 2, stk. 1, litra c, havde pligt til at indeholde skat med i alt 503.803.440 kr. af det udbytte på 1.799.298.000 kr., som Heavy Transport Holding Denmark den 23. maj 2007 udloddede til Heavy Transport Finance (Luxembourg) SA. Efterfølgende er skattebeløbet korrigeret til 449.824.500 kr. svarende til 25 % af udbyttet.

Landsskatteretten traf den 29. august 2012 afgørelse om, at Heavy Transport Holding Denmark ikke havde pligt til at indeholde skat af udlodningen.

Sagen angår, om Heavy Transport Holding Denmark havde pligt til at indeholde udbytteskat. Hvis det er tilfældet, angår sagen endvidere, om Heavy Transport Holding Denmark er ansvarlig for betaling af det indeholdelsespligtige beløb, jf. kildeskattelovens § 69, stk. 1. I givet fald angår sagen tillige spørgsmålet om forrentning af beløbet.

Beskatning af udbyttet

Efter selskabsskattelovens § 2, stk. 1, litra c, forudsætter fritagelse for skattepligt af Heavy Transport Holding Denmarks udlodning den 23. maj 2007 på 1.799.298.000 kr. til Heavy Transport Finance (Luxembourg), at beskatning af udbyttet skal frafalde eller nedsættes efter bestemmelserne i direktiv 90/435/EØF om en fælles beskatningsordning for moder- og datterselskaber fra forskellige medlemsstater (moder-/datterselskabsdirektivet) eller efter dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og Luxembourg.

Heavy Transport Holding Denmark har anerkendt, at moderselskabet i Luxembourg var et til formålet indskudt mellemholdingselskab, som modtog udbyttet med henblik på at viderebetale dette til aktionærene i Panama (Heavy Transport Group Inc. og Incomara Holdings SA), hvortil udbyttet ikke direkte kunne være udloddet skattefrit. Heavy Transport Holding Den-

mark har imidlertid anført, at der ikke foreligger retsmisbrug efter moder-/datterselskabsdirektivet eller dobbeltbeskatningsoverenskomsten, fordi selskabet kunne være blevet likvideret og likvidationsprovenuet udloddet direkte til aktionærene i Panama skattefrit.

Højesteret finder, at den skattemæssige bedømmelse skal baseres på den udbytteudlodning, som faktisk blev foretaget fra Heavy Transport Holding Denmark til Heavy Transport Finance (Luxembourg) den 23. maj 2007 og ikke på en grundlæggende anden disposition i form af likvidation af Heavy Transport Holding Denmark, som koncernen havde fravalgt. Det forhold, at den dagældende skattelovgivning indtil den 1. juli 2007 gav mulighed for at likvidere Heavy Transport Holding Denmark og overføre likvidationsprovenuet direkte til aktionærene i Panama uden beskatning, har derfor ingen betydning for den skattemæssige bedømmelse, herunder for om der foreligger retsmisbrug.

Herefter finder Højesteret, at der ved udbytteudlodningen den 23. maj 2007 forelå retsmisbrug efter EU-retten af de fordele, som moder-/datterselskabsdirektivet giver, og at Heavy Transport Finance (Luxembourg) ikke var udbyttets ”retmæssige ejer” (”beneficial owner”) efter dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Danmark og Luxembourg, jf. herved også Højesterets dom af 9. januar 2023 (UfR 2023.1575).

På denne baggrund tiltræder Højesteret, at Heavy Transport Finance (Luxembourg) efter selskabsskattelovens § 2, stk. 1, litra c, er skattepligtig af udbyttet, og at Heavy Transport Holding Denmark som følge heraf havde pligt til at indeholde skat af beløbet, jf. kildeskattelovens § 65, stk. 1.

