

Úrskurður nr. 9/2009.

Í dag var hjá embætti Tollstjóra kveðinn upp svofelldur

Ú R S K U R Ð U R

Kærandi: T

Kæruefni: Synjun Tollstjóra um endurgreiðslu vörugjalds og virðisaukaskatts af vélknúnum ökutækjum sem flutt hafa verið úr landi.

I. Kæra

Með bréfi, dags. 2. mars 2009, hafa T kært skv. 117. gr. tollalaga nr. 88/2005 synjun Tollstjóra um endurgreiðslu vörugjalds og virðisaukaskatts af fimm ökutækjum sem flutt voru úr landi þann 9. janúar 2009 með sendingu nr. E DET 09 01 9 IS REY W075.

Kærandi krefst þess að ofangreind ákvörðun um synjun endurgreiðslu verði endurskoðuð og endurgreiðslan heimiluð.

II. Málsmeðferð

Í seinni hluta desember 2008 keypti kærandi fimm bifreiðar af V sem voru allar umskráðar á hann samdægurs. Um var að ræða Toyota Aygo, árg. 2008 með fastnúmer Y, Nissan Micra, árg. 2008 með fastnúmer N Toyota Corolla, árg. 2007, með fastnúmer T, Toyota Yaris, árg. 2006, með fastnúmer U og Honda Accord Sedan, árg. 2007, með fastnúmer D. Bifreiðarnar voru allar skráðar hjá Umferðarstofu sem tjónabifreiðar. Þann 7. janúar sl. undirritaði kærandi umsóknir um endurgreiðslu vörugjalda og virðisaukaskatts af bifreiðunum vegna útflutnings. Umsóknunum var skilað inn af kæranda þann 7. janúar sl. til Skattstjórans í Reykjavík, sem hefur skrifstofur að Tryggvagötu 19 líkt og Tollstjóri. Umsóknirnar bárust embætti Tollstjóra þann 8. janúar 2009. Samdægurs var send beiðni um vöruskoðun til tollgæslu en þegar hún barst hafði flutningsskipið þegar verið fermt svo ómögulegt var að skoða bifreiðarnar. Vegna upplýsinga sem gefnar voru af starfsmanni farmflytjanda um ástand bifreiðanna var ákvörðun tekin um að skoðun yrði ekki gerð. Í sendingartilkyningu farmflytjanda til útflytjanda eru allar bifreiðarnar skráðar sem „badly damaged“. Flutningsfar fór frá landi seinnipart dags hinn 9. janúar 2009. Starfsmaður Tollstjóra leitaði til fyrri eiganda

bifreiðanna, V, eftir upplýsingum og myndum af bifreiðunum og fékk umbeðnar upplýsingar í tölvupósti þann 9. janúar 2009.

Umsóknnum um endurgreiðslu gjalda var formlega hafnað af starfsmanni embættisins þann 13. janúar 2009. Á umsóknareyðublöðunum er gefin upp sú ástæða að ökutækin hafi ekki verið endurgreiðsluhæf og vísað í gögn frá Umferðarstofu og eins að ekki hafi verið hægt að skoða ökutækin þar sem flutningsfar var farið frá Reykjavík. Farið var fram á frekari gögn vegna bifreiðanna frá V sem bárust með tölvupósti þann 22. apríl 2009. Þann 15. maí 2009 bárust með tölvupóstum frá kæranda myndir af þremur bifreiðum af gerðunum honda accord, nissan micra og toyota yaris, sem gert hafði verið við, auk skráningarskírteina fyrir bifreiðarnar fimm í Litháen. Þá sendi kærandi einnig skriflega staðfestingu frá fyrirtækinu U í Litháen, dags. 11. maí 2009, á að um væri að ræða myndir af þremur af bifreiðunum sem hér um ræðir og að þær væru nú viðgerðar og tilbúnar til notkunar.

III. Meginröksemdir kæranda

Kærandi byggir kröfu sína um endurgreiðslu á því að skilyrði fyrir endurgreiðslu vörugjalda og virðisaukaskatts hafi verið uppfyllt og að bifreiðarnar fimm hafi verið í gangfæru ástandi þegar þær voru fluttar úr landi.

