

## \*Vörugjald

### Úrskurður nr. 13/2004.

**Kærður er úrskurður tollstjórans í Reykjavík, þar sem innflytjanda er gert að greiða 30% vörugjald af bifreið sem tekur 10-17 manns. Ökutækið er af gerðinni Ford E-350. Kærandi gerir kröfu um að innheimt verði 5% vörugjald af ökutækinu þar sem um sé að ræða hópferðabifreið. Ríkistollanefnd staðfesti úrskurð tollstjóra.**

Tollalög nr. 55/1987 8. gr., 100. gr., 101. gr. og 141. gr. Lög nr. 73/2001. 5. gr. Lög um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti laga nr. 29/1993. Reglugerð nr. 331/2000. Reglugerð 331/2000 19. gr.

Með bréfi, dags. 26. ágúst 2004, sem barst nefndinni 11. október s.á. kærir L., f.h. B. úrskurð tollstjórans í Reykjavík, dags. 14. júlí 2004. Kæran hafði verið send tollstjóranum í Reykjavík og hún móttækin þar 7. september 2004. Tollstjóri framsendi kærana til nefndarinnar með bréfi þann 4. október og var hún móttækin þann 11. október 2004. Í hinum kærða úrskurði er umbjóðanda kæranda gert að greiða 30% vörugjald af ökutæki, af gerðinni Ford E-350, sem hann flutti inn. Kærandi gerir kröfu um að innheimt verði 5% vörugjald af bifreiðinni þar sem um sé að ræða hópferðabifreið.

Í kærinni segir kærandi m.a. að umbjóðandi hans, B. hafi flutt inn bifreið af gerðinni Ford E-350, skrásetningarnúmer PU-163, sem var tollafgreidd var 29. apríl s.l. Bifreiðin er hóp bifreið gerð fyrir 14 farþega auk ökumanns. Bifreiðin var nýskráð hjá Umferðarstofu 5. maí s.l. og almenns rekstrarleyfis skv. 4. gr. laga nr. 73/2001, hafi verið aflað 18. maí s.l. Þá segir í kærinni að B. hafi sótt um lækkun til tollstjóra á vörugjaldi úr 30% í 5% með bréfi, dags. 18. maí s.l., en því erindi hafi verið hafnað af starfsmanni hjá tollstjóra þann 14. júní 2004. Umbjóðanda kæranda var bent á að hann gæti kært niðurstöðuna til tollstjóra. Var það gert og var erindinu hafnað í úrskurði nr. 15/2004, dags. 14. júlí 2004. Þá segir í kærinni að í 6. tölul. 1. mgr. 19. gr. rgl. nr. 331/2000, með síðari breytingum, sbr. 2. tölul. 2. mgr. 5. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., komi fram að heimilt sé að lækka vörugjald í 5% af hóp bifreiðum sem skráðar séu fyrir 10-17 manns að meðtöldum ökumanni og eru í eigu hópferða- eða sérleyfishafa. Kærandi segir að sótt hafi verið um lækkun vörugjalds með bréfi, dags. 18. maí s.l., en bifreiðin var nýskráð 5. maí s.á. Því megi telja að umsóknin hafi verið í beinum tengslum við nýskráningu bifreiðarinnar, sbr. orðalag 5. mgr. 21. gr. laga nr. 29/1993, en samkvæmt ákvæðinu skal lækka vörugjald sé sótt um eftirgjöf fyrir nýskráningu eða í beinum tengslum við hana. Þá segir að í hinum kærða úrskurði komi fram að embættið geti ekki byggt álagningu vörugjalds á öðrum gögnum en þeim sem liggja fyrir við tollafgreiðslu og til þess að 5. mgr. 21. gr. rgl. nr. 331/2000 geti átt við, þurfi umsækjandi niðurfellingar að uppfylla þau skilyrði sem gerð eru á tollafgreiðsludegi. Kærandi segir þetta hvergi koma fram í fyrrgreindu reglugerðarákvæði og mótmælir skilningi tollstjóra harðlega. Kærandi segir umbjóðanda sinn hafa sótt um lækkun álagningar vörugjalds í beinum tengslum við nýskráningu bifreiðarinnar, og ekki sé að sjá að tollafgreiðsludagur komi þessu við, þar sem skýrt sé tekið fram í reglugerðinni að ekki skuli lækka eða fella niður vörugjald nema sótt sé um eftirgjöf fyrir nýskráningardag eða í beinum tengslum við hann. Kærandi vísar í úrskurð tollstjóra nr. 3/2003, en þar er fjallað um greiðslu vörugjalds af hóp bifreið. Bifreiðin var nýskráð sem sendibifreið 2. maí 2001 og skráningu hennar í hóp bifreið breytt 22. október 2002. Samkvæmt reglugerð nr. 331/2000, átti því að greiða 30% vörugjald. Í nefndum úrskurði er vikið að heimild til lækkunar vörugjalds í 5% af hóp bifreiðum og vísað til 5. mgr. 21. gr. rgl. nr. 331/2000. Orðrétt segir í úrskurðinum varðandi heimild til lækkunar álagningar vörugjalds: „Með vísan til framangreinds og þess að ekki er lengur hægt að sækja um lækkun á vörugjaldi umræddrar bifreiðar, hefur embættið ekki heimild til þess að falla frá innheimtu 30% vörugjalds af umræddri bifreið.“ Kærandi telur að með hliðsjón af ofanskráðu megi ætla að tollstjóri geri ráð fyrir að heimild til lækkunar sé frekar rúm miðað við framangreint orðalag og ekki sé til ætlast að almennt rekstrarleyfi sé til staðar við tollafgreiðslu svo heimild sé til lækkunar á vörugjaldi.

