

Úrskurður nr. 13/2002

- Tollverð

Kærður er úrskurður tollstjóra um tollverð á Mercedes Benz Elegance bifreið árgerð 1998. Kærandi krefst þess að reikningsverð verði lagt til grundvallar útreiknings aðflutningsgjalda. Ríkistollanefnd staðfesti úrskurð tollstjóra.

Tollalög nr. 55/1987 8. gr., 10. gr., 100. gr., 101.gr. og 108. gr. Reglugerð nr. 374/1995 10.- 15. gr., 17-18. gr., 20. - 21. gr.

Með bréfi, dags. 19. desember 2002, er barst nefndinni þann 23. s.m. kærir L., fyrir hönd S., úrskurð tollstjóra sem uppkveðinn var þann 2. október 2002. Í hinum kærða úrskurði hafnar tollstjóri uppgæfðu reikningsverði á bifreið að upphæð EUR 12.000. Bifreiðin var flutt inn á sendingarnúmeri S-HEG-20-08-2-DK-AAR-V030, er af gerðinni Mercedes Benz Elegance Automatic árgerð 1998, fastanúmer X. Tollstjóri ákvarðar tollverð bifreiðarinnar ISK 1.525.573,00. Kærandi krefst þess að bifreiðin verði tollafgreidd samkvæmt vörureikningi.

Í hinum kærða úrskurði tollstjóra segir m.a. að bifreiðin sé af gerðinni Mercedes Benz Elegance Automatic árgerð 1998. Fast skrásetningarnúmer X. Innkaupsverð samkvæmt framlögðum vörureikningi sé EUR 12.000 að frádregnum virðisaukaskatti í innkaupslandinu. Þá segir að í reglugerð nr. 374/1995 sé kveðið á um að gera skuli samanburð á innkaupsverði bifreiða og viðmiðunarverði sem gefið sé upp í handbókum sem taldar eru áreiðanlegar í viðskiptalandinu. Þegar virðisaukaskattur hefur verið dreginn frá og tillit tekið til þess að bifreiðinni hefur verið ekið 67.317 km sé markaðsverð bifreiða í Þýskalandi af þeirri árgerð, tegund og undirtegund sem hér um ræðir EUR 17.571,84 án virðisaukaskatts samkvæmt útgáfu DAT Marktspiegel, en það er viðurkennd handbók um söluverð notaðra ökutækja í Þýskalandi. Söluverð bifreiðarinnar er því 31,71% lægra en uppgæfið markaðsverð í viðskiptalandinu.

Þá segir í hinum kærða úrskurði að tollstarfsmenn hafi skoðað bifreiðina og sé hún óvenju vel með farin. Ekki sjáist merki þess að hún hafi verið lagfærð eftir árekstur, en sem ástæðu hins lága innkaupsverðs hafi innflytjandi nefnt í svarbréfi til embættisins að seljandi bifreiðarinnar taki ekki ábyrgð á að akstursmælir sýni rétta mælistöðu og bifreiðin hafi nýlega lent í árekstri og sé viðgerð.

Tollstjóri telur ekki líklegt að bifreið falli í verði við að lenda í minni háttar tjóni ef viðgerð er vel af hendi leyst. Samkvæmt reikningi sem fylgdi með kærinni virðist seljandi bifreiðarinnar, IMC Motorclub Service GmbH, hafa látið lagfæra hana nokkrum dögum fyrir sölu. Fyrirtækið Ejner Hessel A/S annaðist viðgerðina sem kostaði EUR 5.020,45. Tollstjóri telur það athygli vert að bifreiðin skuli hafa verið seld rúmlega 30% undir markaðsverði svo stuttu eftir að hafa verið lagfærð eins vel og raun ber vitni. Hann telur hugsanlegt að umboðsaðilar taki ábyrgð á notuðum bifreiðum, eftir að hafa

sjálfir yfirfarið þær, en ólíklegt verði að telja að venjulegir bílasalar taki ábyrgð á ástandi og/eða akstursmælastöðu slíkra bifreiða.