Kærandi heldur því fram að upplýsingagjöf embættisins hafi verið ábótavant. Það hafi aldrei komið fram að sérstök skoðun bifreiðanna væri skilyrði fyrir endurgreiðslu skv. ofangreindum ákvæðum. Skráning bifreiðanna sem tjónabifreiðar hafi orðið til þess að skoðun hafi ekki verið framkvæmd. Hann hafi verið í stöðugu sambandi við starfsmann embættisins seinni hluta desember 2008 og í byrjun janúar 2009 en honum hafi á þeim tíma aldrei verið bent á að umsókn væri hægt að leggja inn án þess að allar nauðsynlegar upplýsingar væru til staðar en sá möguleiki hafi verið nefndur á fundi með fulltrúum tollstjóra í janúar. Hann hafi af þessari ástæðu ekki sent inn umsóknina fyrr en öll gögn hafi legið fyrir. Hann heldur því einnig fram að starfsmaður embættisins hafi leiðbeint honum um að fara með umsóknina „í hinn enda hússins“ þann 7. janúar 2009 og það hafi leitt til þess að hann skilaði umsóknnum ranglega til embættis Skattstjórans í Reykjavík. Það sé því á ábyrgð Tollstjóra að umsókn hafi fyrst borist þann 8. janúar 2009. Því er einnig haldið fram að starfsmaður embættisins hafi í símtali þann 9. janúar sl. sagt að málið yrði skoðað og leyst ef til þess kæmi að bifreiðarnar yrðu ekki skoðaðar og að hann myndi reyna að fá einhvern til að skoða bifreiðarnar.

IV. Niðurstöður

Með lögum nr. 140/2008 bættust ný ákvæði til bráðabirgða við lög um vörugjald af bifreiðum nr. 29/1993 og lög um virðisaukaskatt nr. 50/1988. Ákvæðin tóku gildi þann 15. desember sl. Samkvæmt þeim er heimilt að endurgreiða vörugjald og virðisaukaskatt

af vélknúnum ökutækjum sem flutt eru úr landi. Heimild til endurgreiðslu gjaldanna gildir til og með 31. desember 2009 og annast Tollstjórinn í Reykjavík, nú Tollstjóri, endurgreiðsluna. Í reglugerð nr. 1144/2008 um endurgreiðslu vörugjalds og virðisaukaskatts af ökutækjum sem flutt eru úr landi er að finna nánari útfærslu á bráðabirgðaákvæðunum.

Ágreiningur í fyrirbyggjandi máli snýst um hvort bifreiðarnar hafi uppfyllt skilyrði laganna um að ástand þeirra hafi verið í samræmi við eðlilega notkun og aldur til þess að geta notið endurgreiðslu. Ofangreind bráðabirgðaákvæði kveða á um að eitt af skilyrðum fyrir slíkri endurgreiðslu gjalda af ökutækjum er að ástand ökutækis sé í samræmi við eðlilega notkun og aldur að mati Tollstjóra. Í greinargerð með frumvarpi til laga nr. 140/2008 kemur fram að ákveðnar kröfur verði gerðar til ástands ökutækjanna til að koma í veg fyrir misnotkun. Einnig kemur fram að tollstjórar meti ástand bifreiðanna við útflutning og að fyrirséð verði að töluverð vinna fari í að meta og kanna ástand ökutækja í samræmi við 1. mgr. 1. gr.

Í 1. mgr. 1. gr. reglugerðarinnar kemur aftur fram að Tollstjóra er heimilt að endurgreiða eiganda áður skráðs, vélknúins ökutækis vörugjald og virðisaukaskatt af því, enda hafi það verið afskráð og flutt úr landi og ástand þess sé í samræmi við eðlilega notkun og aldur að mati Tollstjóra. Þetta skilyrði er undirstrikað enn fremur í 3. gr. reglugerðar nr. 1144/2008, þar sem kveðið er á um frekari skilyrði fyrir endurgreiðslu. Þar kemur fram í 1. tl. 2. mgr. að ökutækið skuli hafa verið skoðað af tollgæslunni fyrir útflutning. Réttur til endurgreiðslu fellur niður ef ökutæki hefur ekki verið skoðað af tollgæslu fyrir útflutning sbr. 5. mgr. 1. gr. Með skoðuninni ganga starfsmenn embættisins m.a. úr skugga um að ástand ökutækis sé í samræmi við eðlilega notkun og aldur, auk þess að tryggja að bifreiðin fari í raun úr landi. Um er að ræða matskennda ákvörðun, þar sem embætti Tollstjóra metur ástand bifreiðarinnar.

