

Reykjavík, 10 júlí 2018

Úrskurður nr. 6/2018

Í dag var hjá embætti Tollstjóra kveðinn upp svofelldur

Ú R S K U R Ð U R

Kærandi: A

Kæruefni: Tollflokkun tveggja bifreiða af gerðinni Opel Vivaro

I. Kæra

Með tölvupósti, dags. 30. apríl 2018, hefur A f.h. B, kært til úrskurðar skv. 117. gr. tollalaga nr. 88/2005 ákvörðun Tollstjóra, dags. 6. apríl 2018, um tollflokkun á tveimur bifreiðum af gerðinni Opel Vivaro með forskráningarnúmerið C og D.

Kærandi mótmælir ákvörðun Tollstjóra um að bifreiðirnar skuli flokkast í tollskrárnúmer 8703-3236, sem fólksbíll með skráða koltvísýringslosun á bilinu 161-180 g/km, og beri 35% vörugjald. Kærandi krefst þess að bifreiðarnar tvær verði flokkaðar sem sendibifreiðar í tollskrár tollskrárnúmer 8704.2199, og beri 13% vörugjald.

II. Málsmæðferð

Í mars 2018 flutti kærandi inn til landsins tvær bifreiðar af gerðinni Opel Vivaro frá Hollandi, bifreið með fastanúmerið C sem kom á sendingarnúmeri Z og bifreið með fastanúmerið D sem kom á sendingarnúmeri Q.

Aðflutningsskýrslu vegna sendinganna var skilað inn til Tollstjóra og voru bifreiðirnar settar í tollflokk 8704.2199, sem sendibifreiðar. Starfsmaður Tollstjóra gerði athugasemd við þá tollflokkun og taldi bifreiðarnar tvær eiga að vera í tollskrárnúmeri 8703.3236, sem ökutæki aðallega gert til mannflutninga, og með skráða koltvísýringslosun á bilinu 161-180 g/km og báru bifreiðarnar 35% vörugjald í samræmi við 1. mgr. 3. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Kærandi leiðrétti skýrsluna samdægurs, í samræmi við athugasemdir Tollstjóra, og hlaut sendingin tollafgreiðslu.

Tollflokkun bifreiðanna var kærð skv. 117. gr. tollalaga með tölvupósti dags. 30. apríl sl. Kærinni fylgdu gögn, s.s. tölvupóstar og útfyllt kærueyðublað.

Við vinnslu málsins kom í ljós að kærandi hafði kært tollflokkun þriggja bifreiða en einungis gefið upp tvö sendingarnúmer í kæru. Með tölvupósti dags. 29. maí 2018 hafði Tollstjóri samband við kæranda og óskaði eftir frekari upplýsingum um þriðju bifreiðina, t.d. sendingarnúmer eða staðfestingu á því að kærandi hafi einungis ætlað að kæra tollflokkun bifreiðanna tveggja með sendingarnúmerum sem fram komu í kæru. Kærandi svaraði samdægurs og kvað sig hafa gert misstök við útfyllingu á kærinni og staðfesti að hann hafi einungis ætlað að kæra tollflokkun tveggja bifreiða en ekki þriggja.

Við frekari meðferð málsins var aftur haft samband við kæranda sem heimilaði vöruskoðun á bifreiðinni og skoðuðu starfsmenn Tollstjóra bifreiðina þann 11. júní 2018, að viðstöddum kæranda.

III. Meginröksemdir kæranda

Meginröksemdir kæranda eru að ökutækið hafi verið rangt tollflokkað. Í gögnum málsins kemur fram að kærandi telji að umrædda bifreið eigi að tollflokka sem sendibifreið en ekki sem fólksbifreið.

Í kæru kemur fram að um sé að ræða sendibifreiðar með aflokuðu farþegarými og flutningsrými fyrir aftan. Kærandi vísar máli sínu til stuðnings til úrskurðar yfirskattanefndar nr. 7/2018.

Af þessum sökum óskar kærandi eftir því að Tollstjóri endurskoði ákvörðun sína um að tollflokka bifreiðina undir tollskrárnúmer 8703.3236.

IV. Niðurstöður

Ágreiningur í máli þessu snýst um tollflokkun tveggja bifreiða af gerðinni Opel Vivaro með fastanúmer C og D.

