

***Innflutningur bifreiða**

***Tollverð**

Úrskurður nr. 15/1999.

Í máli þessu er ágreiningur um tollverð bifreiða sem keyptar voru í Kanada. Tollstjóri ákvarðar tollverð skv. 20.-21. gr. reglugerðar nr. 374/1995. Kærandi gerir kröfu um að reikningur fyrir kaupnum verði lagður til grundvallar útreikningi tollverðs. Ríkistollanefnd staðfesti úrskurð tollstjóra.

Lög nr. 55/1987. 8. gr., 10. gr., 100. gr., 101. gr. Reglugerð 374/1995 2.-3. gr., 7.-8. gr., 10.-15. gr., 17.-21. gr.

Með bréfi, dags. 29. september 1999 kærir G fyrir hönd W úrskurð tollstjóra dags. 1. september 1999. Í hinum kærða úrskurði er tollverð 7 bifreiða af Grand Cherokee Limited gerð ákvarðað skv. 10. gr. rgl. 374/1995. Kærandi gerir kröfu um, að úrskurður tollstjóra verði felldur úr gildi og að viðskiptaverð bifreiðanna verði lagt til grundvallar tollverðsákvörðun við tollafgreiðslu þeirra. Enn fremur er krafist greiðslu málskostnaðar.

Í hinum kærða úrskurði tollstjóra frá 1. september 1999 kemur m.a. fram að um er að ræða 7 bifreiðar af gerðinni Jeep Grand Cherokee Limited árgerð 1999. Seljandi er Darsha Holdings Limited Kanada. Sendingarnúmer bifreiðanna er E-SEL-06-05-9-CA-SBU-S005, E-SEL-06-05-9-CA-SBU-S006, E-SEL-06-05-9-CA-SBU-S007, E-SEL-06-05-9-CA-SBU-S008, E-SEL-06-05-9-CA-SBU-S009, E-SEL-06-05-9-CA-SBU-S010 og E-SEL-06-05-9-CA-SBU-S011.

Tollstjóri hefur leyft tollafgreiðslu bifreiðanna með fyrirvara um úrskurð. Viðskiptaverð þessara bifreiða er samkvæmt framlögðum vörureikningum frá 35.067 til 35.200 CAD (Kanadískir dollarar). Þá kemur fram að innkaupsverð bifreiða af sömu gerð og undirtegund, sem fluttar voru til landsins frá Kanada á svipuðum tíma, og þær bifreiðar sem hér um ræðir er verulega hærra. Þá segir að reglugerð nr. 374/1995 kveði m.a. á um að tollstjóri skuli athuga hvort viðskiptaverð ökutækis sem um ræðir sé óeðlilega lágt miðað við ástand þess, innflutningsverð sams konar ökutækis sem flutt er eða hefur verið flutt til landsins á sama tíma eða markaðsverðs sambærilegra ökutækja erlendis. Skýringar innflytjanda á lágu innkaupsverði eru m.a. að hann hafi fengið magnafslátt, auk þess hafi komið upp gallar í millikassa, ballanstöng að aftan og í samlæsingum. Ekki sé vitað hvort þessar bifreiðar voru afturkallaðar í verksmiðju en innflytjandi tekur fram að hann hafi keypt bifreiðarnar án ábyrgðar. Þá hafi innflytjandi einnig lagt fram fax dags. 18. maí 1999, frá World Wide Forwarding Company, Halifax, Nova Scotia, Kanada, þar sem komi fram að bifreiðarnar hafi verið pantaðar á árinu 1998 og um það samið að kaupandi fengi þær afhentar fyrri hluta árs 1999. Seljandi stóð ekki við þá samninga þar sem Chrysler Canada stöðvaði framleiðslu á bifreiðunum í desember 1998 vegna galla í vél. World Wide Forwarding Company var beðið að útvega bifreiðar fyrir innflytjanda á góðu verði og fann þá þær bifreiðar sem hér um ræðir og nefna mætti sýningabifreiðar (showroom vehicles). Þá segir tollstjóri að embættið hafi óskað eftir gögnum frá ábyrgum aðilum í Kanada sem staðfestu að bifreiðarnar væru gallaðar. Ennfremur var þess farið á leit að upplýst væri á hvaða tíma bifreiðarnar voru í sýningarsölum. Innflytjandi lagði fram fax, dags. 25. maí 1999, frá World Wide Forwarding Company Kanada. Þar kemur fram að um sýningabifreiðar sé að ræða og ábyrgð framleiðanda falli niður á bifreiðum sem seldar séu til annars lands, einnig að bifreiðarnar hafi verið sýndar á leikum sem nefndir voru Canada Winter Games og haldnir voru í Cornerbrook, Newfoundland, Kanada. Leikarnir stóðu yfir frá 13. til 23. febrúar 1999.

