

Reykjavík, 13. júlí 2018

## Úrskurður nr.

Í dag var hjá embætti Tollstjóra kveðinn upp svofelldur

## Ú R S K U R Ð U R

**Kærandi: A**

**Kæruefni: Tollflokkun Honda FR-V bifreiðar**

### I. Kæra

Með tölvupósti, dags. 11. nóvember 2017, hefur A, kært til úrskurðar skv. 117. gr. tollalaga nr. 88/2005 ákvörðun Tollstjóra, dags. 7. nóvember 2017, um tollflokkun á bifreiðinni Honda FR-V með forskráningarnúmerið Z.

Kærandi mótmælir því að bifreiðin skuli flokkast sem fólksbíll eftir losun koltvísýrings í tollskrárnúmer 8703.3236. Um sé að ræða sendibifreið sem skuli flokkuð í vörulið 8704 sem ökutæki til vöruflutninga.

### II. Málsmeðferð

Í nóvember 2017 flutti kærandi inn til landsins bifreið af gerðinni Honda FR-V frá Danmörku með sendingu með sendingarnúmerinu X.

Samkvæmt aðflutningsskýrslu kæranda innihélt sendingin bifreið sem tollflokkuð var í tollskrárnúmer 8703.3236. Sendingin var afgreidd í samræmi við aðflutningsskýrslu kæranda og tilskilin gjöld lögð á hana.

Tollflokkun bifreiðarinnar var kærð skv. 117. gr. tollalaga með tölvupósti dags. 11. nóvember sl. Kærunni fylgdu gögn, s.s. tölvupóstar, útfyllt kærueyðublað, skoðunarvottorð ökutækis og danskt skráningarskírteini bifreiðarinnar.

Við meðferð málsins var haft samband við kæranda sem heimilaði vöruskoðun á bifreiðinni og skoðuðu starfsmenn Tollstjóra bifreiðina þann 8. desember 2017, að viðstöddum forsvarsmanni kæranda.

Með tölvupósti dags. 19. desember 2017 óskaði embætti Tollstjóra eftir upplýsingum um útblástur bifreiðarinnar sem til umfjöllunar er í málinu og var kæranda veittur frestur til 28. desember til að skila inn umbeðnum gögnum.

Þann 22. desember 2017 sendi kærandi tölvupóst til Tollstjóra með CoC (Certificate of Conformity) vottorði sem hafði að geyma upplýsingar um útblástur bifreiðar af sömu gerð og bifreið kæranda.

Þann 2. janúar 2018 sendi Tollstjóri tölvupóst á kæranda þar sem honum var tjáð að Tollstjóri geti ekki tekið vottorðið gilt nema að Samgöngustofa hafi fyrst samþykkt vottorðið og skráð inn í sinn gagnagrunn. Tollstjóri veitti kæranda frest til 17. janúar 2018 til að koma CoC vottorðinu til Samgöngustofu.

Með tölvupósti 8. janúar sl. tilkynnti Tollstjóri kæranda að ef niðurstaða málsins yrði sú að umrædd bifreið ætti að tollflokka sem fólksbíl þá muni Tollstjóri ákvarða tollflokkun útrá upplýsingum um skráða losun koltvísýrings (CO<sub>2</sub>). Í tölvupóstinum kom jafnframt fram að ef engin skráð losun koltvísýrings væri til staðar þá þyrfti embætti Tollstjóra að notast við reiknireglu 2. mgr. 6. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjöld af ökutækjum eldsneyti o.fl. til að ákveða útblástur bifreiðarinnar. Niðurstaða þeirra útreikninga myndi hafa í för með sér hærri skráða losun koltvísýrings fyrir umrædda bifreið en komi fram í CoC vottorði fyrir samskonar bifreið sem umsækjandi skilaði inn til Tollstjóra hinn 22. desember 2017. Kæranda var jafnframt gert ljóst að það gæti verið nokkurt hagsmunamál fyrir kæranda að senda CoC vottorð fyrir umrædda bifreið til Samgöngustofu þar sem skráning Samgöngustofu á umræddu vottorði myndi hafa í för með sér lægri álagningu tolla þ.e ef niðurstaða Tollstjóra yrði sú að um fólksbíl væri að ræða.

Þann 8. janúar 2018 óskaði kærandi eftir lengri frest en til 17. janúar til að koma umræddu CoC vottorði til Samgöngustofu. Hinn 9. janúar sl. veitti Tollstjóri kæranda aukin frest til 23. janúar 2018. Þann 21. janúar 2018 óskaði kærandi eftir viðbótarfresti vegna veikinda og veitti Tollstjóri kæranda aukin frest til 31. janúar 2018.