Þá segir að það komi fram í hinum kærða úrskurði tollstjóra, að skilyrði fyrir lækkun vörugjalds skv. 2. tl. 2. mgr. 5. gr. laga nr. 29/1993 að hópþifreið, sem skráð er fyrir 10-17 manns að meðtöldum öikumanni, sé í eigu hópferða- eða sérleyfishafa. Kærandi bendir á að samkvæmt eyðublaði Vegagerðarinnar varðandi umsókn um almennt rekstrarleyfi til fólksflutninga, skv. lögum nr. 73/2001, þá sé gert ráð fyrir að fyrir liggi ljósrít af skráningarskírteini þifreiðar. Þifreiðin hafi verið nýskráð 5. maí 2004 og því hafi ekki verið mögulegt fyrir innflytjanda að hafa almennt rekstrarleyfi til staðar þegar þifreiðin var tollafgreidd. Þegar sótt hafi verið um lækkun á vörugjaldi hafi verið búið að nýskrá þifreiðina auk þess sem almennt rekstrarleyfi hafi verið til staðar.

Þá bendir kærandi á að í tengslum við framangreind laga- og reglugerðarákvæði, að ákvæði skattalaga um álagningu og innheimtu opinberra gjalda skuli skýra gjaldanda í hag samkvæmt almennum lögskýringarsjónarmiðum.

Kærandi gerir þá kröfu fyrir hönd umbjóðanda síns að nefndum úrskurði tollstjóra verði hrunðið og umsókn kæranda um lækkun álagningar vörugjalds í 5% verði tekin til greina.

Í hinum kærða úrskurði tollstjóra, dags. 14. júlí 2004, kemur m.a. fram að B. hafi flutt inn þifreið af tegundinni Ford E-350. Þifreið þessi sé hópþifreið fyrir 14 farþega auk bílstjóra. Þifreiðin var flutt inn á sendingarnúmerinu E BRU 12 04 4 US NEN W147 og var tollafgreidd þann 29. apríl s.l. og hafi við tollafgreiðslu verið lagt á 30% vörugjald svo sem skylt sé skv. 5. tl. 4. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum og a-lið 5. tl. 4. gr. reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum, með síðari breytingum. Reglugerð 331/2000 er sett með stoð í 28. gr. laga nr. 29/1993. Þá segir í hinum kærða úrskurði að þifreiðin hafi síðan verið nýskráð hjá Umferðarstofu þann 5. maí s.l. og hafi kærandi framvísað gögnum því til staðfestingar. Hlaut þifreiðin fastanúmer PU-163. Kærandi hafi sótt um almennt rekstrarleyfi til fólksflutninga samkvæmt lögum nr. 73/2001 um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi, með síðari breytingum. Vegagerðin hafi veitt fyrirtækinu almennt rekstrarleyfi skv. 4. gr. laga nr. 73/2001 þann 18. maí s.l.