Þá segir: "Bifreiðarnar voru skráðar nýjar við innflutning. Ísl skráningarnúmer: S, nýskráð í Kanada 5. maí 1999, ekinn 85 km., M, nýskráð í Kanada 5. maí 1999, ekinn 85 km., P, nýskráð í Kanada 6. maí 1999, ekinn 85 km., R, nýskráð í Kanada 26. apríl 1999, ekinn 80 km., S, nýskráð í Kanada 12. maí 1999, ekinn 50 km., O, nýskráð í Kanada 26. apríl 1999, ekinn 525 km. og U, nýskráð í Kanada 26. apríl 1999, ekinn 25 km. Skipið sem flutti bifreiðarnar til Íslands fór frá Shelburne í Kanada 28. apríl 1999. Samkvæmt framlögðum skráningar skirteinum voru þrjár bifreiðanna nýskráðar í Kanada tveimur dögum fyrir útflutningsdag, tvær voru nýskráðar daginn fyrir komu flutningsfars til Íslands, ein sama dag og ein var ekki nýskráð í Kanada fyrr en 12. maí, þ.e. sex dögum eftir komu flutningsfars til Íslands. Embættið hefur undir höndum ferilskrá bifreiðanna "Fæðingarvottorð". Þar kemur fram að framleiðsludagur S er 19. mars 1999. Söluaðili fyrir framleiðanda er Pothier Motors Limited, Falmouth, Nova Scotia, Kanada. Framleiðsludagur M er 25. mars 1999. Söluaðili fyrir framleiðanda er Pothier Motors Limited, Falmouth, Kanada. Framleiðsludagur P er 23. mars 1999. Söluaðili fyrir framleiðanda er Pothier Motors Limited, Falmouth, Kanada. Framleiðsludagur R er 25. febrúar 1999. Söluaðili fyrir framleiðanda er Moncton Chrysler Dodge, Moncton, Kanada. Framleiðsludagur S er 30. mars 1999. Söluaðili fyrir framleiðanda er Blaikies Dodge Chrysler, Nova Scotia, Kanada. Framleiðsludagur O er 19. mars 1999. Söluaðili fyrir framleiðanda er Courtesy Chrysler, Halifax, Kanada. Framleiðsludagur U er 22. mars 1999. Söluaðili fyrir framleiðanda er Steel Chrysler Plymouth, Halifax, Kanada. Í ferilskrá kemur einnig fram að allar bifreiðarnar voru í fullkomnu lagi og í fullri ábyrgð skömmu fyrir útflutning. Ekki hafa verið lögð fram gögn sem staðfesta að bifreiðarnar falli úr ábyrgð ef þær eru seldar frá Kanada. Innkaupsverð bifreiðanna sem hér um ræðir var borið saman við innkaupsverð bifreiða sem keyptar voru til landsins frá Kanada á svipuðum tíma. Falli bifreiðar úr ábyrgð við að vera útfluttar frá Kanada og lækki af þeim ástæðum í verði, verður að álykta að þær bifreiðar sem hér er gerður verðsamanburður við hafi einnig lækkað í verði af sömu ástæðum. Ekki liggur fyrir afrit af kaupsamningi eða önnur gögn sem staðfesta að bifreiðarnar hafi ekki verið afhentar kaupanda á réttum tíma. Af ferilskrá bifreiðanna má ráða að þær hafi verið keyptar skömmu fyrir

útflytning af hinum ýmsu bifreiðasölum, sem væntanlega hefur leitt til þess að erlendi seljandinn hefur ekki getað veitt mikinn magnafslátt.

Eins og fram hefur komið gaf World Wide Forwarding Company þá skýringu á lágu innkaupsverði bifreiðanna að þær hafi verið á sýningu í Kanada, sem stóð yfir frá 13. til 23. febrúar 1999. Bifreiðarnar sem hér um ræðir geta ekki hafa verið á sýningu á þeim tíma þar sem henni lauk áður en lokið var við að framleiða bifreiðarnar eins og fram kemur í ferilskrá. Chrysler Canada Limited skráir verð sambærilegra bifreiða á heimasíðu sinni á Internetinu CAD 47.575, sem er sambærilegt við það verð sem bifreiðasölur í Kanada gefa upp á Internetinu.

Þeir vörureikningar sem innflytjandi lagði fram vegna tollafgreiðslu bifreiðanna sem hér eru til úrskurðar verða ekki lagðir til grundvallar tollverði þar sem embættið telur að þau rök sem fram hafa komið nægi ekki til að skýra hið lága viðskiptaverð. Tollverð verður ákvarðað samkvæmt 10. gr. reglugerðar nr. 374/1995. FOB-verð bifreiða sem keyptar voru frá Kanada á svipuðum tíma og þær sem hér um ræðir og teljast sambærilegar er frá CAD 44.600 til CAD 47.000.

Í maímánuði s.l. tollafgreiddi E ehf. bifreið sem er sambærileg þeim bifreiðum sem hér um ræðir. Seljandi: Carson Leasing Limited, Sackville, Canada. Sendinganúmer: E-SEL-16-05-9-CA-CBU-R803. Íslenskt skráningarnúmer N. Vörureikningur er dagsettur 21. apríl 1999. Kaupverð er CAD 44.600 FAS. Ákveðið hefur verið að nota viðskiptaverð bifreiðarinnar N við ákvörðun tollverðs á þeim bifreiðum sem hér eru til úrskurðar.

Tollstjóri úrskurðar skv. 100. gr. tollalaga nr. 55/1987 að einingarverð bifreiðanna R, S, O, U, M, S og P skuli vera CAD 44.600 FOB.”