Með tölvupósti frá kæranda dags. 29. janúar kom fram að vottorðið sem kærandi skilaði inn til Samgöngustofu var ekki með verksmiðjunúmeri ökutækisins sem til umfjöllunar er í máli þessu heldur var um að ræða vottorð frá Bernhard um alveg eins bifreið en um er að ræða sama vottorð og kærandi skilaði inn til Tollstjóra með tölvupósti dags. 22. desember 2017. Í tölvupósti kæranda dags. 29. janúar sl. kom einnig fram að Samgöngustofa hefði ekki tekið vottorðið frá Bernard gilt og kvaðst Samgöngustofa þurfa vottorð með verksmiðju númeri

þeirra bifreiðar sem kærandi flutti inn. Í sama tölvupósti tilkynnti kærandi embætti Tollstjóra að hann ætlaði ekki að skila inn nýju vottorði í málinu.

Hinn 30. janúar sl. var kæranda tilkynnt að í ljósi þessara upplýsinga þá yrði úrskurðað í málinu útfrá fyrirbyggjandi gögnum.

Hinn 13. febrúar 2018 hafði Tollstjóri samband við kæranda sem heimilaði aðra vöruskoðun á bifreiðinni og skoðaði starfsmaður Tollstjóra bifreiðina þann 16. febrúar 2018, að viðstöddum forsvarsmanni kæranda.

Hinn 10. apríl sl. var kæranda tilkynnt að málið væri enn til skoðunar og vinnslu hjá embætti Tollstjóra.

Hinn 7. júní 2018 hafði Tollstjóri samband við kæranda í kjölfar úrskurðar yfirsattanefndar í málum nr. 6/2018 og nr. 7/2018 og óskaði embættið eftir að skoða aftur bifreið kæranda og heimilaði kærandi aðra vöruskoðun á bifreiðinni. Starfsmenn tollstjóra skoðuðu 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.

Kærandi telur bifreiðina fullnægja skilyrðum þess að öllu leyti samkvæmt alþjóðalögum og reglum að vera tollflokkuð sem sendibifreið enda sé hún skráð sem sendibifreið hjá Samgöngustofu og í Danmörku.

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

### **IV. Niðurstöður**

Ágreiningur í máli þessu snýst um tollflokkun bifreiðarinnar Honda FR-V með fastanúmer Z.

Kærandi fer fram á að bifreiðin verði tollflokkuð sem sendibifreið í vörulið 8704, sem ökutæki til vöruflutninga. Kærð ákvörðun Tollstjóra lítur hins vegar að því að um sé að ræða bifreið sem framleidd er sem fólksbíl sem tekur fimm farþega ásamt ökumanni og skuli flokka bifreiðina líkt og fólksbíl eftir CO<sub>2</sub> losun í tollskrárnúmer 8703.3236, sem ökutæki

aðallega gert til mannflutninga með vísan í túlkun tollskrár. Við tollflokkun á slíkri bifreið er farið eftir hinu alþjóðlega tollflokkunarkerfi Alþjóðatollastofnunarinnar (WCO).

Bifreiðin sem til umfjöllunar er í málinu hefur verið breytt áður en hún var flutt til landsins á þann hátt að sætaröðin fyrir aftan ökumanssröðina hefur verið fjarlægð. Bifreiðin ber nú aðeins tvo farþega ásamt ökumanni. Einnig er búið að taka úr bifreiðinni sætisbeltin fyrir aftan ökumanssröðina og byggja yfir botn afturhluta bifreiðarinnar svo vörurými hefur skapast. Vöruflutningsrými (farangursrými) bifreiðarinnar fyrir breytingar er um 100 cm langt en eftir að bifreiðinni var breytt er vöruflutningsrými bifreiðarinnar um 135 cm langt, samkvæmt skoðun starfsmanns Tollstjóra á bifreiðinni og er það afmarkað með skilrúmi frá ökumanssætisröðinni og er skilrúmið og botnplatan fest með boltum í gólfi bifreiðarinnar. Þessar breytingar eru þó afturkræfar þar sem hægt er að koma bifreiðinni í sitt upprunalega ásigkomulag með því að fjarlægja þær breytingarnar sem gerðar hafa verið á henni og setja aftur í bifreiðina sæti fyrir aftan ökumanssröðina ásamt sætisbeltum í þau sæti. Farþegahurðir með rúðum eru enn til staðar beggja megin í bifreiðinni ásamt rúðum í hliðum bifreiðarinnar. Innréttingar sem að venju er að finna í fólksbifreiðum eru enn til staðar og glugga- og hurðaopnarar í farþegahurðum.

