

Úrskurður tollstjórans í Reykjavík nr. 9/2004.

Úrskurður tollstjórans í Reykjavík nr. 9/2004 varðandi greiðslu eftirgefins vörugjalds af bílaleigubifreiðum, skráningarnúmer A, B, C, D, E, F, G, H, I, J og K.

Embætti tollstjórans í Reykjavík hefur mótttekið erindi yðar, dags. 30. mars sl. og 6. apríl sl. Þar sem kærðar eru ákvarðanir embættisins frá 10. desember 2003 og 5. apríl sl. varðandi greiðslu eftirgefins vörugjalds af bílaleigubifreiðum með skráningarnúmer A, B, C, D, E, F, G, H, I, J og K.

Málavextir eru á þann veg að þann 28. maí 2002 voru yfirlýsingar um eftirgjöf vörugjalds af bílaleigubifreiðunum A, B, C, D, E, F, G, H, I, J og K undirritaðar f.h. X, sbr. lög nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti ofl., með síðari breytingum og reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum. Yfirlýsingar þessar fela í sér skuldbindingu þess efnis að eftirgefið vörugjald verði endurgreitt að fullu ef skilyrði 14. gr. reglugerðar nr. 331/2000 eru brotin. Í 4. tl. 2. mgr. 14. gr. reglugerðarinnar segir að bifreiðin skuli eingöngu nýtt til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu og að unnt sé að gera grein fyrir a.m.k. 90% af akstri hennar með framlagningu leigusamninga eða með öðrum hætti sem tollstjóri metur fullnægjandi.

Með tölvupósti þann 17. nóvember 2003, fór X fram á að greiða eftirstöðvar af niðurfellingu bifreiðar B vegna sölu bifreiðarinnar og síðar var þess sama óskað varðandi bifreiðina A. Í framhaldi af því óskaði embættið eftir að lagðir yrðu fram allir leigusamningar varðandi bifreiðarnar B og A og voru þeir lagðir fram. Með bréfi, dags. 10. desember 2003, var X tilkynnt ákvörðun embættisins um að endurgreiða bæri eftirgefið vörugjald af bifreiðunum B og A þar sem að samkvæmt framlögðum leigusamningum hefðu bifreiðarnar verið nýttar til útleigu hjá bílaleigunni Y. Embættið taldi skilyrði eftirgjafarinnar hafa verið brotin, sbr. 4. tl. 2. mgr. 14. gr. reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum með síðari breytingum, þar sem ekki var unnt að sýna fram á að 90% af akstri bifreiðanna hefði átt sér stað við útleigu bifreiðanna hjá X.

Með tölvupósti þann 4. desember 2003 lagði X fram lista yfir bifreiðarnar C, D, E, F, G, H, I, J og K og óskaði eftir því að breytingarlás yrði tekinn af bifreiðunum. Í kjölfarið var farið fram á að leigusamningum yrði skilað til embættisins en þeim var skilað þann þann 9. mars sl. Með bréfi, dags. 5. apríl 2004 var innflytjanda tilkynnt ákvörðun embættisins um að endurgreiða bæri eftirgefið vörugjald af bifreiðunum þar sem að samkvæmt framlögðum leigusamningum hefðu bifreiðarnar C, D, E, F, G, H, I, J og K verið nýttar til útleigu hjá bílaleigunni Y og bílaleigunni Z. Embættið taldi skilyrði eftirgjafarinnar hafa verið brotin, sbr. 4. tl. 2. mgr. 14. gr. reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum með síðari breytingum, þar sem ekki var unnt að sýna fram á að 90% af akstri bifreiðanna hefði átt sér stað við útleigu bifreiðanna hjá X.

Eins og að framan er rakið voru ákvarðanir embættisins frá 10. desember 2003 og 5. apríl sl. kærðar með bréfum frá X, dags. 30. mars sl. og 6. apríl sl. Þess ber að geta að kærufrestur vegna ákvörðunar embættisins, dags. 10. desember 2003 var framlengur til 12. apríl sl. sökum þess að kærufrestar var ekki getið í ákvörðuninni. Frekari gögn voru lögð fram með kæru, dags. 30. mars sl. og einnig voru frekari gögn send

embættinu þann 15. apríl sl. Gögnin bárust bæði frá X og Y, en X veitti Y heimild til þess að gefa embættinu upplýsingar og fá upplýsingar varðandi mál þetta.