Í greinargerð umboðsmanns kæranda kemur m.a. fram að umbjóðandi hans hafi pantað tólf ökutæki af gerðinni Grand Cherokee Limited frá Chrysler í Kanada, með afhendingu í ársbyrjun 1999. Vegna framleiðslugalla í nýrri vél, varð stöðvun í framleiðslu ökutækjanna og var því ekki unnt að afhenda þau á tilsettum tíma. Þá var farin sú leið að athuga hvort unnt væri að nálgast umrædda tegund ökutækja á annan hátt, en frá framleiðanda. Það tókst og annaðist Darsha Holdings Limited söluna hingað til lands á þeim sjö ökutækjum sem hér um ræðir. Var gengið frá sölu þeirra 21. apríl 1999 og fóru ökutækin með Goðafossi frá Kanada 28. apríl 1999 og komu til landsins 6. maí. Fyrir liggja vörureikningar vegna kaupanna frá Darsha Holdings Ltd. til W ehf., sem sýna söluverð ökutækjanna FOB-Halifax. Verð hvers ökutækis var frá CAD 35,067 til CAD 35,200. Í bréfi sem tollstjóri ritaði kæranda dags. 17. maí s.l. var krafist skýringa á innkaupsverði umræddra ökutækja. Í svari sem honum var sent voru ástæður þess að hagstæður samningur náðist, m.a. fjöldi ökutækja, ökutækin seld án ábyrgðar og að söluaðila hafi verið heimilt að umsýsla með bifreiðarnar, sem þýddi að kaupandi var reiðubúinn að taka þá áhættu að umrædd ökutæki kynnu að vera notuð. Afrit af símbréfum frá söluaðila voru einnig lögð hér fram, sem staðfestu þetta. Allt eru þetta atriði sem hafa áhrif á verð vöru.

Tollstjóri hafnaði framlögðum vörureikningum vegna innflutnings á þessum sjö bifreiðum á þeim forsendum að verðmunur á sambærilegum bifreiðum í viðskiptalandinu sé það mikill og þær skýringar sem fram hafa komið nægi ekki til að skýra innkaupsverð bifreiðanna. Enginn rökstuðningur komi fram í bréfi tollstjórans, einungis sagt að verðmunur á sambærilegum bifreiðum í viðskiptalandinu sé það mikill og að þau rök sem fram hafi komið nægi ekki til að skýra hin lágu innkaupsverð.

Þessi ákvörðun tollstjóra var kærð með bréfi dags. 4. ágúst 1999 og áréttað að kærandi er ekki umboðsaðili fyrir nefnda bifreiðategund hér á landi og ekki fylgi ábyrgðatrygging ökutækjunum. Það er mat söluaðila erlendis að verðlækkun vegna skorts á ábyrgð geti numið allt að 15-20%. Þá sé kaupverð ökutækjanna ákvarðað á þeim forsendum að þau koma ekki beint úr verksmiðju, heldur taki kaupandi það á sig að þau kunni að vera notuð, mismikið þó og hugsanlega ekki. Kaupandinn sé að taka áhættu og kaupverðið taki mið af því. Ökutæki sem höfð eru á sýningum séu prufukeyrð af fjölda manns og eru því ekki ný úr “kassanum”. Þá segir að oft hafi því verið haldið fram að ökutæki falli í verði um a.m.k. 20% við það eitt að lykklum sé stungið í “svissinn”. Það sé þekkt að vörur sem hafa verið á sýningum eru almennt seldar með góðum afslætti.

Samkvæmt upplýsingum frá bifreiðaumboðum hér á landi hafa sýningarbílur tvenns konar merkingu. Í fyrsta lagi sýningarbill, sem stendur inni í sýningarsal. Slíkur bill er ekki seldur með neinum afslætti, enda hefur hann ekki verið keyrður, og er því skráður við sölu sem nýr. Á hinn bóginn eru s.k. reynsluakstursbílur. Þeir eru skráðir fyrir þá notkun (almennt í eigu viðkomandi umboðs) og við sölu eru þeir almennt seldir með góðum afslætti. Um slíka bíla er verið að ræða í máli þessu.

Þá er því mótmælt sem fram kemur í úrskurði tollstjóra að því hafi verið haldið fram af innflytjanda umræddra bifreiða að þær hafi verið gallaðar

Þá segir að samkvæmt upplýsingum frá Skráningarstofunni hf. sé aldrei notast við dagsetningu nýskráningar ökutækja í Bandaríkjunum og Kanada við skráningu hér á landi, enda endurspegli þær dagsetningar ekki nýskráningu eða umskráningu ökutækjanna. En tollstjórinn í Hafnarfirði tíundi í úrskurði sínum frá 1. september hvenær umrædd ökutæki eru nýskráð í Kanada. Eins og sjá má á dagsetningum eru einhver þeirra nýskráð í Kanada, eftir komu hingað til lands (S, P) eða eru á leiðinni hingað í skip (S, M). Þrjú ökutæki voru nýskráð tveimur dögum fyrir brottför skipsins (R, O, U). Ökutækin fara með skipi frá Kanada 28. apríl og koma hingað til lands 6. maí. S er nýskráð 5.maí, M er nýskráð 5.maí, P er nýskráð 6. maí, R nýskráð 26. apríl, S er nýskráð 12. maí, O nýskráð 26. apríl og U nýskráð 26. apríl.

Þá heldur umboðsmaður kæranda því fram að það sé rangt sem fram komi í hinum kærða úrskurði að öll ökutækin sem hér eru til umfjöllunar hafi verið skráð ný við innflutning. Ein bifreiðin R sé skráð notuð við innflutning. Ökutæki sem hafi verið skráð á eiganda í upprunalandinu sé skilgreint sem notað við innflutning hingað til lands. Samkvæmt hérlendum reglum sé umrætt ökutæki því réttilega skráð notað við innflutning þar sem ökutækið hefur áður verið skráð í upprunalandinu.