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 þar sem hún er miðuð við skráða losun koltvísýrings. 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 8703.3236 falla undir meginregluna í 3. gr. laga nr. 29/1993 en ökutæki sem flokkast í tollskrárnúmer 8704.2199 falla aftur á móti undir undanþáguákvæði 4. gr. laganna.

Þegar tollflokka á umrædda bifreið koma til skoðunar tveir vöruliðir, þ.e vöruliður nr. 8703 sem fólksflutningabifreiðar falla undir og vöruliður nr. 8704, þar sem vöruflutningsbifreiðar flokkast.

Í skýringarbókum Alþjóðatollastofnunarinnar er að finna fimm atriði sem gefa til kynna hvort bifreið sé ætluð til vöruflutninga eða sé bifreið aðallega gerð til fólksflutninga. 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, er fyrir hendi varanleg sæti fyrir farþega eða varanlegir festipunktar fyrir slík sæti og öryggisbelti.

- 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 fjögur af þessum fimm atriðinu. Bifreiðin er með festingar fyrir sæti og sætisbelti í aftara rými, fyrir aftan bílstjóra þó að sætin og beltin sjálf hafi verið fjarlægð úr bifreiðinni. Gluggar eru á hliðum bifreiðarinnar og hurðir með gluggum í aftara rými og rýmið fyrir aftan ökumann er innréttað líkt og venjulega er að finna í farþegarýmum fólksflutningabifreiða. Bifreiðin er hins vegar með skilrúm milli ökumannssætisraðarinnar og afturrýmis. Af þessu verður að teljast, sér í lagi í ljósi þess að bifreiðin er í grunninn fólksflutningabifreið og breytingarnar afturkræfar, að bifreiðin sé réttilega flokkuð sem bifreið aðallega gerð til fólksflutninga í vörulið 8703.

Hinn vöruliðurinn sem til skoðunar kom er vöruliður 8704 fyrir ökutæki til vöruflutninga. 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.

Eins og áður hefur komið fram er búið að breyta bifreiðinni á þann hátt að sett hefur verið upp varanlegt skilrúm milli ökumannssætisraðarinnar og afturrýmis bifreiðarinnar en eins og áður segir eru þær breytingar afturkræfar. Af þessu er ljóst að bifreiðin sem um ræðir í þessu máli uppfyllir einungis eitt af þessum fjórum skilyrðum og það skilyrði sem bifreiðin uppfyllir er vegna breytinga sem eru afturkræfar. Bifreiðin getur af þessum ástæðum ekki flokkast í vörulið 8704. Því ber að flokka bifreiðina sem ökutæki aðallega gert til mannflutninga í vörulið 8703.

Varðandi þær röksemdir kæranda að umrædd bifreið sé skráð sem sendibifreið N1 hjá Samgöngustofu og gefin þar upp í því ástandi sem hún er, þ.e fyrir tvo farþega, ökumaður þar með talin og að bifreiðin sé skráð sem sendibifreið á danska skráningarskírteininu, þykir rétt að benda á að Tollstjóri er bundinn af tollskrá er varðar tollflokkun, sbr. 1. mgr. 5. gr. og 1. mgr. 20. gr. tollalaga nr. 88/2005. Sambærilegar bifreiðar myndu því fá sambærilega tollflokkun hjá Tollstjóra við innflutning til landsins. Tollflokkun vöru byggir á túlkunarreglum tollskrár og skýringabókum WCO ef nauðsyn krefur. Það að Samgöngustofa skrái umrædda bifreið sem sendibifreið í ökutækjaflokk hjá sér hefur þannig ekki úrslitapýðingu varðandi hvaða tollskrárnúmer bifreiðin hlýtur við tollflokkun.