Þá segir í hinum kærða úrskurði að rekstrarleyfi til fyrirtækisins hafi ekki verið veitt fyrr en 18. maí en það sé skilyrði lækkunar vörugjalds skv. 2. tl. 2. mgr. 5. gr. laga nr. 29/1993 að hópþifreið, sem skráð sé fyrir 10 - 17 manns að meðtöldum öikumanni, sé í eigu hópferða- eða sérleyfishafa. Ljóst sé að B. fékk ekki úthlutað rekstraleyfi fyrr en 20 dögum eftir að þifreiðin var tollafgreidd. Tollstjóri segist ekki geta byggt álagningu vörugjalds á öðrum gögnum en þeim sem liggi fyrir við tollafgreiðslu þifreiða líkt og getur um í máli þessu og telur sér ekki stætt á öðru en að innheimta lögboðið 30% vörugjald af hópþifreiðinni Ford E-350, með fastanúmer PU-163.

Til þess að 5. mgr. 21. gr. reglugerðar nr. 331/2000 geti átt við þurfi umsækjandi niðurfellingar að uppfylla þau skilyrði sem gerð séu á tollafgreiðsludegi en ekki hafi verið um það að ræða í þessu tilfelli og verði því að hafna kröfu um lækkun vörugjalds. Með vísan til framangreinds sé ekki tekin afstaða til þess hvort 20 dagar frá tollafgreiðsludegi teljast í beinum tengslum við tollafgreiðslu. Tollstjóri hafnar kröfu kæranda um lækkun álagningar vörugjalds af hópþifreiðinni PU-163

Kæran var send tollstjóranum í Reykjavík til umsagnar, skv. 4. mgr. 101. gr. laga nr. 55/1987, með bréfi þann 14. október 2004. Í svari sem barst nefndinni þann 5. nóvember 2004 segir m.a. að embætti tollstjórans í Reykjavík hafi skoðað þau gögn sem lögð hafi verið fram í málinu. Ákvæði 23. gr. tollalaga kveði á um skyldu innflytjanda til að skila til tollýfirvalda aðflutningsskýrslu ásamt tilheyrandi gögnum um vöru sem berst til landsins, innan tiltekins frests. Nánari útfærslu á framangreindu lagaákvæði sé að finna í reglugerð nr. 228/1993 um tollskýrslur og fylgiskjöl þeirra, með síðari breytingum. Í 1. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar segi að innflytjandi skuli afhenda tollstjóra aðflutningsskýrslu og önnur tollskýrslu um aðflutta vöru áður en hún sé tekin úr vörslu farmflytjanda, sett í tollvörugæmslu eða tekin úr tollvörugæmslu eða af frísvæði til ráðstöfunar innanlands. Aðflutningsgjöld skulu þó afhent tollstjóra eigi síðar en 3 mánuðum frá komudegi flutningsfars vöru til landsins. Ákvæði 5. gr. reglugerðarinnar kveður á um hvaða skjöl skuli fylgja aðflutningsskýrslu. Þar segir nánar tiltekið í 5. tölul. að leggja beri fram með aðflutningsskýrslu önnur skjöl er varða hina innflutta vöru og skipta máli vegna tollmeðferðar, t.d. staðfestingu á heimild til sérstakrar tollafgreiðslu ef við á eða önnur vottorð af sérstöku tilefni.