Kærur X, frá 30. mars sl. og 5. apríl sl. eru efnislega samhljóða. Í kærinum koma fram þau sjónarmið að bílar X hafi einungis verið notaðir í venjulega útleigu og að útleigan uppfylli skilyrði í 3. tl. 2. mgr. 14. gr. reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum með því að vera til skamms tíma í því skyni að uppfylla tímabundnar þarfir leigutaka. Hluta tímabilsins annaðist X alla þætti þjónustunnar við viðskiptamenn félagsins. Til að leita hagræðingar í rekstri X var gerður samstarfssamningur við Y. Samkomulag við Y byggðist á því að Y sæi um útleigu og ýmsa aðra þjónustu vegna útleigu bílanna fyrir X. Byggðist samningurinn á því að Y fékk greidda ákveðna þóknun fyrir tiltekna þætti þjónustunnar. Ætlun aðila var að Y væri verktaki á vegum X í þjónustu við viðskiptamenn síðarnefnda félagsins.

Í kærnum kemur einnig fram að þeir samningar sem gerðir voru á eyðublöð frá Y séu að stærstum hluta gerðir við erlenda einstaklinga sem pöntuðu bílana gegnum Ö og greiddu fyrir útleiguna í gegnum það fyrirtæki. Útleigutekjurnar voru síðan gerðar upp við X af Ö og kostnaður af útleigunni, þ.m.t. þjónustugjöld til Y, greidd af X. Á sama hátt hafa öll gjöld vegna bifreiðanna verið greidd af X. Kærandi tilgreinir einnig að þótt engin skrifleg gögn liggja fyrir í því efni að stjórnendur X hefðu leitað leiðbeininga starfsmanna embættisins um hvernig staðið skyldi að samvinnu eins og þeirri sem átti sér stað við Y. Töldu aðilar að í einu og öllu hefði verið farið eftir þeim leiðbeiningum.

Kærandi tilgreinir að það liggja nú fyrir að það hafi verið mistök að nota samningseyðublöð frá Y þegar viðskiptamenn X fengu afhenta bíla til notkunar. Það breyti þó ekki eðli viðskiptanna. Áður hafði stofnast samningur leigutaka við X sem í flestum tilvikum var fyrirframgreiddur. Við afhendingu bílanna hjá Y voru leigutakar látnir skrifa undir staðestingu samnings, þar sem m.a. komu fram nánari skilmálar leigunnar. Kærandi telur að réttara hefði verið að nota eyðublöð frá X, þegar bílarnir voru afhentir, en það breyti þó ekki þeirri staðreynd að í langflestum tilvikum höfðu leigusamningar áður stofnast og verið efndir við X. Fullyrt er í kærnum að enginn vilji hafi verið til að brjóta gegn reglum og forsvarsmenn X hafi verið í góðri trú um að þessi vinnubröð gætu ekki orðið til þess að unnt væri að krefjast greiðslu á eftirgefnum gjöldum af bifreiðunum. Að mati kæranda getur það ekki hafa verið tilgangur laganna eða reglugerðarinnar um vörugjald af ökutækjum að rétt væri að krefja fyrirtæki um greiðslu eftirgefna vörugjalda við aðstæður þessar. Engin misnotkun hafi átt sér stað og bifreiðarnar hafi verið notaðar í því skyni að veita ferðamönnum þjónustu.

Þann 15. apríl sl. barst embættinu tölvupóstur frá Y sem innihélt andmæli vegna máls þessa, en eins og að framan er rakið veitti X Y heimild til þess að gefa embættinu upplýsingar og fá upplýsingar hjá því varðandi mál þetta. Í bréfi Y kemur fram að eftir áramót 2003 óskuðu eigendur Ö og X eftir því að Y myndi kaupa rekstur X. Samningar náðust um að kaupa rekstur (viðskiptavild) og Santa Fe bifreiðar sem eftir voru í rekstri X. Samkomulagið gekk út á það að rekstur bílaleigudeildarinnar yrði lagður niður og deildin myndi ekki kaupa nýja bíla fyrir sumarið 2003 og var samkomulag þetta komið á í maí 2003. Þar sem að Y hafði gengið í gegnum svona áður (með kaupum á rekstri Z) litu þeir ekki á þetta sem mikið mál og áttu ekki von á öðru en að þetta yrði heimilað af tollyfirvöldum. Samþykki L fékkst fyrir að