Þann 24 janúar sl. úrskurðaði yfirskattanefnd í máli nr. 6/2018 og í máli nr. 7/2018 en í úrskurðunum 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 skoðað hvort bifreið sem var með tveimur sætaröðum skyldi flokkuð sem fólksbifreið eða sem sendibifreið útfrá lögum um vörugjöld nr. 29/1993. Skoðað var hvort rétt væri að fella bifreiðina 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 þurfi 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 mælt farmrými bifreiðar kæranda og skoðað upplýsingar um burðagetu bifreiðarinnar. Hinsvegar telur embætti Tollstjóra að bifreið sú sem hér er til umfjöllunar sé að verulegu leyti frábrugðin þeim bifreiðum sem umræddir úrskurðir fjalla um. Að mati Tollstjóra er augljóst að bifreiðin er hönnuð af framleiðanda með það fyrir augum að hún sé fyrst og fremst til fólksflutninga, eins og myndir af bifreiðinni bera með sér. Telur Tollstjóri því ekkert svigrúm til mats á því hvort um bifreið til fólkflutninga eða vöruflutninga sé að ræða, eins og í tilvitnuðum úrskurðum yfirskattanefndar. Sætisfestingar eru í farmrými og annar frágangur í farmrými ber með sér einkenni rýmis fyrir fólksflutninga enda var stór hluti núverandi farmrýmis, eftir þær breytingar sem gerðar hafa verið á bifreiðinni, hannaður af framleiðanda sem rými til farþegaflutninga. Að auki eru opnanlegar hurðir í farmrými með hliðargluggum. Í fyrrgreindum úrskurðum kemur fram að gengið sé út frá því að hvorki séu sæti né sætisfestar í framrými og að annar frágangur í farmrými beri ekki heldur með sér einkenni rýmis fyrir fólksflutninga. Að auki kemur fram í úrskurðunum að ekki séu hliðargluggar í farmrými. Með hliðsjón af ofangreindu er það mat Tollstjóra að umræddir úrskurðir hafi takmarkað fordæmisgildi í máli þessu og að í raun sé ekki þörf á að framkvæma þær mælingar sem stuðst var við í úrskurðunum.

Engu að síður hefur embætti Tollstjóra skoðað bifreið kæranda og mælt lengd farmrýmis og farþegarýmis og ásamt því að skoða upplýsingar um burðagetu bifreiðar kæranda.

Samkvæmt skráningu í gagnagrunni Samgöngustofu er heildarþyngd bifreiðar kæranda 2.125 kg, eigin þyngd 1.675 kg og burðargeta 450 kg. Í ofangreindum úrskurðum yfirskattanevndar er vísað til úrskurðar yfirskattanevndar 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. vörujaldslaganna má sjá þrjú rýmishugtök þ.e sambyggt stýrihús, flutningsrými og farmrými og eru þessi hugtök skilgreind nánar í nýlegum úrskurðum yfirskattanevndar 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. Tollstjóri telur rétt að taka aftari sætaröð í bifreiðinni með í útreikninga á stærð farþegarýmis með vísun til umfjöllunar hér að ofan en eins og áður hefur komið fram er er með nokkuð lítilli fyrirhöfn hægt að koma þeirri sætaröð aftur fyrir í henni. 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 minni en í farþegarými eða samtals 25 kg. (450 kg heildarburðargeta bifreiðar mínus 75 kg (ökumaður) mínus 350 kg farþegar = 25 kg burðargeta í farmrými) Tollstjóri bendir hér á að útreikningar þessir eru í samræmi við útreikninga yfirskattanevndar í nýlegum úrskurðum nefndarinnar nr. 6/2018 og nr. 7/2018.

Í ofangreindum úrskurðum yfirskattanevndar 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 u.þ.b 100 cm langt en eins og að framan greinir eru útreikningar miðaðir við að plássið þar sem aftari sætaröð bifreiðarinnar var fyrir breytingu er hluti af farþegarými bifreiðarinnar en ekki hluti af farmrými hennar, þar sem með nokkuð lítilli fyrirhöfn er hægt að koma þeirri sætaröð aftur fyrir í bifreiðinni. Þessir útreikningar leiða í ljós að bifreiðin nær ekki 170 cm viðmiði sem stuðst er við í úrskurði yfirskattanevndar. Samkvæmt mælingu Tollstjóra miðað við sömu forsendur er farþegarými bifreiðar kæranda u.þ.b 170 cm.

Að teknu tilliti til þess að bifreiðin ber öll einkenni þess að vera til fólksflutninga, þ.e í bifreiðinni eru farþegahurðir með rúðum beggja megin í bifreiðinni ásamt rúðum í hliðum bifreiðarinnar, glugga – og hurðaopnarar í farþegahurðum ásamt festingum fyrir sæti og sætisfestingar og rýmið fyrir aftan ökumann er innréttað líkt og venjulega er að finna í farþegarýmum fólksflutningabifreiðar og að auki að ljóst sé að hvorki burðargeta ökutækis kæranda né lengt farmrýmis þess nær þeim viðmiðum sem fram koma í ofangreindum

úrskurðum yfirskattanefndar þá er niðurstaða Tollstjóra sú að hin kærða ákvörðun Tollstjóra dags. 7. nóvember skuli standa óbreytt.