Þá segir að í gögnum sem fylgdu kærinni hafi verið útprentun af vefsíðum DAT Marktspiegel, en þar sé um að ræða verð sem bílasalar greiði fyrir bifreiðarnar þegar þeir samþykkja þær sem greiðslu upp í söluverð annarra ökutækja. Samkvæmt örugnum heimildum sé það 20% lægra en venjulegt viðskiptaverð. Á vefsíðum Mobile.de fundust 20 bifreiðar sömu gerðar og hér um ræðir. Meðalverð þeirra reyndist EUR 20.542,95. Þegar 16% virðisaukaskattur í viðskiptalandinu sé dreginn frá er það 34,94% hærra en það verð sem fram kemur á vörureikningi.

Embættið telur að þau rök sem fram hafa komið nægi ekki til að skýra hið lága innkaupsverð bifreiðarinnar og því verði hinn framlagði vörureikningur ekki lagður til grundvallar útreikningi tollverðs. Tollverð verði ákvarðað samkvæmt reglugerð nr. 374/1995. Ekki sé unnt að ákvarða tollverð samkvæmt 10. til 14. gr. reglugerðarinnar og því er tollverð ákvarðað samkvæmt 20. og 21. grein.

Samkvæmt upplýsingum umboðsaðila Mercedes Benz á Íslandi, Ræsi hf., er verð á nýrri bifreið, sem telst sambærileg þeirri sem hér um ræðir, kr. 6.281.400.

Með hliðsjón af ofanskráðu úrskurðar tollstjóri, skv. 100. gr. tollalaga nr. 55/1987, með síðari breytingum, að tollverð bifreiðarinnar X skuli vera kr. 1.525.573.

Í kærinni segir m.a. að kærandi sætti sig ekki við afgreiðslu tollstjórans og telji úrskurðinn rangan og gerir þá kröfu að hinum kærða úrskurði verði hrundið og tollverð bifreiðarinnar ákvarðað jafngildi EUR 12.000,00 í íslenskum krónum, í samræmi við framlagðan vörureikning.

Kærandi telur sig hafa gefið greinargóðar skýringar á kaupverði bifreiðarinnar og hvað hafi m.a. haft áhrif á kaupverð. Í hinum kærða úrskurði virðist í engu tekið tillit til þessa en tollstjóri hefur ekki hnekkt skýringum kæranda, enda ekki séð að slíkt hafi verið reynt þar sem niðurstaðan um það við hvaða verð skyldi miða, hafi verið ákveðin fyrirfram að því er virðist.

Þá segir að markaðsverð notaðra ökutækja í Þýskalandi sem tollstjóri vísar til, sé ekki nothæf viðmiðun. Forsendur séu óljósar auk þess sem slík meðalmarkaðsverð séu mjög ónákvæmur mælikvarði á raunvirði bifreiða. Bent er á að svokallað markaðsverð (ásett verð) notaðra bifreiða sé oft á tíðum mun hærra en staðgreiðsluverð, og gildi það sama um Ísland og Þýskaland að því leyti. Þessu til sönnunar bendir hann á að nýlega hafi verið auglýstar útsölur á notuðum bifreiðum hjá flestum bílaumboðum landsins, þar sem veittur er gríðarlegur afsláttur af svokölluðu markaðsverði, sem virðist þá um leið ónothæfur mælikvarði, hvort heldur er til notkunar við ákvörðun kaupverðs og/eða tollverðs.

Í hinum kærða úrskurði kemur ekkert fram um hvort við útreikning markaðsverðs sé tekið tillit til þessara atriða.