Þegar “fæðingarvottorð” eða upprunavottorð hinna ökutækjanna er skoðað kemur í ljós að eins er ástatt um þær, þ.e. þær hafa allar nema ein verið skráðar á annan eiganda en framleiðanda eða söluaðila. Ein var skráð frá upphafi á fyrirtækið sem selur bifreiðarnar hingað til lands (Darsha Holdings Limited), enda er sú bifreið ekinn 525 km, sem sýnir að fyrirtækið hefur haft umrædda bifreið í notkun. Sú bifreið er því einnig notuð.

Söluaðili framleiðanda fyrir S er Pothier Motors Limited, Falmoth, Nova Scotia. Darsha Holdings Limited er skráður eigandi 5. maí. Bifreiðin er framleidd 19. mars 1999. Samkvæmt upprunavottorði hefur Victor Bonin, 3514 Connaught Avenue,

Halifax, verið skráður eigandi að bifreiðinni, þ.e. sá aðili sem kaupir bifreiðina af söluaðila framleiðanda. Söluaðili framleiðanda fyrir M er Pothier Motors Limited. Darsha Holdings Limited er skráður eigandi 5. maí. Bifreiðin er framleidd 25. mars 1999. Samkvæmt upprunavottorði hefur Jonathan Martell, 357 Pleasant St, Truro verið eigandi að bifreiðinni, þ.e. sá aðili sem kaupir bifreiðina frá söluaðila framleiðanda. Söluaðili framleiðanda fyrir P er Pothiers Motors Limited. Darsha Holdings Limited er skráður eigandi 6. maí. Bifreiðin er framleidd 23. mars 1999. Samkvæmt upprunavottorði hefur Charles Chaisson, 5889 Cabot St. Halifax verið eigandi að bifreiðinni, þ.e. sá aðili sem kaupir bifreiðina af söluaðila framleiðanda. Söluaðili framleiðanda fyrir S er Blaikies Dodge Chrysler, Nova Scotia. Darsha Holdings Limited er skráður eigandi 12. maí. Bifreiðin er framleidd 30. mars 1999. Samkvæmt upprunavottorði hefur fyrirtækið Chedabucto Fishing Equipment & Sales, 15 Straitview St, Port Hawkesbury verið eigandi að bifreiðinni, þ.e. sá aðili sem kaupir bifreiðina af söluaðila framleiðanda.

Söluaðili framleiðanda fyrir U er Steel Chrysler Plymouth, Halifax. Skráður eigandi er Cape Marine Supplies, PO Box 393, Halifax 26. apríl 1999. Bifreiðin er framleidd 22. mars 1999. Hér er því um sams konar skráningu að ræða og er í tilfelli ökutækisins RB-113. Darsha Holdings Limited selur umrætt ökutæki til World Wide Ísland ehf. Sölureikningur er dags. 21. apríl, en Cape Marine Supplies er skráður eigandi að ökutækinu hinn 26. apríl. Umboðsmaður kæranda spyr af hverju umrætt ökutæki sé ekki skráð notað eins og R. Þá segir að viðmiðunarbifreiðin N, sem tollstjóri noti við ákvörðun á tollsverði, sé á hinn bóginn seld beint frá framleiðanda, enda er framleiðandi skráður eigandi að umræddu ökutæki. Söluaðili framleiðanda er Carson Leasing Ltd. Sackville, Canada. Það sé því alveg ljóst að hér er um nýja bifreið að ræða, enda hafi enginn annar en framleiðandi verið skráður eigandi. Þá sé ekki heldur neitt vitað um ábyrgð, enda verði að kanna í því dæmi hvort innflytjandi hafi samið um ábyrgðatryggingu vegna þessa ökutækis og hugsanlega annarra. Bifreiðin sé ný og flutt inn sem ný og það eitt nægi til að skýra umræddan verðmun. Kærandi heldur því fram að fullyrðingar tollstjórans í Hafnarfirði um skráningu nefndra ökutækja séu rangar. Ein bifreið, R, sé skráð notuð við innflutning. Sýnt hefur verið fram á að ekkert er að marka dagsetningu nýskráningar í Kanada, enda eru þær dagsetningar ekki hafðar til viðmiðunar við skráningu hér á landi. Það er ekkert samræmi í skráningu bifreiðanna, miðað við fyrirliggjandi gögn, þ.e. hvenær þær eru skilgreindar sem nýjar eða notaðar. Sýnt hafi verið fram á að umrædd ökutæki séu öll notuð. Við mat þess hvort ökutæki sé nýtt eða notað skipti ekki máli hvaða árgerð ökutækis sé og ekki hversu mikið ekið. Öll ökutækin nema eitt hafi verið nýskráð í Kanada á nafn annars eiganda en Darsha Holdings Limited, sem seldi ökutækin hingað til lands. Það sé staðreynd að notað ökutæki falli í verði um 15-20%, við nýskráningu hvort sem er hérlendis eða erlendis.

Umboðsmaður kæranda telur að tollyfirvöld hafi ekki haft heimild til að víkja viðskiptaverði til hliðar, en viðskiptaverðið sé það verð sem nota skal við ákvörðun tollverðs, nema tollyfirvöld hafi réttmæta ástæðu til að draga í efa sannleiksgildi aðflutningsskýrslu eða fylgigagna. Tollyfirvöld hafa fengið sölureikninga fyrir hverri bifreið, frá fyrirtæki í Kanada og hafa því enga ástæðu til að vefengja þá sölureikninga. Tollverði því sem tollstjóri ákvarðar er mótmælt, enda verið færð fram rök sem sýni á hvaða grundvelli umræddur kaupsamningur sé gerður, enda sé það svo að skilmálar í viðskiptum skipta höfuðmáli við verðlagningu bæði hér á landi sem annars staðar þar sem frjáls verðlagning ríkir.