Fyrir liggja í málinu að kærandi hafði ekki fengið útgefið almennt rekstrarleyfi til fólksflutninga þegar bifreiðin var tollafgreidd, þann 29. apríl s.l., og fékk það ekki fyrr en 19 dögum eftir tollafgreiðslu bifreiðarinnar. Ljóst sé því að staðfesting á heimild til sérstakrar tollafgreiðslu lá ekki fyrir við tollafgreiðslu bifreiðarinnar, eins og áskilið er í 5. gr. reglugerðar nr. 228/1993, með síðari breytingum. Því hafi verið réttilega lagt á vörugjald í samræmi við 5. tl. 4. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum, sbr. a)-lið, 5. tölul. 4. gr. reglugerðar nr. 331/2000, um vörugjald af ökutækjum, með síðari breytingum.

Þá segir í greinargerð tollstjóra að kærandi vísi til 5. mgr. 21. gr. laga nr. 29/1993, því til stuðnings að telja megi að umsóknin hafi verið í beinum tengslum við nýskráningu bifreiðarinnar. Tollstjóri segist ekki sjá hvernig framangreint ákvæði geti verið grundvöllur til rökstuðnings fyrrgreindrar yfirlýsingar enda varði það gjaldstofn ökutækis auk þess sem ákvæðið sé einungis tvær málsgreinar. Sé kærandi að vísa til 5. mgr. 21. gr. reglugerðar nr. 331/2000, um vörugjald af ökutækjum, þar sem fram komi að ekki skuli lækka eða falla niður vörugjald samkvæmt ákvæðinu nema sótt sé um eftirgjöf fyrir nýskráningu eða í beinum tengslum við hana, þá breyti það ekki þeirri staðreynd, að við tollafgreiðslu ökutækisins, lá rekstrarleyfið ekki fyrir. Er í málsgreininni einungis verið að leggja áherslu á það að lækkun vörugjalds sé í nánar greindum tilvikum einungis heimil að því tilskildu að sótt sé um eftirgjöf fyrir nýskráningu eða í beinum tengslum við hana, að því gefnu að rekstrarleyfi liggja fyrir, eins og áskilið er í 2. tl. 2. mgr. 5. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjalda af ökutækjum, eldsneyti o.fl., sbr. 6. tl. 1. mgr. 19. gr. reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum, með síðari breytingum.

Tollstjóri getur þess að embættið hafi hingað til haft það viðmið að leggja beri til grundvallar 7 viðmiðunardaga þegar ákveðið er hvort sótt hafi verið um eftirgjöf „í beinum tengslum við“ nýskráningu, eins og áskilið sé í reglugerðarákvæðinu. Umrædd bifreið var nýskráð 5. maí s.l., en sótt var um lækkun vörugjalds með bréfi kæranda, dags. 18. maí s.l., eða 13 dögum síðar.

Þá segir að kærandi vísi til úrskurðar tollstjóra nr. 3/2003 máli sínu til stuðnings og taki upp orðalag úr úrskurðinum og haldi því fram með vísan til úrskurðarins að ætla megi að tollstjóri geri ráð fyrir að „heimild til lækkunar sé frekar rúm miðað við framangreint orðalag og ekki sé til ætlast að almennt rekstrarleyfi sé til staðar við tollafgreiðslu svo heimild sé til lækkunar á vörugjaldi“. Tollstjóri hafnar alfarið þessari túlkun kæranda á fyrrgreindum úrskurði, enda ljóst að heimildir til undanþágu frá greiðslu vörugjalds eru undantekningarreglur frá meginreglunni um að greiða beri vörugjald við innflutning á ökutækjum til landsins, sbr. 1. gr. vörugjaldslaga, nr. 29/1993, sem túlka ber þröngt skv. viðurkenndum lögskýringarsjónarmiðum. Þá sé það alger misskilningur hjá kæranda að lesa megi það út úr fyrrgreindum úrskurði að ekki sé ætlast til að almennt rekstrarleyfi sé til staðar við tollafgreiðslu svo heimild sé til lækkunar á vörugjaldi. Þvert á móti segi í úrskurðinum: „Í 6.tl. 1. mgr. 19. gr. fyrrgreindrar reglugerðar er heimild til að lækka vörugjald í 5% af hópferðabifreiðum sem eru skráðar fyrir 10-17 manns að meðtöldum ökumanni og eru í eigu hópferða- eða sérleyfishafa eða í eignarleigu vegna eignarleigusamnings við hópferða- eða sérleyfishafa.“ Ljóst sé að gengið er út frá því sem sjálfsögðum hlut, lögum samkvæmt, að viðkomandi aðili hafi viðeigandi rekstrarleyfi. Þar að auki var í tilvitnuðum úrskurði ekki um það að ræða að rekstrarleyfi hafi skort við tollafgreiðslu ökutækisins eins og liggur til grundvallar máli því sem hér er til umfjöllunar, heldur var um breytingu á notkun að ræða og hækkun á gjaldflokki við aðvinnslu ökutækis.