Kærandi fer fram á að bifreiðarnar verði tollflokkaðar sem sendibifreiðar í vörulið 8704, sem ökutæki til vöruflutninga. Kærð ákvörðun Tollstjóra lítur hins vegar að því að um sé að ræða bifreiðar sem framleiddar eru sem fólksbílar sem taka fimm farþega ásamt ökumanni. Skuli flokka bifreiðarnar líkt og fólksbíla eftir CO₂ losun í tollskrárnúmer 8703.3236, sem ökutæki aðallega gert til mannflutninga með vísan í túlkun tollskrár.

Þegar grundvöllur fyrir álagningu vörugjalds er skoðaður er nauðsynlegt að líta til laga nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Samkvæmt 1. gr. laganna ber að greiða vörugjald af ökutækjum sem skráningaskyld eru samkvæmt umferðalögum nr. 50/1987 og nær gjaldskyldan til allra ökutækja nýrra sem notaðra sem flutt eru til landsins, sbr. 1. mgr. 2. gr. laganna. Álagning vörugjalda á ökutæki fer að meginreglu eftir 3. gr. laganna en hún miðar við skráða losun koltvísýning. Í 4. og 5. gr. laganna er að finna undantekningar frá þessari meginreglu sem kveða almennt á um lægra vörugjald en þyrfti að greiða félli ökutæki undir 3. gr. laganna. Af tollskrá má lesa að ökutæki sem flokkast í tollskrárnúmer 8703.3239 falla undir meginregluna í 3. gr. laga nr. 29/1993 en ökutæki sem flokkast í tollskrárnúmer 8704.2199 falla aftur á móti undir undanþáguákvæði g-liðar 2. tölul. 4. gr. sömu laga.

Bifreiðin sem til umfjöllunar er í málinu er þannig útbúin að hún getur flutt einn ökumann og fimm farþega en sæti fyrir farþega er í tveimur sætaröðum, þar af tvö sæti við hlið ökumanns og þrjú sæti í aftari sætaröð. Einnig er rúmt vöruflutningarárými sem er sambyggt farþegarými en aðskilið með skilrúmi fyrir aftan aftari sætisröð. Tollstjóri telur ljóst að bifreiðin er ætluð til að ferja bæði farþega og varning. Bifreiðin gæti til að mynda hentað vel til að flytja vinnuhópa ásamt verkfærum og farangri þeirra.

Í vörulið 8703 flokkast bifreiðar sem eru aðallega gerðar til mannflutninga. Í vörulið 8704 flokkast bifreiðar sem eru til vöruflutninga. Eins og áður segir getur umrædd bifreið bæði flutt fólk og vörur. Þegar kemur að slíkum bifreiðum er nauðsynlegt að meta hvort hlutverkið einkenni helst vöruna.

Í skýringarbókum Alþjóðatollastofnunarinnar er að finna fimm atriði sem gefa til kynna hvort bifreið sé ætluð til vöruflutninga eða bifreið aðallega gerð til mannflutnings. Þau atriði sem benda til þess að ökutækið eigi að flokka í vörulið 8703, sem fólksflutningabifreið, eru eftirfarandi:

- Í fyrsta lagi ef í aftara rými, fyrir aftan bílstjóra, eru fyrir hendi varanleg sæti fyrir farþega eða varanlegir festipunktar fyrir slík sæti og öryggisbelti. Sætin mega vera losanleg.

- Í öðru lagi er nefnt hvort til staðar séu gluggar á báðum hliðum ökutækisins í aftara rými.
- Í þriðja lagi eru nefndar hurðir með gluggum í aftara rými.
- Í fjórða lagi er nefndur skortur á varanlegu skilrúmi milli ökumannssætisraðarinnar og aftara rýmis.
- Í fimmta lagi er nefnd tilvist þæginda, búnaður og innra byrði (innréttinga) sem eru oft í farþegarýmum.

Umrædd bifreið uppfyllir öll fimm atriðin. Þannig eru sæti fyrir þrjá farþega fyrir aftan bílstjórásætisröðina. Gluggar eru á hliðum bifreiðarinnar og þar er rennihurð með gluggum, það er ekki skilrúm sem skilur að bílstjórásætisröðina frá restinni af rýminu og rýmið fyrir farþega fyrir aftan ökumann er innréttað.

