Fimmtudaginn 15. febrúar 1996.

Nr. 33/1994. **Jöfur hf.**
(Guðjón Ármann Jónsson hdl.)
(Garðar Garðarsson hrl.)
gegn
fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs
(Reinhold Kristjánsson hdl.)
(Sigrún Guðmundsdóttir hrl.)

Aðflutningsgjöld. Bifreiðir. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Haraldur Henrysson, Guðrún Erlendsdóttir, Hjörtur Torfason, Hrafn Bragason og Pétur Kr. Hafstein.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 19. janúar 1994. Krefst hann þess, að hann verði sýknaður af kröfu stefnda í aðalsök í héraði og kröfur sínar í gagnsök í héraði teknar til greina. Þá krefst hann málskostnaðar úr hendi stefnda í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann verulegrar lækkunar á dómkröfum áfrýjanda, og verði málskostnaður þá látinn niður falla.

Nokkur ný skjöl hafa verið lögð fyrir Hæstarétt.

Málavextir eru raktir í hinum áfrýjaða dómi. Eins og þar kemur fram, tók áfrýjandi við umboði fyrir Jeep Cherokee-bifreiðir í nóvember 1989. Bifreiðir þær, sem um ræðir í málinu, voru allar fluttar inn árið 1990, hinar fyrstu í janúar það ár, en nokkrar þeirra voru ekki tollafgreiddar fyrr en í ársbyrjun 1991. Voru bifreiðirnar allar sjálfskiptar, og á aðflutningsskýrslum var þyngd þeirra tilgreind 1399 kg í öllum tilvikum nema tveimur, þar sem hún var sögð 1353 kg. Var þetta í samræmi við forskráningarvottorð Bifreiðaskoðunar Íslands hf., sem byggðust á gerðarskoðun, er fram hafði farið í október 1987 hjá Bifreiðaeftirliti ríkisins. Á þeim tíma giltu umferðarlög nr. 40/1968, en í 2. gr. þeirra var eigin þyngd skilgreind svo, að hún væri þyngd ökutækis, sem tilbúið væri til notkunar, að með töldum öllum tækjum, sem nauðsynleg væru til notkunar

þess. Þyngd eldsneytis, smurningsolíu og kælivatns svo og ökumanns teldist þó ekki til eigin þyngdar. Við umrædda gerðarskoðun var skráning á eigin þyngd bifreiðanna miðuð við þessa skilgreiningu. Með umferðarlögum nr. 50/1987, sem tóku gildi 1. mars 1988, var skilgreiningu á eigin þyngd ökutækis breytt þannig, að til hennar skyldi einnig teljast eldsneyti, smurolía og kælivatn, sbr. 2. gr. laganna. Í 2. gr. reglugerðar nr. 613/1987 um sérstakt gjald af bifreiðum og bifhjólum var eigin þyngd bifreiðar skilgreind á sama veg.

Ágreiningslaust er, að bifreiðir þær, sem mál þetta tekur til, voru að eigin þyngd 1530 kg samkvæmt nýnefndri skilgreiningu. Upplýsingar þær, sem fram komu í tollskjölum með bifreiðunum á árunum 1990 og 1991, voru því rangar að þessu leyti. Í niðurstöðu héraðsdóms er á því byggt, að bifreiðunum hafi verið breytt frá 1987, en það þykir ekki eiga stoð í gögnum málsins.

Samkvæmt 16. gr. tollalaga nr. 55/1987 ber innflytjandi ábyrgð á því, að upplýsingar, sem veittar eru og veita ber í aðflutningsskýrslu og öðrum tollskjölum, sem lögð eru og leggja ber fram lögum samkvæmt, séu réttar. Túlka verður ákvæði þetta svo, að ríkar kröfur séu gerðar til innflytjenda um vönduð vinnubrögð við frágang tollskjala. Áfrýjandi var að hefja innflutning á bifreiðategund, er hann hafði ekki áður flutt inn. Um er að ræða fyrirtæki með langa reynslu af bifreiðainnflutningi, sem átti að þekkja vel til allra reglna og lagaákvæða þar að lútandi. Hafa ber hér hliðsjón af 32. gr. reglugerðar nr. 108/1988 um gerð og búnað bifreiða o. fl., sem kvað á um, að ný ársgerð bifreiðar skyldi færð til sérstakrar gerðarskoðunar. Ákvæði þetta var enn í gildi, að því er umræddar bifreiðir varðar, er áfrýjandi hóf innflutning þeirra, sbr. 33. gr. reglugerðar nr. 655/1989 um gerð og búnað ökutækja. Samkvæmt þessu var áfrýjanda rétt að hlutast til um nýja gerðarskoðun. Áfrýjanda mátti og vera ljóst, að eigin þyngd bifreiðanna, eins og hún var skráð í tollskjölum, var miðuð við aðra skilgreiningu þessa hugtaks en gilti samkvæmt nýjum umferðarlögum og reglugerð um sérstakt gjald af bifreiðum og bifhjólum. Forskráning bifreiðanna hjá Bifreiðaskoðun Íslands hf. eða sérstök vöruskoðun tollstjóra á einni bifreið í apríl 1990 réttlæta ekki rangar tilgreiningar í þessum efnum.