Ansvar efter kildeskattelovens § 69

Heavy Transport Holding Denmark var bekendt med grundlaget for, at udlodningen den 23. maj 2007 til Heavy Transport Finance (Luxembourg) er skattepligtig efter selskabsskattelovens § 2, stk. 1, litra c. Der er ikke heroverfor oplyst forhold, som kan begrunde, at Heavy Transport Holding Denmark har haft tilstrækkelig føje til at tro, at udbyttet ikke var skattepligtigt. Det kan ikke føre til en anden vurdering, at koncernen indhentede rådgivning fra KPMG om arrangementet, der som ovenfor anført indebar retsmisbrug.

På denne baggrund tiltræder Højesteret, at Heavy Transport Holding Denmark efter kildeskattelovens § 69, stk. 1, er ansvarlig for betaling af skat vedrørende udlodningen.

Rentespørgsmål

Det følger af opkrævningslovens § 5, stk. 1, og § 7, stk. 1, at seneste rettidige betalingsdag for det skyldige beløb var 14 dage efter SKATs påkrav af 7. december 2010, dvs. den 21. december 2010.

Skatteministeriets krav skal efter opkrævningslovens § 7 forrentes fra den 21. december 2010, uanset at Heavy Transport Holding Denmark ikke har haft adgang til at deponere det omstridte beløb, jf. Højesterets dom af 9. januar 2023 (UfR 2023.1575). Højesteret har i samme dom fastslået, at det følger af opkrævningslovens § 16 a, stk. 4, og § 16 c, stk. 1, at et skattekrav som det foreliggende med virkning fra den 1. august 2013, hvor reglerne om én skattekonto trådte i kraft, skal debiteres saldoopgørelsen på virksomhedens skattekonto, at debetsaldoen på kontoen skal forrentes med den rente, der er fastsat i § 7, stk. 1, jf. stk. 2, og at renten beregnes dagligt og tilskrives månedligt, dvs. med rentes rente.

Højesteret finder, at forrentning i overensstemmelse med opkrævningsloven, der har til formål bl.a. at tilskynde til betaling af skyldig skat, ikke indebærer en krænkelse af Heavy Transport Holding Denmarks ret til retfærdig rettergang efter artikel 6 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention eller artikel 47 i Den Europæiske Unions Charter om grundlæggende rettigheder, jf. herved den nævnte dom af 9. januar 2023.

Højesteret finder endvidere, at der ikke er en sådan tvivl om forståelsen af Chartrets artikel 47, at der er grundlag for præjudiciel forelæggelse for EU-Domstolen. Højesteret bemærker herved navnlig, at der i sagen foreligger retsmisbrug efter EU-retten af de fordele, som moder-/datterselskabsdirektivet giver, og at opkrævningslovens renteordning ikke har hindret selskabet i at føre den foreliggende sag ved domstolene.

Højesteret tager herefter Skatteministeriets påstand om, at skattekravet skal forrentes efter opkrævningslovens § 7 fra den 21. december 2010, til følge. Dette indebærer, at skattekravet med virkning fra den 1. august 2013 også forrentes efter opkrævningslovens kapitel 5 om én skattekonto.

Konklusion

Landsrettens dom stadfæstes med den ændring, at skattekravet på 449.824.500 kr. forrentes efter opkrævningslovens § 7 med virkning fra den 21. december 2010.

Som følge heraf frifindes Skatteministeriet for Heavy Transport Holding Denmarks påstand om tilbagebetaling af sagsomkostninger.

Thi kendes for ret:

Landsrettens dom stadfæstes med den ændring, at 449.824.500 kr. skal tillægges rente efter opkrævningslovens § 7 med virkning fra den 21. december 2010.

Skatteministeriet frifindes for Heavy Transport Holding Denmark ApS' påstand om tilbagebetaling af sagsomkostninger.

I sagsomkostninger for Højesteret skal Heavy Transport Holding Denmark ApS betale 1.000.000 kr. til Skatteministeriet.

De idømte beløb skal betales inden 14 dage efter denne højesteretsdoms afsigelse. Sagsomkostningsbeløbet for Højesteret forrentes efter rentelovens § 8 a.