eigendaskipti gætu orðið á bifreiðunum og voru lán færð yfir á Y. Tók Y því við að greiða rekstrarkostnað og afborganir af þessum bifreiðum. X óskaði síðan eftir því við tollyfirvöld að kvöðin vegna bifreiðanna yrði færð á milli fyrirtækjanna með tölvpósti þann 8. júlí 2003. Erindinu var hafnað af tollyfirvöldum.

Í tölvupóstinum frá 15. apríl sl., ítrekar Y að aðilar málsins töldu sig vera að gera hluti sem samræmdust lögum og reglum og væru í samræmi við það sem löggjafinn hefði í hyggju með setningu laga um niðurfellingu vörugjalds. Ákvæði um að bifreið skuli eingöngu vera nýtt til notkunar hjá viðkomandi bílaleigu geti ekki annað en verið mistök eða hugsunarvilla þar sem mönnum hafi eflaust verið umhugað um að koma í veg fyrir misnotkun, þ.e.a.s. að stórfyrirtæki, bílasölur og fleiri geti stofnað bílaleigur til að lækka innkaupsverð bifreiða og nýtt þær síðan fyrir móðurfyrirtæki, starfsmenn eða aðra óviðkomandi. Y telur að það geti ekki staðist að mönnum hafi verið það efst í huga að ætla að fara að hamla hagræðingu í greininni, hamla atvinnufrelsi og hamla því að menn gætu selt úr greininni. Glöggst megi sjá á öllum leigusamningum sem fram hafa verið lagðir að tekjur þessara bíla koma að stærstum hluta frá erlendum ferðamönnum og restin vegna skammtímaleiga héraðs aðila og það telur Y vera meginmálið í allri löggjöfni sem snýr að bílaleigum og rekstrarskilyrðum þeirra.

Einnig kemur fram í bréfi Y að aðilar töldu þetta allt vera borðleggjandi og ekki væri verið að gera neitt sem orkaði tvímælis enda bifreiðarnar nýttar í samræmi við lög. Litið var á það sem formsatriði að tilkynna embættinu um þessa breytingu. Síðan sé búið að dragast og dragast að fá svör við beiðni um að breytingalás sé aflétt. Í því ljósi megi benda á að í desember sl. kom fyrst ósk um að aflétt yrði breytingalási af tveimur Santa Fe bifreiðum. Þá hafði Y selt O þessar tvær bifreiðar og hinar bifreiðarnar voru seldar aðeins síðar.

Kærandi framvísaði samkomulagi um yfirtöku fjármögnunarleigusamnings nr. 107197-107232, breytingarnúmer samnings 2488. Í samningi þeim kemur fram að L heimili yfirtöku Y á samningi X um fjármögnunarleigu á 12 stk. af gerðinni Hyundai Santa Fe samkvæmt upphaflegum samningi. Einnig framvísaði kærandi greiðsluáætlun-fjármögnunarleigu vegna samninga númer 107197, 107198 og 107199.

Samningi um fjármögnunarleigu var einnig framvísað en samningur sá er upphaflega númer 107032-107067 (nú yfirstrikað). Síðar hefur verið handskrifað númerið 107135-107770 á samninginn (nú yfirstrikað) og samkvæmt framlögðu gagni hefur loks verið handskrifað númerið 107197-107252 á samninginn. Samningur þessi felur í sér fjármögnunarleigu X á 12 bílum af gerðinni Hyundai Santa Fe, fastanúmer K, F, B, H, A, I, G, E, C, D, U og J.

Kærandi framvísaði einnig samkomulagi um yfirtöku fjármögnunarleigusamnings nr. 103051(108812), breytingarnúmer samnings 2492 varðandi Sunlite pallhýsi, greiðsluáætlun-fjármögnunarleiga samnings númer 103051, samning um fjármögnunarleigu nr. 108380 (nú yfirstrikað) og handskrifað númer samnings 108812, samkomulag um yfirtöku fjármögnunarleigusamnings nr. 103530-31-32 (109594), breytingarnúmer samnings 2489 varðandi Sunlite pallhýsi, greiðsluáætlun-fjármögnunarleiga samninga númer 103530, 103531 og 103532, samning um fjármögnunarleigu nr. 109594. Embættið telur að gögn þessi varði ekki mál þetta.