Í fyrirbyggjandi máli er um að ræða fremur nýlegar bifreiðar af árgerðum 2006-2008. Ekki er deilt um að umræddar bifreiðar eru allar tjónabifreiðar og hafa verið skráðar sem slíkar hjá Umferðarstofu. Hjá starfsmanni Umferðarstofu fengust þær upplýsingar að tjónabifreið I þýðir að tjón er skráð á grundvelli tilkynningar Tollstjóra eða lögreglu. Tjónabifreið II þýðir að tjónið er skráð á grundvelli erlendra skráningargagna eða upplýsinga frá tryggingafélagi. Fyrir liggja vinnuskjöl starfsmanna embættisins þar sem fram kemur að beiðni um skoðun á ökutækjunum fimm var send þann 8. janúar 2009 og að svar við henni barst þann sama dag. Í því svari kom fram að tollverðir hefðu uppgvötvað þegar skoðun á bifreiðunum átti að fara fram að þær hefðu þegar verið sett í skip. Skipið var þegar fullhlaðið og því ekki hægt að skoða bifreiðarnar án mikilla tafa og kostnaðar. Ljóst er að umsóknin og þar með beiðni um að skoðun yrði gerð var of seint fram komin en það er á ábyrgð útflytjanda að koma umsókn um endurgreiðslu tímalega til tollstjóra svo unnt sé að framkvæma skoðun á ökutækjunum.

Starfsmaður farmflytjanda veitti þær upplýsingar óaðspurður að ökutækin væru ónýt og ekki í ökufæru ástandi. Hið sama kemur fram á tilkynningu farmflytjanda til kæranda en þar segir að ökutækin séu „badly damaged“. Vegna þeirra upplýsinga sem fyrir lágu um ástand bifreiðanna var ákveðið að leita til Umferðastofu varðandi það hvort bifreiðarnar væru skráðar sem tjónabifreiðar sem og til fyrri eiganda, V, eftir frekari upplýsingum um

ástand bifreiðanna og myndum af þeim. Þær myndir og atvikalýsingar sem bárust frá V með tölvupósti þann 9. janúar 2009 staðfesta að allar bifreiðarnar voru mikið skemmdar eftir árekstur eða veltu og uppfylltu þar með ekki skilyrði fyrir endurgreiðslu. Á myndum af farartækjunum, sem bárust frá V með tölvupósti þann 22. apríl 2009, sést greinilega að um umtalsverð tjón er að ræða og greinilegt er að þær eru ekki ökufærar.

Á myndum af bifreiðinni T, sem skráð er sem tjónabifreið I, sést að öll bílstjórahliðin er illa klesst og þá hefur afturhjólið og hjólabúnaður greinilega skemmst mikið. Sérstaklega afturhurð bílstjórarnegin er samanklesst og ekki er hægt að loka henni.

Myndirnar af bifreiðinni D, sem skráð er sem tjónabifreið II, sýna að bifreiðin hefur lent í hörðum árekstri. Framstuðari og húdd eru mikið skemmd, húddlokið er beyglað upp á við og loftpúðar (airbags) eru opnir bæði á hlið bílstjóra og farþega.

Bifreiðin N, sem skráð er sem tjónabifreið II, ber greinileg merki um slæma veltu, en á henni er þakið beyglað og þrýst niður, framrúða bílstjórarnegin er brotin og ekki til staðar lengur, spegill bílstjórarnegin er brotinn af, framrúða er mikið löskuð og afturrúða brotin úr. Húddið er beyglað og einnig aftari hlið farþegarnegin. Þá sjást á myndunum óhreinindi, bæði utan á bifreiðinni og inni í henni, sem sýna að hún hefur orðið fyrir veltu utan vegar.

Á bifreiðinni Y, sem skráð er sem tjónabifreið I, eru miklar skemmdir á farþegahliðinni, öll hliðin er mikið beyglað, báðar dyrnar eru stórskemmdar, þær standa frá ofan til en eru klesstar inn að neðan og rúðurnar brotnar úr. Hjólabúnaður er stórskemmdur og afturrúðan er einnig brotin úr. Greinilegt er á myndunum að bifreiðin hefur orðið fyrir miklu höggi frá hlið og er augljóslega ekki ökufær.

Á myndum af ökutækinu U, sem skráð er sem tjónbifreið II, sést að framstuðarinn er brotinn af, og húddið stórskemmt og samanþjappað eftir harðan árekstur. Ljósabúnaður hefur færst til við áreksturinn og greinilegt er að vélin hefur öll þjappast saman. Ökutækið er sjáanlega ekki ökufært.

Almenn málnotkun á orðinu *eðlileg* veitir ekki rými til að telja að bifreiðar, sem hafa orðið fyrir umtalsverðu tjóni við veltu eða í árekstri, geti talist vera í ástandi sem er í samræmi við eðlilega notkun og aldur, þá sérstaklega ekki ef bifreiðarnar eru óökuhæfar. Þá var því hvorki haldið fram né voru gögn lögð fram sem sýnt hefðu fram á að gert hefði verið við ökutækin til að gera þau ökuhæf áður en þau voru send úr landi. Við ákvörðun málsins var ekki hægt að taka tillit til þeirra gagna sem bárust frá kæranda með tölvupósti þann 15. maí 2009, þar sem staðfest er að gert hafi verið við bifreiðarnar í Litháen, sbr. að ofan, því skilyrði fyrir endurgreiðslu er að ástand bifreiðanna sé í samræmi við eðlilega notkun og aldur að mati tollstjóra við útflutning, eins og fram kemur að ofan. Þetta kemur greinilega fram í því skilyrði 1. gr. og 1. tölul. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 1144/2008 að ökutækin þurfa að hafa verið skoðuð af tollgæslu áður en þau eru flutt úr landi. Því var ofangreindum umsóknum um endurgreiðslu vörugjalds með réttu hafnað með vísan til ákvæðis nr. XI í lögum nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. og ákvæði til bráðabirgða nr. XIII í lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt.