Þá segir að það sé þekkt að bifreiðar sem seldar séu úr landi, seljist á lægra verði, þar sem þær séu oft seldar án ábyrgðar og þar með útilokað fyrir kaupanda að fylgja eftir kröfum vegna galla, komi þeir upp. Í tilfelli sem hér er til meðferðar sé um það að ræða að bifreiðin sé seld án ábyrgðar, engin þjónustubók sé til staðar og ekki sé tekin ábyrgð á eignum kílómetrafjölda bifreiðarinnar. Þessi atriði séu oftast nær ákvörðunarástæða fyrir kaupum velflestra þeirra sem bifreiðar kaupa og jafnframt ráðandi um verð þeirra. Áhætta kaupanda í slíkum viðskiptum sé mikil og endurspegli að nokkrum hluta kaupverðið. Í hinum kærða úrskurði kveðst tollstjóri efast um að bílasalar taki slíka ábyrgð sem að framan greinir, en í þessu tilfelli sem hér er um ræðir sé það bílasalinn sjálfur sem á og selur bifreiðina. Þannig hafi seljandi undanþegið sig ábyrgð og því ekki í sömu aðstöðu og venjubundinn bílasali, sem oftast nær hafi einungis milligöngu um sölu notaðra bifreiða. Þetta lýsir að mati kærandi algjöru skilningsleysi tollstjórans á því viðskiptasambandi sem hér er um ræðir. Þá segir um þá fullyrðingu tollstjóra að uppítökuverð bílasala sé allt að 20% lægra án þess að gefa upp heimildir fyrir því að uppítökubifreiðar sem eru án ábyrgðar séu seldar sem næst uppítökuverði, líkt og í tilfelli kæranda. Mikill kostnaður fylgi því að selja bifreiðar með fullri ábyrgð auk óhjákvæmilegrar áhættu, sem bifreiðasalar kaupa af sér með þessum hætti. Þá segir að tollstjóri bendi á að skv. upplýsingum á vefsíðu mobile.de hafi fundist 20 bifreiðar sömu gerðar og kæranda og hafi meðalverð þeirra reynst mun hærra en það verð sem fram kemur á vörureikningi. Engin gögn fylgdu fullyrðingu þessari. Kærandi telur þessa aðferð tollstjóra varhugaverða og í engu styðja niðurstöðu úrskurðar hans, og lætur fylgja með útprentanir frá sömu vefsíðu um verð sambærilegra bifreiða. Þar koma fram allt önnur viðmiðunarverð sambærilegra bifreiða og í fullu samræmi við framlagðan vörureikning. Kærandi bendir á að tollstjóri hafi ekki lagt fram nein gögn til stuðnings fullyrðingum sínum eða gefið kæranda kost á að kynna sér þau meintu gögn, er tollstjóri vísar til, sbr. athugasemd um það atriði í kæru, dags. 4. september s.l. Þannig hafi ekki einungis verið brotinn sjálfsagður réttur kæranda til að fá umræddar upplýsingar skv. stjórnsýslulögum, heldur hafi og verið brotinn á honum andmælaréttur þar sem þeim rétti verði vart beitt á raunhæfan hátt skorti kæranda mikilsverðar upplýsingar og gögn til að koma fram athugasemdum um þau. Þá telur kærandi ljóst að tollstjórinn hafi síður en svo sinnt rannsóknarskyldu sinni, og látið nægja að skoða erlendar vefsíður, í stað þess að rannsaka það mál sem um er fjallað hverju sinni sérstaklega, eftir atvikum með skýrslutökum og upplýsingum frá seljanda og ákvörðun töllyfirvalda um tollverð sambærilegra bifreiða fluttra hingað til landsins.

Telur kærandi að fjölmargar sambærilegar bifreiðar hafi verið fluttar hingað til lands og tollverð þeirra svipað því sem kærandi gerir kröfu um, en tollstjóri hafi ekki hirt um að afla þessara gagna, þar sem það hafi ekki þjónað hagsmunum hans. Hafi tollstjóri því í hinum kærða úrskurði ekki gætt samræmis og jafnræðis í lagalegu tilliti, í máli kæranda. Kærandi telur að rök þau sem hann hefur lagt fram, svo og vegna brota tollstjórans á ákvæðum stjórnsýslulaga og rétti kæranda sem leiddur verði af þeim ákvæðum leiði óhjákvæmilega til þess að úrskurðurinn verði ógiltur og vörureikningurinn lagður til grundvallar við ákvörðun tollverðs.

