

Úrskurður nr. 18/2012

Í dag var hjá Tollstjóra kveðinn upp svofelldur

Ú R S K U R Ð U R

Kærandi: O

Kæruefni: Tollflokkun, Can-Am Outlander T3

I. Kæra

Með bréfi, dags. 16. ágúst 2012, hafa C, f.h. O, kært skv. 117. gr. tollalaga nr. 88/2005 ákvörðun Tollstjóra, dags. 22. júní 2012, um tollflokkun á ökutækinu Can-Am Outlander T3. Kærandi krefst þess að ákvörðun Tollstjóra um að flokka ökutækið í tollflokkinn 8703.2111 verði endurskoðuð og að ökutækið verði þess í stað flokkað í tollflokkinn 8701.1001.

II. Málsatvik og málsmeðferð

Þann 17. apríl 2012 flutti kærandi inn til landsins ökutæki af gerðinni Can-Am Outlander T3 frá Danmörku með sendingu með sendingarnúmeri E DET 17042 DK AAR S011. Ökutækið hlaut EDI-afgreiðslu þann 4. maí 2012 og var flokkað í tollflokkinn 8703.2111 sem er fyrir fjórhjól með 1000 sprengrými eða minna. Þann 18. júní 2012 óskaði kærandi leiðréttingar við tollafgreiðsluna en hann taldi réttast að ökutækið yrði fært í tollflokkinn 8701.1001, þ.e.

dráttarvélar stjórnað af gangandi, nýjar. Með ákvörðun Tollstjóra, dags. 22. júní 2012, var leiðréttingu hafnað. Með bréfi, dags. 16. ágúst 2012, var ákvörðun Tollstjóra um að hafna leiðréttingu á tollflokkun kærð. Tollstjóri óskaði eftir nánari gögnum frá kæranda áður en málið yrði tekið til úrskurðar og bárust þau gögn þann 4. október 2012 en áður hafði umrætt ökutæki bæði verið myndað og skoðað af hálfu embættis Tollstjóra.

III. Meginröksemdir kæranda

Meginröksemdir kæranda eru að ökutækið hafi verið rangt tollflokkað með tilliti til gerðar þess og notkunarmöguleika. Í kæru, dags. 16. ágúst 2012, bendir kærandi á að með ökutækjum sem framleidd séu fyrir evrópska efnahagssvæðið sé gefið út svokallað CoC – vottorð (e. Certificate of Conformity). Slík vottorð staðfesti samræmi ökutækisins við heildargerðarviðurkenningu ökutækisins. Í vottorðinu, sem fylgt hafi ökutækinu, komi fram að Category of vehicle sé flokkur T3 en samkvæmt framkvæmdastjórn Evrópusambandsins þýði T3 flokkurinn eftirfarandi;

Category T3: wheeled tractors with a maximum design speed of not more than 40 km/h, and with an unladen mass, inn running order, of not more than 600 kg.

Í kærinni kemur fram að umrætt ökutæki falli undir flokk T3, þ.e. dráttarvél. Þá segir í kærinni að þegar Umferðarstofa skrái ökutækið sé horft til CoC – vottorðsins, sé það fyrir hendi, og því muni ökutækið verða skráð sem dráttarvél hjá Umferðarstofu. Eðlilegast og réttast sé því að tollayfirvöld horfi á þau skjöl sem fylgi ökutækinu og séu gefin út eftir reglum Evrópusambandsins í stað þess að nota tollskrárnúmer sem eigi ekki við um ökutækið. Ökutækið sem hér um ræði eigi í raun fátt sameiginlegt með fjórhjóli en í raun meira sameiginlegt með dráttarvél og því væri réttast að notast við tollflokk 8701.1001. Kærandi bendir á að þrátt fyrir að tollflokkurinn, sem hann telji eðlilegast að nota eigi, beri undirkafla heitið dráttarvélar stjórnað af gangandi verði að hafa það í huga að fyrirsagnir á köflum og undirköflum séu einungis til leiðbeininga. Kaflaheitið á tollskrárnúmeri 8701 sé dráttarvélar (þó ekki dráttavélar í nr. 8709), þar af leiðandi falli tæki sem eru hefðbundnar dráttarvélar ekki í þann flokk heldur ökutæki sem hafa þó eitthvað sameiginlegt með dráttarvélum líkt og umrætt ökutæki. Í því samhengi bendir kærandi á að grind ökutækisins sé

smíðuð á grunni dráttarvélar, dráttarvélsæti sé á ökutækinu og að hraði ökutækisins sé að hámarki 40 km/klst en flest fjórhjól nái 80 – 120 km/klst. Að lokum bendir kærandi á að dráttarbúnaður sé á ökutækinu sem sé afar sjaldgæft á fjórhjólum. Kanna þurfi vel samsetningu ökutækisins til að átta sig á því hvaða tollflokkur sé viðeigandi og því sé afar einkennilegt að tollafgreiða ökutækið sem fjórhjól enda sé það allt annars eðlis en hefðbundið fjórhjól.