Tollstjóri tók einnig til skoðunar hvort rétt væri að fella bifreið kæranda undir 3. gr. eða g-lið 2. tölul. 4. gr. vörugjaldslaga nr. 29/1993. Niðurstaða Tollstjóra hvað þetta varðar er sú að bifreið kæranda geti ekki talist aðallega ætluð til vöruflutninga í skilningi g-liðar 2. tölul. 4. gr. laga nr. 29/1993. Niðurstaða Tollstjóra er að rétt sé að fella bifreið kæranda undir 3. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjöld af ökutækjum eldsneyti o.fl.

Í gögnum málsins liggja ekki fyrir upplýsingar um skráða losun koltvísýrings (CO<sub>2</sub>) fyrir bifreiðina sem til skoðunar er í málinu. Því þarf að notast við reiknireglu 2. mgr. 6. gr. laga nr. 29/1993 um vörugjöld af ökutækjum eldsneyti o.fl. til að ákveða útblástur bifreiðarinnar. Samkvæmt reglunni skal losun ökutækis á hvern ekinn kílómetra ákvörðuð sem 0,12 grömm á hvert kíló skráðrar eigin þyngdar ökutækisins að viðbættum 50 grömmum af koltvísýringi. Eigin þyngd umræddrar bifreiðar er 1675 kg en samkvæmt reglunni skal margfalda þá tölu með 0,12 ( $1675 * 0,12 = 201$ ) og leggja því næst þá tölu saman við töluna 50. Útreikningar þessir leiða í ljós að skráð losun koltvísýrings (CO<sub>2</sub>) fyrir bifreiðina sem til skoðunar er skal vera 251 g/km.

Niðurstaða þessara útreikninga er sú að flokka beri bifreiðina í tollskrárnúmer 8703.3240, skráð losun koltvísýrings (CO<sub>2</sub>) yfir 250 g/km.

Með vísan til alls ofangreinds er niðurstaða embættis Tollstjóra því sú að ákvörðun embættisins, dags. 7. nóvember 2017, skuli standa óbreytt að því leyti að flokka beri bifreiðina sem ökutæki aðallega gert til mannflutninga í vörulið 8703. Hinsvegar skal breyta tollflokkun bifreiðarinnar á þann hátt að bifreiðin skal færð úr tollskrárnúmeri 8703.3236 í tollskrárnúmer 8703.3240, þar sem skráð losun koltvísýrings (CO<sub>2</sub>) bifreiðarinnar skal skrá sem 251 g/km.

Í ljósi breytingar á tollskrárnúmeri umræddrar bifreiðar úr 8703.3236 í tollskrárnúmer 8703.3240 er ljóst að breyta þarf einnig þeirri álagningu sem bifreiðin hlaut við tollafgreiðslu sendingar X. Tollstjóri hefur í hyggju að endurákværða vörugjald af bifreiðinni Honda FR-V með fastanúmer Z sem flutt var til landsins með sendingu X, og verður málið sent til endurskoðunardeildar embættisins til áframhaldandi meðferðar.



## ÚRSKURÐARORÐ

Embætti Tollstjóra úrskurðar skv. 117. gr. tollalaga nr. 88/2005, með síðari breytingum, að ákvörðun Tollstjóra dags. 7. nóvember 2017 um tollflokkun bifreiðar af tegundinni Honda FR-V með fastanúmer Z í tollskrárnúmer 8703.3236, er staðfest að því leyti að flokka beri bifreiðina sem ökutæki aðallega gert til mannflutninga í vörulið 8703. Hinsvegar skal breyta tollflokkun bifreiðarinnar á þann hátt að bifreiðin skal færð úr tollskrárnúmeri 8703.3236 í tollskrárnúmer 8703.3240, þar sem skráð losun koltvísýrings (CO<sub>2</sub>) bifreiðarinnar skal skrá sem 251 g/km.

### **Kæruréttur**

Úrskurðinum er heimilt að skjóta til yfirskattanefndar, Borgartúni 21, 105 Reykjavík, innan þriggja mánaða frá póstlagningardegi bréfs þessa, sbr. 118. gr. tollalaga nr. 88/2005 og 1. mgr. 5. gr. laga nr. 30/1992, um yfirskattanefnd.

Virðingarfyllst,  
f.h. Tollstjóra