Framvísað hefur verið bréfi frá Ö, dags. 28. febrúar 2002, þar sem óskað er eftir tilboði í kaup á bílaleigu fyrirtækisins. Tilgreint er í bréfinu að bílaleiga Ö yrði þar með lögð niður. Einnig var embættinu sent afrit af tölvupósti, dags. 14. maí 2002, þar sem staðfest er að L muni heimila yfirfærslu bifreiða (samkvæmt lista) á Y. Einnig voru lagðir fram samningar milli X og Y, dags. 16. maí 2002 og óundirritaður samingur milli X og Y, dags. 13. maí 2003. Í 1. gr. samningsins, dags. 16. maí 2002, kemur fram að Y muni sjá um að leigja 12 stk. bíla í 8 mánuði af X frá 15. september til 15. maí ár hvert og greiða fyrir það 41.666.- kr. per mánuð á bíl, Y sér um að greiða allan rekstarkostnað á bílnum. Síðar segir í 1.gr. að árið 2002-2003 verði það Hyundai Santa Fe bílar. Í 1. gr. síðargreinda samningsins kemur fram að Y greiði X kr. ___ fyrir rekstur, viðskiptavild, áhöld tengd bílaleigunni og „exclusive” sölusamning við Ö. Greiðslu skuli vera eftirfarandi, kr. X greiðast 15.09.2003 og kr. ___ greiðast þann 15.12.2003. Í 4. gr. samningsins segir að Y muni yfirtaka bifreiðar X og pallhús. Um sé að ræða 12 stk. Hyundai Santa Fe bifreiðar og 6 Sunlite pallhús. Y muni yfirtaka öll lán á þessum bílum og húsum og fá allar leigutekjur sem þeir skila. Sá fyrirvari er hafður að L eða önnur fjármögnunarleiga samþykki Y sem nýjan lántökuaðila. Kostnaður við umskráningu á þessum bílum skuli skiptast til helminga.

Um vörugjald af ökutækjum gilda lög nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti ofl., með síðari breytingum. Í 1. gr. laganna er að finna þá meginreglu að greiða skuli í ríkissjóð vörugjald af ökutækjum sem skráningarskyld eru samkvæmt umferðarlögum nr. 50/1987, o.fl., svo sem nánar greinir í lögum þeim, sbr. 87. kafla viðauka I við tollalög, nr. 55/1987, og eldsneyti, sbr. 27. kafla viðauka I við tollalög, nr. 55/1987, eftir því sem segir í lögum þeim. Í 3. gr. segir að á fólksbifreiðar og önnur vélknúin ökutæki, sem ekki eru sérstaklega tilgreind í 4. gr., skuli lagt vörugjald í eftirfarandi gjaldflokkum miðað við sprengirými aflvélar, mælt í rúmsentímetrum:

Flokkur	Sprengirými aflvélar	Gjald í %
I	0–2.000	30
II	Yfir 2.000	45

Í 2. mgr. 5. gr. laganna segir að þrátt fyrir ákvæði 3. gr. skuli vörugjald af eftirfarandi ökutækjum vera sem þar greinir og í 5. tl. 2. mgr. 5. gr. kemur fram að vörugjald af bifreiðum sem ætlaðar eru til útleigu hjá bílaleigum skuli vera:

Flokkur	Sprengirými aflvélar	Gjald í %
I	0–2.000	10
II	Yfir 2.000	13

Einnig kemur fram að bifreið sem ber lægra vörugjald samkvæmt þessum tölulíð skuli skráð á bílaleigu sem hefur leyfi samgönguráðuneytisins til að leigja bifreiðar eða á fjármögnunarleigu vegna fjármögnunarleigusamnings við bílaleigu. Einungis sé heimilt að nýta bifreið samkvæmt þessum tölulíð **til útleigu hjá þeirri bílaleigu sem skráð er fyrir bifreiðinni**. Bílaleiga skal haga bókhaldi sínu þannig að hún geti á hverjum tíma gert grein fyrir akstri þeirra bifreiða sem bera lægra vörugjald samkvæmt þessum tölulíð. Tollstjóri getur án fyrirvara óskað eftir gögnum þar um. Sé bifreið notuð til annars er tollstjóra heimilt að innheimta fullt vörugjald skv. 3. gr. laganna, með 50% álagi. Við mat á því hvort bifreið hafi einungis verið notuð til