Í bréfi, dags. 13. september 2012, óskaði Tollstjóri eftir frekari gögnum frá kæranda vegna málsins og bárust þau gögn þann 4. október 2012. Þar kom fram að hámarkshraða ökutækisins sé stjórnað með svokölluðum ECU-kassa sem stilltur er þannig að hámarkshraði er takmarkaður við 40 km/klst. Hægt sé að skipta út ECU-kassanum en því fylgi mikill kostnaður og við þá breytingu myndi ökutækið ekki falla undir flokkinn T3 í CoC-vottorðinu og því ekki vera í samræmi við gerðarviðurkenningu tækisins og þær Evrópureglur sem það er framleitt eftir. Þá kemur fram að ekki sé mögulegt að breyta dráttarvélsætinu í venjulegt sæti er varðar 2012 árgerð ökutækisins af sömu ástæðu en vilji kaupendur ökutækisins engu að síður breyta því fylgi því umtalsverður kostnaður. Að lokum segir í bréfi kæranda að ökutækið sé sérstaklega ætlað þeim sem þurfi öflugt tæki með mikinn togkraft. Bendir kærandi á að í svari frá framleiðanda ökutækisins til kæranda hafi komið fram að togkraftur þess fyrir kerru sé 590 kg með bremsulausri kerru en 790 kg ef bremsur séu á kerrunni. Gríðarlegur munur sé því á togkrafti umrædds ökutækis og hefðbundins fjórhjóls.

IV. Niðurstöður

Ágreiningur í máli þessu snýst um tollflokkun á ökutækinu Can-Am Outlander T3 með fastnúmer DD-P93. Um er að ræða ökutæki sem ber öll ytri einkenni fjórhjóls. Hins vegar er togkraftur tækisins heldur meiri en venjulegs fjórhjóls auk þess sem tækið kemst ekki hraðar en 40km/klst. Hægt er að breyta átaksbreytinum í hjólinu með því að skipta um tölvu í tækinu, svokölluðum ECU-kassa. Slíkar breytingar eru þó ekki einfaldar og dýrar eftir því. Tækið er skráð af umferðarstofu sem dráttarvél í flokki T3.

Dráttarvélar eru flokkaðar í vörulið 8701. Kærandi fer fram á að tækið sé flokkað í tollskrárnúmer 8701.1001 en Tollstjóri telur að það tollskrárnúmer komi ekki til greina þar

sem það er fyrir dráttarvélar stjórnað af gangandi. Tækinu er hins vegar stjórnað af sitjandi ökumanni í þar til gerðu sæti. Þó er það mat embættisins að tollskrárnúmer 8701.9091 geti komið til skoðunar en undir það falla aðrar dráttarvélar, nýjar. Einnig kemur til greina að flokka tækið í vörulið 8703 sem er fyrir önnur vélknúin ökutæki aðallega gerð til mannflutninga. Tækið yrði þá flokkað í tollskrárnúmer 8703.2111 sem er fyrir fjórhjól með 1000 sprengirými eða minna. Í athugasemd 2 við 87. kafla tollskrárinnar kemur fram hvernig hugtakið dráttarvél er skilgreint í tollskrá.

Sem dráttarvélar í þessum kafla teljast ökutæki sem aðallega eru gerð til þess að draga eða ýta öðru ökutæki, tækjum eða hlassi, einnig með aukabúnaði til að flytja verkfæri, sáðfræ, áburð eða aðrar vörur auk aðaltilgangs þeirra.

Til þess að ákvarða hvort tæki geti talist dráttarvél þarf að leggja mat á hvort það sé aðallega gert til að draga eða ekki. Augljóst er að geta til að draga er ein og sér ekki nóg til þess að tæki falli undir þessa skilgreiningu. Venjulegar fólksbifreiðar eru einnig oft með búnaði til þess að draga en það nægir ekki til þess að þær séu skilgreindir sem dráttarvélar. Tækin þurfa sem sagt að vera hönnuð á þann veg að þau séu aðallega til þess gerð að draga. Umræddu tæki hefur verið breytt á þann veg að það hefur meiri togkraft en almenn fjórhjól en þá kemur til skoðunar hvort þessi aukni togkraftur sé nóg til þess að hægt sé að segja að það sé aðallega gert til að draga.