Kæran var send tollstjóranum í Reykjavík til umsagnar þann 23. desember 2002. Í svari sem barst nefndinni þann 24. janúar 2003 segir m.a. að tollstjóri geti ekki fallist á það með kæranda að á honum hafi verið brotinn andmælaréttur og réttur til upplýsinga í skilningi stjórnsýslulaga eins og fram komi í kröfugerð. Við tollmeðferðina hafi verið gætt ákvæða III. kafla tollverðsreglugerðar um málsmeðferð þar sem innflytjanda voru kynntar þær reglur sem um tollmeðferðina giltu og honum jafnframt gefinn kostur á að koma að athugasemdum.

Þá segir að fyrir liggi að viðskiptaverð umræddrar bifreiðar hafi verið rúmlega 30% undir viðmiðunarverði, uppgefnu af DAT Marktspiegel, sem tollstjóri styðst við sem viðmiðunarverð, skv. 17.-19. gr. reglugerðar nr. 374/1995. Við tollverðsákvörðun sé við það miðað að séu innkaupsverð umtalsvert lægri en uppgefin verð í viðmiðunarhandbókum verði skýringar á því að vera traustar og haldgóðar ef leggja á þau til grundvallar. Vísar tollstjóri til úrskurðar ríkistollanefndar nr. 7/1999, í þessu sambandi.

Bifreiðin hafi við skoðun reynst vel með farin og ekki borið þess merki að hafa orðið fyrir tjóni. Bæði ástand bifreiðarinnar og yfirlýsing á vörureikningi þess efnis að ekki sé tekin ábyrgð á ástandi hennar eða kílómetramæli getur að mati tollstjórans í Reykjavík ekki réttlætt þann mun sem er á viðskiptaverði bifreiðarinnar og viðmiðunarverði. Því hafi tollstjóranum verið rétt að leggja viðskiptaverð bifreiðarinnar samkvæmt vörureikningi til grundvallar tollverði. Fullyrðing kæranda um að fjölmargar sambærilegar bifreiðar þeirri sem hér um ræðir, hafi verið fluttar hingað til lands og tollverð þeirra svipað er ekki studd gögnum, en tollstjóri kvað ekki unnt að ákvarða tollverð samkvæmt 10. til 14. gr. tollverðsreglugerðarinnar nr. 374/1995. Var honum því rétt að ákvarða tollverð bifreiðarinnar á grundvelli 20. og 21. gr. tollverðsreglugerðar nr. 374/1995. Með hliðsjón af öllu framansögðu krefst embættið þess að úrskurður tollstjóra um tollverðsákvörðun vegna bifreiðar sem flutt var til landsins með sendingu nr. S HEG 20 08 2 DK AAR V030, dags. 2. október s.l., verði staðfestur.

Kæranda var send kröfugerð tollstjóra til umsagnar með bréfi þann 21. janúar 2003. Í svari sem barst nefndinni þann 12. febrúar s.á. segir m.a. að í nefndri greinargerð komi ekkert nýtt fram um málið, annað en það sem sjá megi af fylgiskjölum sem ekki hafa áður komið fram. Þar sé aðallega um að ræða útreikning tollstjóra um viðmiðunarverð bifreiðarinnar frá DAT þar sem fram komi að verð bifreiðar, án virðisaukaskatts, sé EUR 17.571,84. Skv. greindum útreikningi er viðskiptaverð EUR 16.896,00 auk 4% án nokkurrar skýringar á því hvaða álag sé þar um að ræða. Við útreikning tollstjóra á viðmiðunarverði bifreiðarinnar sé undirflokkur bifreiðarinnar sagður vera Kombi 5 Turen. Í áður framlögðu útreikniyfirliti frá sama aðila kemur fram að að gefnum sömu forsendum sé viðmiðunarverðið EUR 15.060,00. Þar er undirflokkur bifreiðar tilgreindur Limousine 4 Turen, sem er sá flokkur sem bifreiðin tilheyrir. Gætir verulegs mismunar á útkomu eftir því hvor flokkurinn er notaður, miðað við sömu forsendur að öðru leyti, og ljóst nú þegar þessi

gögn koma fyrst fram að útreiknigrundvöllur tollstjórans er rangur, auk þess sem greint viðmiðunarverð er með virðisaukaskatti (MwSt.) eins og skýrlega kemur fram. Tollstjóri telur hins vegar ranglega að útreikniverð DAT sé án virðisaukaskatts.