útleigu skal miðað við að unnt sé að gera grein fyrir a.m.k. 90% af akstri hennar með framlagningu leigusamninga eða öðrum hætti sem tollstjóri metur fullnægjandi.

Í V. kafla reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum, með síðari breytingum, er að finna nánari útfærslu á lækkun eða niðurfellingu vörugjalds. Í 14. gr. reglugerðarinnar er fjallað um bílaleigubifreiðar. Í 2. mgr. 14. gr. reglugerðarinnar eru tilgreind þau skilyrði sem lækkun vörugjaldsins er háð en í 4. tl. 2. mgr. 14. gr. kemur fram það skilyrði að bifreið skuli **eingöngu nýtt til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu**. Einnig segir að við mat á því skuli miðað við að unnt sé að gera grein fyrir a.m.k. 90% af akstri hennar með framlagningu leigusamninga eða með öðrum hætti sem tollstjóri metur fullnægjandi. Í 3. mgr. 14. gr. reglugerðarinnar kemur fram að ef brotið sé gegn framangreindum skilyrðum (2. mgr. 14. gr.) þá gildi ákvæði 20. gr. reglugerðarinnar um greiðslu fulls vörugjalds, lögveð og beitingu álags.

Embætti tollstjórans í Reykjavík telur að með orðalagi 5. tl. 2. mgr. 5. gr. laga um vörugjald af ökutækjum þar sem fram kemur að einungis sé heimilt að nýta bifreið samkvæmt þeim tölulið til útleigu hjá **þeirri bílaleigu sem skráð er fyrir bifreiðinni**, og orðalag 4. tl. 2. mgr. 14. gr. reglugerðar nr. 331/2000 þar sem fram kemur að bifreið skuli eingöngu nýtt **til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu**, sé gerð sú krafa að bílaleigubifreiðar þær sem njóta niðurfellingar vörugjalds verði að vera til útleigu hjá þeirri bílaleigu sem skráð er fyrir bifreiðinni.

Ljóst er samkvæmt gögnum málsins að umræddar bifreiðar hafa verið notaðar til útleigu í samræmi við 3. tl. 2. mgr. 14. gr. reglugerðar nr. 331/2000. Hinsvegar er ljóst samkvæmt 1. gr. samnings, dags. 16. maí 2002, að Y leigði umræddar bifreiðarnar af X frá 15. september (2002) til 15. maí (2003). Frá september 2002 eru leigusamningar umræddra bílaleigubifreiða á eyðublöðum frá Y og Z, en bifreiðarnar voru enn skráðar á X

Kærandi heldur því fram að þeir samningar sem gerðir voru á eyðublöð frá Y hafi að stærstum hluta verið gerðir við erlenda einstaklingar sem pöntuðu bílana gegnum Ö og greiddu fyrir útleiguna í gegnum það fyrirtæki. Útleigutekjurnar voru síðan gerðar upp við X af ferðaskrifstofunni og kostnaður af útleigunni, þ.m.t. þjónustugjöld til Y, greidd af X. Á sama hátt hafi öll gjöld vega bifreiðanna verið greidd af X. Engin gögn hafa verið lögð fram hjá embættinu sem sýna fram á að samningar hafi myndast við Ö áður en að leigusamningar um bílaleigubifreiðarnar voru undirritaðir hjá Y. Embættið telur einnig að þetta atriði hafi ekki áhrif þar sem umræddir samningar hafi þá átt sér stað milli leigutaka og Ö, en ekki X eins og embættið telur að áskilið sé í þeim lögum og reglugerð sem rakin eru hér að framan. Ekki sé því hægt að líta svo á að áður en að leigusamningur við Y var undirritaður hafi stofnast samningur við X.