Hins vegar snýst ágreiningur í fyrirliggjandi máli um hvort upplýsingagjöf embættisins hafi verið ábótavant. Eins og fram kemur hér að ofan heldur kærandi því fram að hann hafi verið í stöðugu sambandi við starfsmann embættisins vegna fyrirhugaðs útflutnings á bifreiðunum í u.þ.b. þrjár vikur. Á þeim tíma hafi honum aldrei verið bent á að skoðun bifreiðanna af starfsmanni embættisins væri skilyrði fyrir endurgreiðslu og að starfsmaður embættisins hafi leiðbeint honum um að fara í „hinn enda hússins“ þann 7. janúar þegar hann ætlaði að skila inn umsóknum um endurgreiðslu. Þetta hafi orðið til þess að hann skilaði umsóknunum á rangan stað og þar af leiðandi hafi skoðun verið ómöguleg.

Ekki er hægt að fallast á þá fullyrðingu kæranda að hann hafi ekki vitað að skoðun bifreiðarinnar væri eitt af skilyrðum fyrir endurgreiðslu vörugjalda og virðisaukaskatts við útflutning. Eins og áður hefur komið fram er um lögbundið skilyrði að ræða. Þar fyrir utan fyllti kærandi út rafrænt eyðublað E-30, sem er umsókn um endurgreiðslu gjalda samkvæmt ofangreindum skilyrðum, en á eyðublaðinu og leiðbeiningum með því er að finna þau skilyrði sem uppfylla þarf til þess að njóta endurgreiðslunnar. Ljóst er samkvæmt framangreindum röksemdum að kærandi getur ekki borið fyrir sig að hafa ekki vitað að skoðun tollgæslunnar á ökutækjunum væri skilyrði fyrir endurgreiðslu gjalda. Þá er einnig ljóst að embættið sinnti að fullu skyldu sinni til upplýsingar og leiðbeininga skv. 7. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993.

Þá er heldur ekki hægt að fallast á þá fullyrðingu kæranda að það sé á ábyrgð Tollstjóra að umsókn hafi fyrst borist embættinu þann 8. janúar 2009, þar sem kæranda hafi verið leiðbeint um að fara í „hinn enda hússins“ og því skilað umsóknum hjá embætti Skattstjórans í Reykjavík. Í byrjun fyrrgreindra leiðbeininga um umsókn um endurgreiðslu kemur fram að Tollstjóri sér alfarið um endurgreiðslur og skal sækja skriflega til hans um endurgreiðslu á eyðublaði E-30. Í næstu málsgrein segir að umsókn skuli skilað til embættis Tollstjóra, Tryggvagötu 19, Reykjavík. Á umsókninni sjálfri stendur neðst „Frumrit – eintak tollstjóra“. Kæranda mátti því vera ljóst að umsókn bar að skila til embættis Tollstjóra. Þrátt fyrir að Skattstjórinn í Reykjavík hafi einnig vinnuaðstöðu að Tryggvagötu 19, í sama húsi og embætti Tollstjóra, er sá hluti hússins sem skrifstofur Skattstjóra eru í, merktur skilmerkilega. Ljóst er því að þau mistök kæranda, sem honum urðu á við skil á umsóknum voru ekki á ábyrgð embættis Tollstjóra og hafa ekki áhrif á rétt hans til endurgreiðslu.

ÚRSKURÐARORÐ

Embætti Tollstjóra úrskurðar með vísan til þess sem rakið er hér að framan að ákvörðun Tollstjóra um synjun um endurgreiðslu vörugjalda og virðisaukaskatts af bifreiðum með skráningarnúmerin Y, N, T, U og D, sem fluttar voru úr landi þann 9. janúar 2009 með sendingu nr. E DET 09 01 9 IS REY W075, er staðfest.

Kæruréttur

Úrskurðinum er heimilt að skjóta til Ríkistollanefndar, Skúlagötu 57, Reykjavík, innan 60 daga frá póstlagningardegi bréfs þessa, sbr. 1. mgr. 118. gr. tollalaga, sbr. 4. gr. reglugerðar nr. 1144/2008.