Kærandi heldur því fram að það sé rangt sem haldið er fram í greinargerð tollstjóra að bifreiðin sé rúmlega 30% undir viðmiðunarverði uppgefnu af DAT, heldur sé bifreiðin rétt rúmlega 7% undir viðmiðunarverði miðað við réttar forsendur og útreikning, m.a. vegna frádráttar virðisaukaskatts (MwSt.) sem er 16% í Þýskalandi. Þá segir að það álit tollstjóra um að bifreiðin sé vel með farin þrátt fyrir að hafa lent í tjóni, breyti engu þeirri staðreynd að bifreiðar sem hafa lent í tjóni seljast ekki á sama verði og bifreiðar sem ekki hafa lent í óhappi. En bent er á að sú staðreynd ásamt yfirlýsingu seljanda um ábyrgðarleysi hafi leitt til lægra söluverðs, en að sú lækkun sé eðlileg miðað við þær forsendur sem lagðar hafa verið fram um viðmiðunarverð sambærilegra bifreiða.

Að lokum segir í umsögninni að í greinargerð tollstjóra segi að ekki hafi verið lögð fram gögn til stuðnings því sem fram komi í kærinni að tollverð sambærilegra innfluttra bifreiða og þeirrar sem hér er til umfjöllunar sé svipað. Því sé til að svara að slíkar skjallegar upplýsingar liggi með skipulegum hætti hjá tollstjóra og óskar kærandi enn eftir því að upplýsingar um tollverð sambærilegra bifreiða verði lagt fram, en slíkt hefur tollstjóri ekki gert. Telur hann mikilvægt að þessar upplýsingar liggi fyrir til samanburðar vegna sjónarmiða stjórnsýsluréttarins um jafnræði.

Ríkistollanefnd hefur haldið fundi um málið og nefndarmenn kynnt sér þau gögn sem hafa verið lögð fram. Samkvæmt framlögðum gögnum er bifreiðin af Mercedes Benz E 240 Limousine 4 turen Elegance gerð fyrst skráð í Þýskalandi 26. febrúar 1998. Bifreiðin er sjálfskipt með 2398 rúmsentimetra vél og 125 Kw afl. Bifreiðin er með leðurinnréttingu, rafmagnssóllúgu, ABS bremsubúnaði og sprautuð glitlit. Bifreiðin var keypt frá IMC í Flensburg í Þýskalandi skv. reikningi dagsettum 16. ágúst 2002 að upphæð EUR 12.000. Á reikningi kemur fram að bifreiðinni hafði verið ekið 67.000 km. Fastanúmer bifreiðarinnar er X. Skýringar kæranda á lágu innkaupsverði eru m.a. að bifreiðin hafi lent í árekstri og að hún sé seld án ábyrgðar, ekki sé þjónustubók til staðar og ekki sé tekin ábyrgð á eignum kílómetrafjölda hennar. Tollstjóri telur á hinn bóginn ástand bifreiðarinnar vera óvenju gott. Ekki sjáist merki þess að hún hafi verið lagfærð eftir árekstur.