Í andmælum frá Y kemur fram að eftir áramót 2003 óskuðu eigendur Ö og X eftir því að Y myndi kaupa rekstur X og náðust samningar um það. Y hafi gengið í þess háttar yfirfærslu áður eins og að framan er rakið. Þann 8. júlí 2003 berst embætti tollstjórans í Reykjavík tölvupóstur frá X þar sem farið er fram á að Y fái að yfirtaka allar skuldbindingar bílaleigunnar er varða niðurfellingar tolla vegna umræddra bifreiða. Þann 11. júlí 2003 hafnar embættið breytingunni með vísan til 4. tl. 2. mgr. 14. gr. reglugerðar nr. 331/2000 þar sem ekki virðist í reglugerðinni hafa verið gert ráð fyrir því að heimilt væri að önnur bílaleiga tæki yfir rekstur tiltekinnar bifreiða undir einhverjum kringumstæðum. Eins og atvik eru í máli þessu er ljóst að Y leigði

umræddar bifreiðar af X frá 15. september 2002 til 15. maí 2003. Þann 8. júlí 2003 fer X fyrst fram á það að Y fái að yfirtaka skuldbindingar er varða niðurfellingar vörugjalda vegna umræddra bifreiða, en bifreiðarnar eru skráðar á X. Það er því ljóst að umræddar bifreiðar höfðu verið í útleigu hjá Y í rúma 9 mánuði áður en farið var fram á það við tollyfirvöld að það heimiluð yrði breyting á skráningu bifreiðanna og að Y yrði heimilt að yfirtaka þær skuldbindingar sem X hafði áður gengist undir.

Komið hefur fram í bréfum frá Y að fyrirtækið telji að niðurstaða embættisins frá 11. júlí 2003 hafi verið röng en sú ákvörðun var kæránleg til úrskurðar tollstjórans í Reykjavík, sbr. 100. gr. tollalaga nr. 55/1987, með síðari breytingum. Ákvörðun embættisins frá 11. júlí 2003 var ekki kærð til úrskurðar embættisins.

Kærandi X heldur því einnig fram að það geti ekki verið tilgangur laga eða reglugerðar um vörugjald af ökutækjum að rétt sé að krefja fyrirtæki um greiðslu eftirgefina vörugjalda við aðstæður sem þessar. Embættið telur að miðað við orðalag laga um vörugjald af ökutækjum og reglugerðar nr. 331/2000 sé skýrt kveðið á um það að bílaleigubifreiðar verði að vera í útleigu hjá þeirri bílaleigu sem skráð er fyrir bifreiðinni, en svo var ekki í þeim tilvikum sem hér um ræðir.

Í andmælum Y kemur fram að fyrirtækið telji að það geti ekki staðist að mönnum hafi verið það efst í huga með lagasetningunni að hamla hagræðingu í greinni, hamla atvinnufrelsi og hamla því að menn gætu selt úr greininni. Embætti tollstjórans bendir hér á að öll umrædd framkvæmd er heimil og mönnum frjálst að fara með bifreiðarnar á þann hátt sem þeir vilja, en séu skilyrði 14. gr. reglugerðar nr. 331/2000 ekki uppfyllt beri mönnum að greiða eftirgefið vörugjald eða óska ekki eftir niðurfellingu vörugjalds við innflutninginn sé ætlunin að haga útleigu með öðrum hætti en fram kemur í ákvæðinu. Embættið lítur á engan hátt á þessi skilyrði sem hamlandi í hagræðingu eða á atvinnurekstri.

Samkvæmt framlögðum gögnum hafa framangreindar bifreiðar verið nýttar til útleigu hjá bílaleigunni Y og Z. Embætti tollstjórans í Reykjavík telur því skilyrði eftirgjafar vörugjalds hafa verið brotin sbr. 5. tl. 2. mgr. 5. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti ofl., með síðari breytingum og 4. tl. 2. mgr. 14. gr. reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum, með síðari breytingum. Gögn þau sem X lagði fram sýna fram á að notkun bifreiðanna var með þeim hætti sem hér segir:

A: Eftirgefið vörugjald 415.292,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 49.095 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 23.156 km, sem eru 47% af notkun bifreiðarinnar. Embættið telur að ekki sé hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu.

B: Eftirgefið vörugjald 417.292,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 48.445 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 19.308 km, sem eru 40% af notkun bifreiðarinnar. Ekki er hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu.