Í bréfi tollstjóra frá 31. maí s.l. til kæranda var honum tilkynnt að embættið hafi ákveðið að hafna framlögðum vörureikningum og hafi ákvarðað fob-verð ökutækjanna samkvæmt 10. gr. reglugerðar nr. 374/1995. Í 1. mgr. 10. gr. umræddrar reglugerðar segir: "Sé ekki hægt að ákvarða tollverð vöru skv. 2. gr. skal tollverðið vera viðskiptaverð sams konar vara sem seldar hafa verið og fluttar til landsins á sama eða svipuðum tíma". Í úrskurði tollstjórans komi fram að við matið sé notast við ökutæki af sömu gerð, sem flutt er inn á svipuðum tíma. Á hinn bóginn eru viðskiptaskilmálar með allt öðrum hætti í því dæmi.

Umbjóðandi kæranda mótmælir því harðlega að á grundvelli þessa ákvæðis, geti tollstjóri vikið til hliðar sölureikningum frá virtu fyrirtæki í Kanada og sagt að ekki sé hægt að byggja á sölureikningum. Fyrir liggja löglegur reikningur frá milligönguaðila vegna sölu umræddra ökutækja. Kærandi hafi fært fram rök og sýnt fram á á hvaða grundvelli tókst að gera umræddan samning um kaup á ákveðnum fjölda bifreiða af tiltekinni tegund. Þá er því harðlega mótmælt að heimilt sé á grundvelli 10. gr. reglugerðarinnar að jafna kaup á umræddum sjö bifreiðum, með þessum viðskiptaskilmálum við kaup á einni bifreið sem keypt er beint frá söluaðila framleiðanda og ákvarða tollverð þeirra út frá því. Þá er á það bent að ekki er um viðskipti milli skyldra aðila að ræða. Það er ljóst að hið erlenda félag er seljandi og er ekki að gera umrædda samninga í góðgerðarskyni. Þá sé ekki hægt að verjast þeirri hugsun í máli þessu að tollyfirvöld sjái ofsjónum yfir því að hægt sé að gera hagstæða samninga. En eins og áður hefur komið fram var um ákveðið magn að ræða, sjö ökutæki, um notuð ökutæki er að ræða s.k. sýningarbíla og ökutækin seld hingað til lands án ábyrgðar. Þessi atriði skýri þann verðmun sem er á umræddum ökutækjum og "viðmiðunarbifreiðinni". Eigi verður heldur séð hvað hafi ráðið ferðinni við skráningu umræddra ökutækja hér á landi, en samkvæmt þeim reglum sem um það gilda hafi borið að skrá þá alla notaða við innflutninginn.

Höfnun viðskiptaverðs til ákvörðunar tollverðs á þeim forsendum, sem tollstjóri kynnir eigi ekki við rök að styðjast. Þess er krafist að viðskiptaverð samkvæmt vörureikningum sé lagt til grundvallar við ákvörðun tollverðs umræddra ökutækja. Þá er krafist málskostnaðar.

Ríkistollstjóra var send kröfugerð kæranda til umsagnar 2. nóvember 1999. Í kröfugerð embættisins, sem barst nefndinni þann 18. s.m., kemur m.a. fram að samkvæmt upplýsingum á heimasíðu Chrysler í Kanada á Internetinu sé verð á þeirri tegund bifreiða sem hér um ræðir frá CAD 45.215,-. Þá er átt við einfalda útgáfu hennar, án aukabúnaðar. Hin innfluttu ökutæki sem hér eru til umfjöllunar eru ekki af einföldustu gerð, sbr. upplýsingar frá framleiðanda um gerð og aukabúnað þeirra. Þá hefur ríkistollstjóri leitað upplýsinga hjá fulltrúa Chrysler fyrirtækisins í Kanada um ábyrgð framleiðanda á ökutækjunum. Kemur fram að hún fellur úr gildi hafi ökutæki verið skráð opinberri skráningu í öðru landi. Óskaði embættið eftir bréflægi staðfestingu frá Chrysler fyrirtækinu á þessu atriði en hún hefur ekki borist embættinu. Þessi áskilnaður kemur fram í almennum skilmálum ábyrgðar framleiðanda á Jeep Grand Cherokee, sbr. meðfylgjandi ljósriti úr ábyrgðarskilmálunum sem aflað var frá Jöfri hf. Af þeirri ástæðu verður að ætla að sama gildi um ökutækið sem tollstjóri tekur til viðmiðunar við mat á sannleiksgildi framlagðra vörureikninga eins og fram kemur í hinum kærða úrskurði

Það er mat ríkistollstjóra að innflytjanda beri að styðja framsettar skýringar á lágu innkaupsverði fullnægjandi gögnum til blaðsíða 3/5