Þá segir í greinargerð tollstjóra að kærandi bendi á það í kæru sinni að ómöguleiki hafi valdið því að almennt rekstrarleyfi var ekki til staðar við tollafgreiðslu ökutækisins, þar sem reglur laga nr. 73/2001 geri ráð fyrir að ökutæki sé nýskráð, áður en unnt sé að fá almennt rekstrarleyfi til fólksflutninga og telur tollstjóri að kærandi hafi hér nokkuð til síns máls.

Samkvæmt 1. gr. laga nr. 73/2001 um fólksflutninga, vöruflutninga og efnaflutninga á landi, með síðari breytingum, gilda lögin um fólksflutninga á landi í atvinnuskyni með bifreiðum sem skráðar eru fyrir níu farþega eða fleiri, sbr. þó 8. og 10. gr. og vöruflutninga og efnisflutninga á landi í atvinnuskyni með ökutækjum, hvort sem um eitt ökutæki eða samtengd ökutæki er að ræða. Í 3. gr. laganna er greint frá því að með almennu rekstrarleyfi sé átt við leyfi skv. 4. gr. sem allir sem stunda fólksflutninga, vöruflutninga og/eða efnisflutninga gegn endurgjaldi þurfa að hafa. Nánar segir í 4. gr. að almennt rekstrarleyfi Vegagerðarinnar þurfi til að stunda fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga í atvinnuskyni samkvæmt lögum.

Samkvæmt 4. gr. laga nr. 73/2001 getur samgönguráðherra sett nánari reglur um skilyrði til veitingar leyfa. Í 5. gr. laganna eru taldir upp þeir aðilar sem öðlast geta rekstrarleyfi skv. framangreindu, þ.e. þeir sem:

1. Hafa fullnægjandi fjárhagsstöðu eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.
2. Fullnægja skilyrðum um starfshæfni eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.
3. Hafa ekki verið dæmdir til refsivistar eða framið alvarleg eða ítrekuð brot á lögum og reglugerðum sem um starfsgreinina gilda. Hafi brot verið smávægilegt eða langt er um liðið frá því að brot var framið getur umsækjandi þó öðlast leyfi samkvæmt lögnum.

Önnur skilyrði eru ekki greind í lögnum. Nánar er hins vegar kveðið á um að í 6. gr. reglugerðar nr. 528/2002 um fólksflutninga á landi, varðandi framlagningu gagna, að umsækjandi skuli, þegar sótt er um rekstrarleyfi, leggja fram ljósrit af skráningar-skírteini bifreiða, sbr. f)-lið, 1. mgr. 6. gr. reglugerðarinnar.