C: Eftirgefið vörugjald kr. 421.089,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 55.052 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 18.414 km,

sem eru 33 % af notkun bifreiðarinnar. Ekki er hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y og Z, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu.

D: Eftirgefið vörugjald kr. 417.227,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 59.997 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 19.300 km, sem eru 32 % af notkun bifreiðarinnar. Ekki er hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y og Z, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu. Embættið bendir einnig á að þótt leigusamningar frá bílaleigunni Y og Z væru teknir gildir þá sé aðeins gerð grein fyrir 89% af notkun bifreiðarinnar.

E: Eftirgefið vörugjald kr. 416.080,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 54.619 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 21.734 km, sem eru 40 % af notkun bifreiðarinnar. Ekki er hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu.

F: Eftirgefið vörugjald kr. 414.128,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 58.492 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 22.178 km, sem eru 38 % af notkun bifreiðarinnar. Ekki er hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu.

G: Eftirgefið vörugjald kr. 416.504,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 52.075 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 23.390 km, sem eru 45 % af notkun bifreiðarinnar. Ekki er hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu.

H: Eftirgefið vörugjald kr. 416.080,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 57.673 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 15.512 km, sem eru 27 % af notkun bifreiðarinnar. Ekki er hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y og Z, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu. Embættið bendir einnig á að þótt leigusamningar frá bílaleigunni Y og Z væru teknir gildir þá sé aðeins gerð grein fyrir 89% af notkun bifreiðarinnar.

I: Eftirgefið vörugjald kr. 414.123,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 52.774 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 19.245 km, sem eru 36 % af notkun bifreiðarinnar. Ekki er hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y og Z, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu. Eftirgefið vörugjald var greitt með fyrirvara þann 7. apríl 2004.

J: Eftirgefið vörugjald kr. 417.227,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 50.040 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 22.692 km, sem eru 45 % af notkun bifreiðarinnar. Ekki er hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y og Z, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu.

K: Eftirgefið vörugjald kr. 414.128,00. Við lok 18 mánaða tímabilsins var bifreiðin ekin 63.717 km. Af hálfu X hafa verið lagðir fram leigusamningar upp á 22.228 km, sem eru 35 % af notkun bifreiðarinnar. Ekki er hægt að taka til greina leigusamninga frá bílaleigunni Y og Z, þar sem eingöngu mátti nýta bifreiðina til útleigu hjá viðkomandi bílaleigu.

Með hliðsjón af framangreindu telur embættið skilyrði eftirgjafar vörugjalds hafa verið brotin sbr. 5. tl. 2. mgr. 5. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti ofl., með síðari breytingum og 4. tl. 2. mgr. 14. gr. reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum, með síðari breytingum. Embættið telur því að greiða beri eftirgefið vörugjald af umræddum bifreiðum.

Hér með er þess krafist að eftirgefið vörugjald af bifreiðunum verði greitt **innan 15 daga** frá póstlagningardegi þessa bréfs, eða eigi síðar en **14. maí n.k.**, skv. 20. gr. reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum. Að öðrum kosti verður gengið að lögveði tollstjóra í ökutækjunum fyrir ógreiddu vörugjaldi, dráttarvöxtum og kostnaði, skv. 3. mgr. 111. gr. tollalaga, sbr. og 1. mgr. 27. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., með síðari breytingum.

ÚRSKURÐUR:

Embætti tollstjórans í Reykjavík úrskurðar skv. 100. gr. tollalaga nr. 55/1987, með síðari breytingum, með vísan til þess sem rakið er hér að framan, að ákvörðun embættisins um greiðslu eftirgefins vörugjalds af bílaleigubifreiðunum A, B, C, D, E, F, G, H, I, J og K, standi óbreytt.

Úrskurðurinn er kærانlegur til ríkistollanefndar, Skúlagötu 57, Reykjavík og er kærufrestur 60 dagar taldið frá póstlagningardegi bréfs þessa, sbr. 1. mgr. 101. gr. tollalaga nr. 55/1987, með síðari breytingum og 24. gr. reglugerðar nr. 331/2000 um vörugjald af ökutækjum, með síðari breytingum.

Reykjavík, 28. apríl 2004.