Þess að staðreyna megi réttmæti gefinna upplýsinga. Hvað varðar þá skýringu að umrædd ökutæki hafi verið notuð sem "sýningarbílar" er þess krafist að henni fylgi greinargóðar upplýsingar um stað og stund sýningar frá þar til bærum aðilum. Í símbréfi, dags. 25. maí s.l., undirrituðu af Bill Evong fyrir hönd Worldwide Forwarding Company, kemur fram að nefndar bifreiðar hafi verið til sýnis á kanadískum vetrarleikum (Canada Winter Games) sem haldnir voru í Cornerbrook á Nýfundnalandi dagana 13. til 23. febrúar 1999. Hin innfluttu ökutæki voru framleidd á tímabilinu 25. febrúar til 30. mars 1999 þannig að það má ljóst vera að þær upplýsingar eiga ekki við rök að styðjast eins og réttlega er bent á í úrskurði tollstjórans. Hafi nefndar bifreiðar verið á sýningu á öðrum tíma og öðrum stað (en áréttað skal að sönnun þess liggur ekki fyrir í málinu) þá vill ríkistollstjóri áréttta að ökutækin, að einu undanskildu, eru mjög lítið ekin eða um 25 til 85 km. Því verður að telja að það sé ekki stutt nægjanlegum rökum að þeim hafi verið ekið til reynslu af fjölda manns, líkt og kærandi nefnir í kæru sinni. Þá segir orðrétt í kröfugerð ríkistollstjóra "Þá nefnir kærandi að allar bifreiðarnar nema ein hafi verið skráðar á annan aðila en framleiðanda og söluaðila og vísar um það efni til þeirra gagna sem tollstjóri nefnir ferilskrá eða „fæðingarvottorð" bifreiðanna (Vehicle information plus summary report) en þeirra var aflað frá framleiðandanum í Kanada (Chrysler) fyrir milligöngu Jöfurs hf. skv. upplýsingum tollgæslunnar. Fæðingarvottorð og skráningarvottorð ökutækjanna (Certificate of registration of a vehicle) gefa til kynna að þau hafa verið í upphaflegri eigu eftirtalinna aðila í Kanada:

U, Cape Marine Supplies Ltd. (eig. skv. ferilskrá) og Cape Marine Supplies (eig. skv. skráningarvottorði), skráð í Kanada hinn 26. apríl 1999, 2 dögum fyrir flutning þess til Íslands.

S, Chedabucto Fishing Equipment & Sales (upphafli. eig. skv. ferilskrá) og Darsha Holdings Limited (eig. skv. skráningarvottorði), skráð í Kanada hinn 12. maí 1999, 6 dögum eftir komu þess til Íslands.

O, Darsha Holdings Limited (eig. skv. skráningarvottorði og ferilskrá), skráð í Kanada hinn 26. apríl 1999, 2 dögum fyrir flutning þess til Íslands.

M, Jonathan Martell (skv. ferilskrá) og Darsha Holdings Limited (skv. skráningarvottorði), skráð í Kanada hinn 5. maí 1999, daginn fyrir komu þess til Íslands.

P, Charles Chaisson (skv. ferilskrá) og Darsha Holdings Limited (skv. skráningarvottorði), skráð í Kanada 6. maí 1999, daginn sem ökutækið kom til Íslands.

R, Lumbermann Landscaping Services (skv. ferilskrá og skráningarvottorði), skráð í Kanada hinn 26. apríl 1999, 2 dögum fyrir flutning þess til Íslands.

S, Victor Bonin (skv. ferilskrá) og Darsha Holdings Limited (skv. skráningarvottorði), skráð í Kanada hinn 5. maí 1999, daginn fyrir komu þess til Íslands.

Fjöldi ekinna km á mælum ökutækjanna og sá stutti tími sem leið frá framleiðslu þeirra og þangað til að þau voru flutt til Íslands veitir óyggjandi vísbendingar um að notkun þeirra aðila sem keyptu ökutækin af söluaðilum framleiðanda hafi verið óveruleg og geti vart haft í för með sér þá miklu lækkun á markaðsverði ökutækja af þessari tegund, sem haldið er fram af kæranda." Þá er það mat ríkistollstjóra að ósennilegt verði að teljast að um verulegan magnafslátt hafi verið að ræða þar sem ekki verður annað séð en að fyrirtækið Darsha Holdings Limited hafi útvegað ökutækin sjö frá jafnmörgum aðilum í beinum tengslum við sölu þeirra til Íslands.

Þá segir að samkvæmt upplýsingum frá Skráningarstofunni hf. séu ökutæki skráð notuð í ökutækjaskrá hafi þau verið skráð opinberri skráningu erlendis áður en þau eru flutt til landsins og upplýsingar um þá skráningu veittar Skráningarstofunni hf. Ekki hafi borist gögn um erlenda skráningu til Skráningarstofu vegna ökutækjanna sex sem skráð eru ný í ökutækjaskrá. Hins vegar fylgdi erlent skráningarskírteini umsókn til Skráningarstofunnar um skráningu ökutækisins RB-113 og af þeirri ástæðu er ökutækið skráð notað í ökutækjaskránni. Ríkistollstjóri telur að ekki sé unnt að draga víðtækar ályktanir um hvort ökutæki séu ný eða notuð af skráningu þeirra í ökutækjaskrá þar sem nefnd skráning ræðst af þeim gögnum sem lögð eru fram við umsókn um skráningu hjá Skráningarstofunni hf.