Með hliðsjón af framangreindu megi ljóst vera, að mati tollstjóra, að skörun virðist vera í regluverki því sem sett hefur verið um afgreiðslur mála af því tagi sem hér um ræðir. Engin skilyrði séu í lögum nr. 73/2001 um að ökutæki þurfi að hafa hlotið nýskráningu til að heimild sé veitt til almenns rekstrarleyfis, þótt áskilnaður sé um það í reglugerð nr. 528/2002. Tollstjóri telur rétt að vekja athygli á því að vilji löggjafans virðist hafa verið sá að veita eingöngu þeim aðilum er hlotið höfðu hópferðaleyfi (rekstrarleyfi) undanþágu frá greiðslu vörugjalds, sbr. það sem fram komi í almennum athugasemdum við frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum, sbr. þingskjal 742, 118. löggjafarþing- 438. mál, en þar segir orðrétt: „Einnig mun lækkun þessi bæta verulega stöðu innlendra *hópferðaleyfishafa*, en þeir eiga nú í vaxandi samkeppni við erlenda aðila er flytja bifreiðar sínar til landsins yfir ferðamannatímamann til aksturs á erlendum ferðamönnum.“ Tollstjóri telur þetta orðalag styðja enn frekar við lagaákvæði 2. tl. 2. mgr. 5. gr. laga um vörugjald af ökutækjum, nr. 29/1993, sem og þá túlkun hans að almennt rekstrarleyfi skuli vera til staðar við tollafgreiðslu ökutækis af þeim toga sem hér um ræðir, þ.e. þegar ákvörðun er tekin um það hvort skilyrði séu uppfyllt til lækkunar vörugjalds. Með vísan til framangreinds vekur tollstjóri athygli á því að samkvæmt viðurkenndum lögskýringarsjónarmiðum séu ákvæði laga réttþærri en ákvæði reglugerða, stangist reglur framangreindra réttarheimilda á.

Að lokum segir í greinargerð tollstjóra að haft hafi verið samband við forstöðumann lögfræðideildar Vegagerðarinnar af þessu tilefni. Samkvæmt óstaðfestum upplýsingum frá forstöðumanni, taldi hann óhjákvæmilegt annað en að heimila aðilum að skila inn skráningarskírteini eftir á, enda væri ekki áskilið í lögum nr. 73/2001, að umsækjandi um leyfi skyldi vera eigandi bifreiðar þegar leyfi væri gefið út. Það virðist því sem framkvæmdin hafi verið sú hjá Vegagerðinni, að umsækjendur um almennt rekstrarleyfi hópferðabíla, þurfi ekki að nýskrá bifreiðar sínar fyrir útgáfu rekstrarleyfis. Tollstjóri telur því að ekki hafi verið um ómöguleika við öflun rekstrarleyfis að ræða í máli þessu, eins og kærandi hefur haldið fram. Ekki höfðu borist staðfestar heimildir um framangreint atriði þegar ritun bréfs þessa lauk, en embættið mun upplýsa nefndina um niðurstöðuna þegar hún liggur fyrir.

Með vísan til ofanritaðs er þess krafist að hinn kærði úrskurður tollstjóra verði staðfestur.

Kæranda var send greinargerð tollstjóra með ábyrgðarbréfi þann 8. nóvember 2004. Var honum veittur frestur til 23. nóvember til að skila inn athugasemdum við greinargerð tollstjóra. Kærandi nýtti ekki rétt til andsvara.

Ríkistollanefnd hefur haldið fundi um málið og farið yfir þau gögn sem málsaðilar hafa lagt fram. Kærandi gerir kröfu um að úrskurður tollstjóra verði felldur úr gildi og heldur því fram að umsókn um lækkun vörugjalds hafi verið í beinum tengslum við nýskráningu bifreiðarinnar sem hópferðabifreiðar og því beri að lækka vörugjald sem innheimt var við tollafgreiðslu ökutækisins úr 30% í 5%. Tollstjóri heldur því fram að umbjóðandi kæranda hafi ekki hlotið hópferðaleyfi (rekstrarleyfi) þegar tollafgreiðslan átti sér stað og því sé ekki unnt að tollafgreiða ökutækið með öðrum hætti en gert var og staðfest er með hinum kærða úrskurði. Fyrir liggur í málinu að umrædd bifreið var tollafgreidd þann 29. apríl 2004 og nýskráð sex dögum síðar eða 5. maí 2004. Rekstrarleyfi sem gefið er út skv. lögum nr. 73/2001 af