Skýringarbækur WCO gefa ekki nákvæma aðgreiningu á dráttarvél í vörulið 8701 og ökutæki til fólksflutninga í vörulið 8703 né skýringar á því hversu mikill togkrafturinn verði að vera til þess að hægt sé að segja að ökutæki sé aðallega gert til að draga. Samkvæmt bindandi álitum (e. Binding Tariff Information) vegna tollflokunar Evrópubandalagsins á svipuðum tækjum, sem báru öll ytri einkenni fjórhjóls en voru flokkuð sem dráttartæki, vegur dráttargeta tækjanna þungt. Þannig tiltóku að minnsta kosti tvö álit að tækin gætu dregið meira en sem samsvaraði tvöfaldri eigin þyngd, sbr. álit nr. AT2007/000500 frá Austurríki og álit nr. DE12587/12-1 frá Þýskalandi.

Í skýringabókum bandalagsins fannst eftirfarandi skilgreining á dráttarvél sem lítur út eins og fjórhjól:

8701 90 11 to 8701 90 90

Other

These subheadings include so-called 'all-terrain vehicles', designed to be used as tractors, with the following characteristics:

- a single seat accommodating the driver only; the vehicle is not designed to carry other persons,*
- a handlebar with two grips incorporating the controls for steering the vehicle; the steering is achieved by turning the two front wheels and is based on a motor-car-type steering system (Ackerman principle),*
- brakes on all wheels,*
- an automatic clutch and a reverse gear,*
- an engine specially designed for use in difficult terrain and capable in low ratio of delivering sufficient power to tow attached equipment,*
- power transmission to the wheels by shafts and not with a chain,*
- tyres having a deep tread design suitable for rough terrain,*
- a coupling device of any kind, for example a towing hitch, designed to enable the vehicle to pull or push at least twice its dry weight,*
- a towing capacity of a non-braked trailer of twice its dry weight or more. (*

If they do not meet the above characteristics, the so-called 'all-terrain vehicles' are to be classified in heading 8703.

These subheadings also exclude so-called 'Quads' (heading 8703 or subheading 9503 00 10 (see the explanatory note to that subheading)).

Feitletrunin er frá embætti Tollstjóra.

Umrætt tæki uppfyllir öll skilyrði Evrópusambandsins nema það seinasta sem tekur á togkrafti. Tækið þarf s.s. að hafa a.m.k togkraft upp á tvöfalda þurravigt sína eða meira. Í ljósi skorts á nákvæmum skilgreiningaatriðum skýringabóka WCO er það mat embættisins að þessi skilgreining eigi vel við til þess að greina á milli tækja sem eru aðallega gerð til þess að draga og annarra ökutækja. Umrætt tæki er samkvæmt Umferðastofu 505 kg að eiginþyngd. Önnur gögn gáfu þó til kynna að þurrþyngd tækisins væri ekki nema 360 kg. Ef stuðst er við neðri töluna er ljóst að tækið þarf að geta togað 720 kg vagn sem ekki er með sjálfstætt bremsukerfi. Togkraftur tækisins er hins vegar gefinn upp af framleiðanda sem 590 kg fyrir vagn sem ekki er með sjálfstætt bremsukerfi.

Með vísan í ofangreint er ljóst að tækið getur ekki flokkast sem dráttarvél ef stuðst er við skilgreiningu skýringabóka Evrópubandalagsins. Niðurstaðan embættis Tollstjóra er því sú að ákvörðun embættisins, dags. 22. júní 2012, skuli standa óbreytt og flokka beri umrætt tæki sem fjórhjól til mannflutninga í vörulið 8703.2111 samkvæmt almennum túlkunarreglum 1 og 6 við tollskrá.

Ú R S K U R Ð A R O R Ð

Embætti Tollstjóra úrskurðar skv. 117. gr. tollalaga nr. 88/2005 með vísan til þess sem rakið er hér að framan að ákvörðun um tollflokkun ökutækisins DD-P93, dags. 22. júní 2012, er staðfest.

Kæruréttur

Úrskurðinum er heimilt að skjóta til ríkistollanefndar, Skúlagötu 57, 101 Reykjavík, innan 60 daga frá póstlagningardegi bréfs þessa, sbr. 1. mgr. 118. gr. tollalaga.