Hinn vöruliðurinn sem til skoðunar kom er vöruliður 8704 fyrir ökutæki til vöruflytninga. Í skýringarbókum Alþjóðatollastofnunarinnar er að finna fjögur atriði sem benda til þess að ökutækið eigi að flokka í þann vörulið. Þeim svipar mjög til áður nefndra atriða fyrir vörulið 8703 en með öfugum formerkjum. Þau eru eftirfarandi:

- Í farangursrými mega vera einfaldir bekkir sem yfirleitt eru samanfellanlegir svo hægt sé að nýta rýmið til fulls sem farangursrými. Í rýminu má hins vegar ekki vera öryggisbúnaður eða festingar sem leyfa öryggisbúnað eins og öryggisbelti.
- Ekki mega vera gluggar í hliðum bifreiðar fyrir aftan ökumann. Hurðir mega vera til staðar en þær verða að vera án glugga.
- Varanlegt skilrúm á milli ökumanns og farþega við hlið ökumanns í bifreiðinni annars vegar og farangursrýmis.
- Ekki mega vera til staðar þægindi, búnaður eða innréttingar í farangursrými sem oft eru í tengslum við og má finna í farþegarýmum.

Ljóst er að bifreiðin sem um ræðir í þessu máli uppfyllir ekkert af þessum atriðum og getur því ekki flokkast í vörulið 8704. Því ber að flokka bifreiðina sem ökutæki aðallega gert til mannflytninga í vörulið 8703.

Þann 24 janúar sl. úrskurðaði yfirskattanefnd í máli nr. 6/2018 og í máli nr. 7/2018 sem kærandi vísar til í kæru sinni til Tollstjóra. Í úrskurðum þessum kemur fram að ekki sé nægilegt að skera úr um rétta tollflokkun ökutækis heldur þurfti að taka til sjálfstæðrar athugunar hvort vörugjald skuli lagt á ökutækið samkvæmt ákvæði 3. gr. laga nr. 29/1993 eða ákvæði g-liðar 2. tölul. 4. gr. sömu laga. Í ofangreindum úrskurðum var því tekið til skoðunar hvort rétt væri að fella bifreið sem til skoðunar var í málinu undir 3. gr. laga um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. nr. 29/1993, sem fólksbifreið, eða g-lið 2. tölul. 4. gr., sem sendibifreið. Við það mat var litið til upplýsinga um burðagetu og lengd farmrýmis. Í úrskurðunum kom fram að farmrými bifreiðarinnar þurfti að vera a.m.k 170 cm langt en væri það styttra yrði það að vera að lágmarki lengra en farþegarými þess.

Embætti Tollstjóra hefur skoðað aðra af tveimur bifreiðum kæranda að kæranda viðstöddum og mælt farmrými og farþegarými bifreiðarinnar og skoðað að auki upplýsingar um burðagetu bifreiðanna en bifreiðarnar tvær sem til skoðunar eru í málinu eru að öllu leyti eins.

Samkvæmt skráningu í gagnagrunni Samgöngustofu er heildarþyngd bifreiðar kæranda 2.920 kg, eigin þyngd 1.953 kg og burðargeta 967 kg. Í ofangreindum úrskurðum yfirskattanefndar er vísað til úrskurðar yfirskattanefndar nr. 300/2015, en þar kemur fram að bifreið geti ekki talist aðallega ætluð til vöruflutninga nema burðargeta í farmrými sé meiri en burðargeta í farþegarými. Í g-lið 2. tölul. 4. gr. vörugjaldslaganna má sjá þrjú rýmishugtök þ.e sambyggt stýrihús, flutningsrými og farmrými og eru þessi hugtök skilgreind nánar í nýlegum úrskurðum yfirskattanefndar nr. 6/2018 og 7/2018. Þar segir að sambyggt stýrihús vísi til rýmis fyrir ökumann og farþega við hlið hans í framsæti, flutningsrými er annað rými bifreiðar en stýrihús og er það rými sem bæði getur hentað til flutnings á mönnum og vöru og að lokum er farmrými sá hluti flutningsrýmis sem eingöngu er ætlaður fyrir vöruflutning.