Ríkistollstjóri telur að viðmiðunarökutækið sem tollstjóri lagði til grundvallar tollsverðsákvörðun sé fyllilega sambærilegt. Þegar ferilskrá hennar sé skoðuð verði ekki annað séð en að það sé að öllu leyti sambærilegt fæðingarvottorðum ökutækjanna í þessu máli. Ferilskráin veiti í fyrsta lagi upplýsingar um söluaðila fyrir framleiðanda, þ.e. fyrirtækið Centreville Dodge Chrysler, og í annan stað upplýsingar um upphaflegan eiganda ökutækisins, þ.e. C.C.L. Corporation. Þá vísar ríkistollstjóri í þessu sambandi til þess sem áður var sagt um ábyrgð framleiðanda. Ríkistollstjóri fellst á það með tollstjóra að skýringar innflytjanda þyki ekki studdar nægilegum rökum. Það er mat ríkistollstjóra að tollstjórinn hafi haft réttmæta ástæðu til þess að draga sannleiksgildi vörureikninganna í efa þar sem svo mikið bar í milli reikningsverðs og viðmiðunarverðs eða um 21%, sbr. 17. gr. reglugerðar nr. 374/1995, um tollverð og tollverðsákvörðun. Í þeim tilvikum er mælt fyrir um að um málsmeðferð skuli fara eftir ákvæðum III. kafla reglugerðarinnar, sbr. 18. gr. reglugerðarinnar.

Ríkistollstjóri telur að ríkistollanefnd sé ekki ætlað að taka afstöðu til málskostnaðar aðila kærumála. Hafi það verið tilgangur löggjafans hefði hann vafalaust látið það koma fram í lagatextanum með ótvíræðum hætti. Ríkistollanefnd hefur aldrei úrskurðað um málskostnað aðila. Kæmi til þess myndi það óhjákvæmilega leiða til þess að ríkistollstjóri myndi einnig hafa uppi slíkar kröfur í kærumálum. Það hefur verið talin ótæk lögskýring af hálfu ríkistollstjóra. Ríkistollstjóri krefst þess að hinn kærði úrskurður verði staðfestur.

Kæranda var send kröfugerð ríkistollstjóra í málinu þann 19. nóvember 1999. Í svari, sem barst nefndinni þann 7. desember 1999, er því mótmælt að heimilt sé að snúa sönnunarbyrðinni við eins og kærandi telur ríkistollstjóra (tollyfirvöld) gera í máli þessu. Sölureikningar hafa verið lagðir fram vegna kaupa á umræddum ökutækjum og ekki sé leið fyrir kæranda að bæta þar neinu við. Reikningarnir séu einfaldlega fullnægjandi gögn í máli þessu. Telji tollyfirvöld réttmæta ástæðu til að draga í efa sannleiksgildi aðflutningsskýrslu eða fylgigagna, þ.e. að tollyfirvöld hafi ástæðu til að ætla að innflytjandi hafi gefið rangar upplýsingar, þ.e. að greiðsla fyrir umrædd ökutæki sé önnur en fram komi á sölureikningum beri tollyfirvöldum að sanna að svo sé. Kærandi á ekki auðvelt með að afsanna þá fullyrðingu eðli máls samkvæmt. Í raun er verið að saka menn hér um refsiverðan verknað. Það er ekki kærandi sem hefur sönnunarbyrðina hér. Tollyfirvöld hafi ekki réttmæta ástæðu.

Þar sem mál þetta lýtur að trúverðugleika innflytjanda og kaupenda umræddra ökutækja og þeirri staðreynd að tollyfirvöld snúa sönnunarbyrðinni við í máli þessu, en innflytjandi og kaupendur hafa engin frekari úrræði um framlagningu gagna, verður ekki hjá því komist að setja fram þá kröfu með vísan til 101 gr. að fram fari í kærumáli þessu fyrir ríkistollanefnd munnlegur málflutning til þess að koma að framburði aðila.

Ríkistollanefnd hefur farið yfir þau gögn sem málsaðilar hafa lagt fram í máli þessu. Umbjóðandi kæranda gerir kröfu um að munnlegur málflutningur fari fram í máli þessu. Nefndarmenn sjá ekki ástæðu til að verða við þeirri beiðni og telja unnt að kveða upp efnislegan úrskurð í málinu á grundvelli fyrirbyggjandi gagna og greinargerða málsaðila.

Eins og fram hefur komið er deilt um tollverð vegna innflutnings á sjö bifreiðum af gerðinni Grand Cherokee Limited innfluttum frá Kanada. Kærandi krefst þess að framlagðir reikningar verði lagðir til grundvallar. Helstu rök hans eru sem hér segir: Kærandi heldur því fram að ökutækin hafi verið sýningarökutæki seld án ábyrgðar, að ökutækin séu notuð að einu undanskildu, og fengist hafi magnafsláttur við kaup á þeim. Fullyrðingu sína um að ökutækin séu notuð styður kærandi m.a. þeim rökum að sex af þeim hafi verið í eigu annars aðila en söluumboðsmanns. Þá krefst kærandi málskostnaðar.

Tollstjóri fellst ekki á rök kæranda og hafnar framlögðum reikningum. Í úrskurði sínum miðar tollstjóri við verð á sambærilegri nýrri bifreið innfluttri frá Kanada í maí 1999. Ríkistollstjóri tekur undir sjónarmið tollstjóra og krefst þess að úrskurður hans verði staðfestur. Þá mótmælir ríkistollstjóri málskostnaðarkröfu kæranda sérstaklega.

Ökutækin voru flutt með m/s Selfossi til Reykjavíkur þann 6. maí 1999. Þau eru sem hér segir:

SR, framleiðsludagur er 19 mars 1999, nýskráð í Kanada 5. maí 1999, ekinn 85 km.

M, framleiðsludagur er 25. mars 1999, nýskráð í Kanada 5. maí 1999, ekinn 85 km.

P framleiðsludagur er 23. mars 1999, nýskráð í Kanada 6. maí 1999, ekinn 85 km.

R, framleiðsludagur er 25. febrúar 1999, nýskráð í Kanada 26. apríl 1999, ekinn 80 km.