Fram kemur hjá kæranda að hann telur að tollstjóri hafi ekki haft rétt viðmiðunarverð til hliðsjónar er hann hafnaði innkaupsreikningi. Ríkistollanefnd óskaði eftir því við tollstjórann í Reykjavík að hann útvegaði nefndinni gögn um forsendur útreiknings viðmiðunarverðs svo og að kannað yrði hvort sambærilegar bifreiðar og hér er verið að fjalla um hafi verið fluttar inn og ef svo væri hvert sé tollverð þeirra. Í svari sem barst nefndinni þann 24. febrúar 2003 kemur fram að fluttar hafa verið inn á síðustu misserum sex bifreiðar sem svipar til þeirrar sem hér er deilt um verð á. Ljóst er að þessar upplýsingar eru þess eðlis að nefndarmenn sáu sér ekki fært að senda kæranda þær til skoðunar þar sem um er að ræða persónulegar upplýsingar um þriðja aðila. Innkaupsverð þessara bifreiða er mun hærra en

bifreiðarinnar X. Það skal tekið skýrt fram að samanburður á verði notaðra bifreiða er ákaflega erfiður, kemur þar margt til s.s. akstur, umhirða, aukabúnaður, tjón og margt fleira. En framhjá því verður ekki horft að innkaupsverð þeirra bifreiða sem tollstjóri vísar til er mun hærra svo nemur tugum prósentu. Þannig er ljóst að getgátur kæranda um að bifreiðar sömu gerðar og þeirrar sem hér er deilt um tollverð á hafi verið fluttar inn á svipuðu innkaupsverði eiga ekki við rök að styðjast.

Nefndarmenn hafa reiknað út mismun á innkaupsverði bifreiðarinnar X og meðalendursöluverði bifreiða sömu gerðar og hennar í DAT Marktspiegel. Þannig liggur fyrir að uppgengið verð kæranda er 27,6% lægra en meðalverð sambærilegra bifreiða í Þýskalandi. Þessar upplýsingar hefur nefndin fengið staðfestar frá DAT. Í málatilbúningi kæranda er því haldið fram að bifreiðin hafi lent í tjóni og það verðfelli hana. Samkvæmt reikningi frá Ejner Hesel A/S í Silkeborg í Danmörku var gert við bifreiðina samtals 1,8 klst í vinnu og málað húdd og fram- og afturstuðarar. Reikningurinn er að upphæð 5.020,45 DKR. Reikningurinn er stílaður á IMC og dagsettur 26. ágúst 2002 en viðgerðin pöntuð skv. reikningum 6. ágúst 2002, eða áður en reikningur til kæranda er gefinn út (16.08.02). Nefndarmenn geta ekki fallist á það með kæranda að viðgerð upp á rúmar 5.000 DKR. verðfelli bifreiðina svo stórlega sem haldið er fram.

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 seld er eða flutt inn á sama eða svipuðum tíma og varan, sem verið er að virða, sbr. nánar 10. og 14. gr. reglugerðarinnar. Verði tollverð innfluttrar vöru ekki ákvarðað skv. 2. gr. eða 10. - 14. gr. skal það ákvarðað *“með rökréttum hætti samkvæmt meginreglum og almennum ákvæðum samnings um framkvæmd VII. gr. Hins almenna samnings um tolla og viðskipti 1994 og á grundvelli upplýsinga hér á landi”*, sbr. nánar 15. gr. reglugerðarinnar. Í V. kafla reglugerðarinnar er að finna sérákvæði vegna innflutnings ökutækja. Þar segir m.a. í 20. gr. að við ákvörðun tollverðs skv. 15. gr., þegar ekki reynist unnt að ákvarða tollverð ökutækis á grundvelli 2. eða 10. - 14. gr., skuli tollverð vera viðmiðunarverð nýs ökutækis af sömu tegund og undirtegund eins og það er tilgreint í bifreiðaskrá tollstjóra, reiknað út samkvæmt ákvæðum 21. gr. reglugerðarinnar. Samkvæmt henni skal við útreikning tollverðs í þessum tilvikum fyrst áætla líklegt FOB-verð nýs ökutækis af sömu tegund og undirtegund með þeim hætti að af útsöluverði ökutækisins skv. bifreiðaskrá tollstjóra, er afreiknaður virðisaukaskattur, álagning seljanda, sem skal áætluð, 12% vörugjald, svo og áætluð fjárhæð gjalda þeirra, sem innifalin eru í tollverði skv. 2. mgr. 3. gr. reglugerðarinnar.