Í úrskurði þessum er miðað við að farþegi sé 70 kg og ökumaður sé 75 kg. Samkvæmt því er samanlögð þyngd farþega í bifreið kæranda 350 kg. (5 farþegar * 70 kg). Þetta leiðir í ljós að burðargeta í farmrými er allnokkuð meiri en í farþegarými eða samtals 542 kg (967 kg heildarburðargeta bifreiðar mínus 75 kg (ökumaður) mínus 350 kg farþegar = 542 kg burðargeta í farmrými). Útreikningar þessir eru í samræmi við útreikninga yfirskattanefndar í nýlegum úrskurðum nefndarinnar nr. 6/2018 og nr. 7/2018.

Í ofangreindum úrskurðum yfirskattanefndar er miðað við að farmrými aftan við öftustu brún sætis eða millipils skuli vera a.m.k 1.700 mm að hleðsludýrum eða hlera. Samkvæmt mælingum Tollstjóra er lengd farmrýmis bifreiðar kæranda 198 cm langt og farþegarými bifreiðarinnar er 225 cm. Þrátt fyrir að farmrými bifreiðarinnar séu nokkuð styttra en farþegarými hennar er lengd farmrýmis innan þeirra marka sem miðað er við í úrskurðum nefndarinnar, þ.e.a.s. að farmrými sé a.m.k 170 cm að lengd.

Að þessu athuguðu er ljóst að bifreið kæranda stenst skilyrði um burðargetu ökutækis og lengd farmrýmis þess er nægileg til að bifreiðin geti talist aðallega ætluð til vöruflutninga í skilningi g-liðar 2. tölul. 4. gr. laga nr. 29/1993 sbr. skilyrði þau sem miðað er við í ofangreindum úrskurðum yfirskattanefndar nr. 6/2018 og nr. 7/2018.

Í fyrirgreindum úrskurðum kemur einnig fram að hvorki eigi að vera sæti né sætisfestingar í farmrými og að annar frágangur í farmrými eigi ekki að bera með sér einkenni rýmis fyrir fólksflutninga. Að auki kemur þar fram að ekki eigi að vera hliðargluggar í farmrými. Bifreið kæranda stenst þessi grunnskilyrði sem útlistuð er í úrskurðum nefndarinnar til að rýmið sem umræðir getur talist vera farmrými bifreiðarinnar. Að mati Tollstjóra uppfylla bifreiðar kæranda sem til umfjöllunar eru í málinu þær ofangreindu forsendur sem koma fram í nefndum úrskurðum yfirskattanefndar til þess að geta fallið undir g-lið 2. tölul. 4. gr. vörugjaldslaga.

Með vísan til alls ofangreinds fellst Tollstjóri á kröfur kæranda um að tvær bifreiðar af gerðinni Opel Vivaro með skráningarnúmer C og D skuli bera 13% vörugjald, í samræmi við g-lið 2. tölul. 4. gr. vörugjaldslaga.

Álagt vörugjald skv. hinni kærðu ákvörðun Tollstjóra var að fjárhæð X kr. fyrir hvora bifreiðina um sig eða samtals X kr. fyrir báðar bifreiðarnar, sem kærandi greiddi þann 6. apríl 2018. Með vísan til ofangreinds skal vörugjald réttilega vera að fjárhæð X kr. á hvora bifreið fyrir sig eða samtals að upphæð X kr. fyrir báðar bifreiðarnar. Samtals mismunur til endurgreiðslu vegna ofgreiddra vörugjalda fyrir báðar bifreiðarnar er því að fjárhæð X kr. auk vaxta skv. 2. mgr. 125 gr. tollalaga frá 6. apríl 2018.

ÚRSKURÐARORÐ

Embætti Tollstjóra úrskurðar skv. 117. gr. tollalaga nr. 88/2005, með síðari breytingum, ákvörðun Tollstjóra dags. 6. apríl 2018 um tollflokkun tveggja bifreiða af tegundinni Opel Vivaro með fastanúmer C og D tollskrárnúmer 8703.3236, er staðfest að því leyti að flokka beri bifreiðirnar sem ökutæki aðallega gert til mannflutninga í vörulið 8703, nánar tiltekið í tollskrárnúmer 8703-3236. Hinsvegar skulu bifreiðirnar bera 13% vörugjald, í samræmi við g-lið 2. tölul. 4. gr. vörugjaldslaga nr. 29/1993. Skal mismunur að fjárhæð kr. X kr. auk vaxta skv. 2. mgr. 125 gr. tolllaga frá 6. apríl 2018, endurgreiddur kæranda.

Virðingarfyllst,
f.h. Tollstjóra