S, framleiðsludagur er 30. mars 1999, nýskráð í Kanada 12. maí 1999, ekinn 50 km.

O, framleiðsludagur er 19. mars 1999, nýskráð í Kanada 26. apríl 1999, ekinn 525 km.

U, framleiðsludagur er 22. mars 1999, nýskráð í Kanada 26. apríl 1999, ekinn 25 km.

Samkvæmt 8. gr. tollalaga nr. 55/1987 með síðari breytingum er tollverð innfluttrar vöru hið svokallaða viðskiptaverð hennar, þ.e. það verð sem raunverulega er greitt eða greiða ber fyrir vöruna. Um tollverð og tollverðsákvörðun gildir reglugerð nr. 374/1995, sem sett er skv. heimild í 10. gr. tollalaga. Í 2. gr. reglugerðarinnar er grunnregla 8. gr. tollalaganna ítrekuð, þ.e.a.s. að tollverð vöru sé viðskiptaverð hennar. Í IV. kafla reglugerðarinnar er á hinn bóginn mælt fyrir um hvernig tollverð vöru skuli ákveðið þegar viðskiptaverð verður af einhverjum ástæðum ekki lagt til grundvallar. Meginreglan við þær aðstæður er sú að leggja skuli til grundvallar viðskiptaverð sams konar vöru á sams konar viðskiptastigi, sem seldar eru eða fluttar inn á sama eða svipuðum tíma og varan, sem verið er að virða, sbr. nánar 10. og 14. gr. reglugerðarinnar. Fyrsta mgr. 10. gr. reglugerðar nr. 374/1995 er svohljóðandi " Sé ekki hægt að ákvarða tollverð vöru skv. 2. gr. skal tollverðið vera viðskiptaverð sams konar vara sem seldar hafa verið og fluttar til landsins á sama eða svipuðum tíma."

Öll ökutækin sem hér um ræðir að einu undanskildu voru í eigu annars en framleiðandans áður en þau voru flutt hingað til lands. Nefndarmenn telja að eignarhald þriðja aðila eitt og sér leiði ekki til þess að bifreiðarnar teljist notaðar. Í því sambandi verður að líta til þess að ökutækin eru lítið og nánast ekkert ekin sum hver, og ennfremur er það staðreynd að mjög stuttur tími líður frá framleiðsludegi þeirra uns þau eru flutt hingað til lands. Hvort ökutækin eru skráð ný eða notuð af þar til bærum yfirvöldum í Kanada og/eða Íslandi veitir heldur ekki óyggjandi staðfestingu á því hvort ökutækin eru ný eða notuð.

Fyrir liggur að sams konar ný eða nýleg ökutæki eru á mun hærra verði en reikningar þeirra ökutækja sem hér um ræðir hljóða um, þ.e. rúmlega 35.000,- kanadískir dollarar. Samkvæmt könnun ríkistollanefndar á verði sambærilegra ökutækja í Kanada er verðið á bilinu 46.000,- til 48.000,- kanadískir dollarar. Verðkönnun ríkistollstjóra leiddi í ljós verð frá 44.600,- til 47.000,- kanadískir dollarar. Verð þeirrar bifreiðar sem tollstjóri miðar tollverðsákvörðun sína við er 44.600,- kanadískir dollarar. Fullyrðingar kæranda um að ökutæki lækki um 20% í verði við að lykillinn sé settur í svissinn, að um magninnkaup hafi verið að ræða, að ökutækjunum fylgi ekki ábyrgð og að ökutækin séu sýningarökutæki eru ekki studdar neinum rökum, og geta að mati ríkistollanefndar ekki skýrt þann verðmun sem að framan er rakinn.

Eins og ríkistollstjóri bendir réttilega á eru ökutækin keypt úr ýmsum áttum af hálfu Darsha Holdings Limited, og því vart um magnafslátt að ræða. Það er ekkert sem bendir til sérstöðu þessara ökutækja um að ábyrgð þeirra sé öðruvísi háttáð en annarra ökutækja sem keypt eru og flutt inn með svipuðum hætti. Það hvað ökutækin eru nýkomin úr framleiðslu þegar þau eru flutt til landsins bendir eindregið til þess að lítið eða ekkert svigrúm sé til lækkunar frá verði framleiðandans. Ekkert bendir til þess að ökutækin séu svokölluð sýningarökutæki, en fullyrðing hins erlenda aðila um að svo sé, sem síðan stenst ekki dregur úr trúverðugleika þeirrar fullyrðingar.

Þegar framangreind atriði eru virt er það mat ríkistollanefndar að hér sé um ný ökutæki að ræða og framlögð reikningsverð ótrúverðug m.v. fyrirbyggjandi verðlag sams konar ökutækja í Kanada.

Með vísan til framanritaðs telur ríkistollanefnd að beita eigi ákvæðum 10. gr. rgl. nr. 374/91 og telur rétt að leggja til grundvallar verð ökutækisins N svo sem gert er í hinum kærða úrskurði tollstjórans í Hafnarfirði.

Málskostnaðarkröfu kæranda er hafnað á þeim grundvelli að ríkistollanefnd hefur ekki lagaheimild til að úrskurða aðilum málskostnað.

Ríkistollanefnd kveður upp svofelldan úrskurð:

Með vísan til 101. gr. tollalaga nr. 55/1987 með síðari breytingum skal hinn kærði úrskurður tollstjóra frá 1. september 1999 um tollverð 7 bifreiða af Grand Cherokee Limited gerð, standa óbreyttur.