Vegagerðinni er dags. 18. maí 2004. Alls líða 19 dagar frá tollafgreiðslu bifreiðarinnar þar til að rekstrarleyfi er gefið út. Ákvæði laga nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum, gilda um vörugjald það sem lagt var á umrædda bifreið í máli þessu. Samkvæmt 1. gr. vörugjaldslaga skal greiða í ríkissjóð vörugjald af ökutækjum sem skráningarskyld eru samkvæmt umferðarlögum svo sem nánar greinir í vörugjaldslögnum, sbr. 87. kafla viðauka I við tollalög, nr. 55/1987, með síðari breytingum. Gjaldskyldan nær til allra ökutækja sem flutt eru til landsins, sbr. 2. gr. laganna. Við flokkun til gjaldskyldu samkvæmt vörugjaldslögum skal fylgt flokkunarreglum tollalaga.

Samkvæmt 5. tölulið, 4. gr. vörugjaldslaga skal greiða 30% vörugjald af **hópfæðabifreiðum** sem skráðar eru fyrir 10-17 manns að meðtöldum ökumanni, sbr. a) lið, 5. tölul. 4. gr. reglugerðar nr. 331/2000, um vörugjald af ökutækjum, með síðari breytingum. Umrædd bifreið er hópfæðabifreið fyrir 14 farþega auk bílstjóra eins og áður hefur komið fram. Samkvæmt 19. gr. vörugjaldslaga er gjaldstofn vörugjalds á ökutæki tollverð þess eins og það er ákveðið skv. 8.-12. gr. tollalaga, að viðbættum gjöldum eins og þau eru ákveðin skv. þeim lögum, sbr. 6. gr. reglugerðar nr. 331/2000.

Skilyrði þess að heimilt sé að greiða 5% vörugjald af hópfæðabifreiðum koma fram í 2. tl. 2. mgr. 5. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Í ákvæðinu segir að greiða skuli 5% vörugjald af hópfæðabifreiðum sem *skráðar eru fyrir 10-17 manns* að meðtöldum ökumanni og eru í *eigu hópfæða- eða sérleyfishafa* eða í fjármögnunarleigu vegna fjármögnunarleigusamnings við hópfæða- eða sérleyfishafa. Ljóst er að við tollafgreiðslu umræddrar bifreiðar var hún ekki í eigu hópfæða- eða sérleyfishafa þar sem eigandinn hafði ekki fengið útgefið rekstrarleyfi til fólksflutninga samkvæmt lögum nr. 73/2001. Skilyrði til að beita framangreindu lagaákvæði voru því ekki uppfyllt við tollafgreiðslu bifreiðarinnar.

Nefndin tekur undir með tollstjóra að ekki var heimilt að haga tollafgreiðslu með öðrum hætti en gert var. Þá gerði innflytjandi engan fyrirvara við tollafgreiðslu bifreiðarinnar um að hann hygðist uppfylla skilyrði vörugjaldslaga um lægri gjaldtöku. Í 5. mgr. 21. gr. rgl. nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum með áorðnum breytingum segir: "Ekki skal lækka eða fella niður vörugjald skv. þessum kafla nema sótt sé um eftirgjöf fyrir nýskráningu eða í beinum tengslum við hana." Tollstjóri túlkar þetta ákvæði þannig að innflytjandi hafi allt að sjö daga til að uppfylla þetta ákvæði reglugerðarinnar. Ríkistollanefnd gerir ekki athugasemd við þessa túlkun tollstjóra. Þá kemur fram í greinargerð tollstjóra og er staðfest af Vegagerðinni að í framkvæmd gefur Vegagerðin út rekstrarleyfi til aðila fyrir nýskráningu, enda liggja fyrir að aðili muni uppfylla skilyrði reglugerðarinnar. Að mati ríkistollanefndar hafði innflytjandi alla möguleika á að leggja fram þau gögn í upphafi sem til þurfti til að tollafgreiðsla með lækkuðu vörugjaldi gæti farið fram. Með vísan til 5. mgr. 21. gr. reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum með síðari breytingum, sbr. síðustu mgr. 5. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. er kröfum kæranda hafnað. Með vísan til 101. gr. tollalaga með síðari breytingum staðfestir ríkistollanefnd hinn kærða úrskurð tollstjóra.