Þegar líklegt FOB-verð nýs ökutækis hefur verið fundið út skv. framanskráðu skal það fyrnt vegna aldurs hins innflutta ökutækis á nánar tilgreindan hátt. Það kemur fram í hinum kærða úrskurði að tollstjóri byggði ákvörðun sína á því, að skýringar kæranda á því hvers vegna viðskiptaverð bifreiðarinnar væri mun lægra en markaðsverð sambærilegra bifreiða í innkaupslandinu, væru ekki fullnægjandi. Hann ákvað því að beita 20. gr. reglugerðar um tollverð og tollverðsákvörðun. Í gögnum málsins liggur jafnframt fyrir að hann hafi ekki talið sér fært að beita samanburðarreglum 10. til 14. gr. reglugerðarinnar við tollverðsákvörðunina.

Samkvæmt 19. gr. reglugerðar nr. 374/1995 ber tollstjóra að safna saman upplýsingum frá hlutlausum aðilum erlendis um viðmiðunarverð ökutækja í þeim löndum, sem helst má vænta innflutnings frá. Í samræmi við þetta ákvæði hefur tollstjórinn í Reykjavík lagt tollstjórum til ritið *DAT Marktspiegel*, sem er gefið út af eftirlitsaðilum bifreiðaiðnaðarins í Stuttgart og notað um allt Þýskaland, sem grundvallarrit um verð notaðra bifreiða þar í landi. Upplýsingar þær, sem þar er að finna, hafa ekki verið vefengdar af kæranda enda leggur hann fram upplýsingar úr því riti. Fyrir liggur að reikningsverð bifreiðarinnar PP 379 er umtalsvert lægra en markaðsverð á bifreiðum sömu gerðar samkvæmt upplýsingum úr ritinu *DAT Marktspiegel*. Munurinn er 27,6%.

Enda þótt reikningsverði verði ekki hafnað við tollverðsákvörðun eingöngu vegna þess að það sé lágt og hagstæðara fyrir kaupanda en almennt gerist í sambærilegum viðskiptum, er engu að síður ljóst að ef frávik í þessu efni eru mjög umtalsverð, verða skýringar á því að vera traustar og haldgóðar ef leggja á þær til grundvallar.

Að mati ríkistollanefndar geta skýringar kæranda ekki skýrt þann mikla verðmun sem að framan er rakinn. Bifreiðin sem hér er deilt um tollverð á, er að sögn þeirra sem skoðuðu hana óvenju vel með farin og gátu tollverðir ekki séð neina misfelli á bifreiðinni þrátt fyrir að innflytjandi segi hana hafa lent í tjóni og með gögnum fylgi reikningur frá verkstæði.

Í ljósi þess hve mikil frávik eru á reikningsverði hinnar innflutta bifreiðar annars vegar og markaðsverði sambærilegra bifreiða hins vegar, m.v. uppgöfin verð í ritinu *DAT Marktspiegel* er framlagður reikningur ekki trúverðugur. Því er með vísan til ákvæða IV. og V. kafla rgl. nr. 374/1995 ekki hægt að fallast á kröfu kæranda að framlagður reikningur fyrir kaupum á bifreiðinni verði lagður til grundvallar við tollafgreiðslu hennar.

Með vísan til ofanritaðs telja nefndarmenn rétt í þessu máli að ákvarða tollverð bifreiðarinnar X samkvæmt 20. - 21. gr. reglugerðar nr. 374/1995. Með vísan til 101. gr. tollalaga nr. 55/1987 með síðari breytingum úrskurðar ríkistollanefnd að hinn kærði úrskurður tollstjóra, dags. 2. október 2002, um ákvörðun tollverðs bifreiðar sem flutt var inn á sendinganúmeri S-HEG-20-08-2-DK-AAR-V030, og er af gerðinni Mercedes Benz Elegance árgerð 1998, fastanúmer X skuli standa óbreyttur.