Samkvæmt framansögðu verður áfrýjandi talinn bera ábyrgð á hinni röngu tilgreiningu í tollskjölum. Tollstjóra var því heimil

endurákvörðun gjalda á áfrýjanda samkvæmt 3. mgr. 32. gr. tollalaga. Þar sem gögn áfrýjanda voru samkvæmt framansögðu ekki fullnægjandi, á frestur samkvæmt 1. mgr. 99. gr. tollalaga ekki við, og eru skilyrði 98. og 99. gr. laganna að öðru leyti uppfyllt. Ekki er ágreiningur með aðilum um fjölda bifreiða eða fjárhæðir.

Að þessu athuguðu, en að öðru leyti með skírskotun til forsendna héraðsdóms, verður hann staðfestur.

Dæma ber áfrýjanda til að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, eins og í dómsorði segir.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Jöfur hf., greiði stefnda, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, 200.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Sératkvæði
Hjartar Torfasonar

Áfrýjandi tók við sölu Jeep Cherokee-bifreiða hér á landi af öðrum innflytjanda nærri áramótum 1989-1990 og var ekki aðili að þeirri gerðarskoðun, sem fram fór í október 1987. Við hana var eigin þyngd bifreiða þessarar gerðar talin 1353 kg samkvæmt reglum eldri umferðarlaga og ákvörðuð eftir upplýsingum frá framleiðanda þeirra, eins og venja var til á þeim tíma. Eðlilegt hefði verið, að áfrýjandi hlutaðist til um nýja gerðarskoðun, þegar hann kom til skjalanna, sbr. síðari ákvæði gr. 0.3 í reglugerð nr. 655/1989 um gerð og búnað ökutækja. Um beina skyldu til þessa virðist þó ekki hafa verið að ræða, og ráðið verður af atvikum, að enginn hafi talið knýjandi nauðsyn nýrrar skoðunar að svo stöddu. Samkvæmt gögnum málsins verður við það að miða, að engin teljandi breyting hafi orðið frá árgerð 1987 til árgerðar 1990, er áhrif hefði á þyngd bifreiðanna. Jafnframt lá það fyrir, að eftir gildistöku nýrra umferðarlaga 1. janúar 1988 höfðu bifreiðirnar yfirleitt verið skráðar af opinberri hálfu með þeirri eigin þyngd, sem fram kom í tollskjölum áfrýjanda, þ. e. 1399 kg. Í málinu er ekki upplýst til hlítar, hvernig sú tala var fundin, en miðað við þyngdartölur í vörureikningum framleiðanda, sem svipaði til niðurstöðu skoðunarinnar frá 1987,

gat það staðist, að hún væri talin samrýmast þyngdarskilgreiningu hinna nýju laga. Að auki lá fyrir, að við bifreiðaskoðun hafði þeirri venju ekki verið breytt að byggja niðurstöður um eigin þyngd á gögnum frá framleiðendum, og var sú regla ekki tekin upp fyrr en í ársbyrjun 1991, að bifreiðir væru vigtaðar við gerðarskoðun. Verður þannig að efast um, að áfrýjandi hafi haft ástæðu til að ætla fremur en aðrir fyrir þetta tímamark, að skoðun á bifreiðunum myndi leiða eitthvað nýtt í ljós um þyngd þeirra.

Telja verður nægilega sannað, að við tollafgreiðslu hinna umdeildu bifreiða hafi áfrýjandi farið eftir sams konar upplýsingum frá framleiðanda og fyrri innflytjandi og gert það í góðri trú. Þegar litið er til allra aðstæðna, verður hann ekki talinn hafa brugðist skyldum sínum á sviði tollalaga með þeim hætti, að hann eigi ekki að njóta hennar að neinu marki. Eins og málið liggur fyrir, ber að leysa úr því á þeim grunni, sem gert var í úrskurði ríkistollanefndar 26. ágúst 1991. Samkvæmt því var ríkistollstjóra heimilt að endurákvarða hið sérstaka gjald af þeim 63 bifreiðum, sem fluttar voru inn eftir svonefndri einfaldari tollmeðferð, vegna fortakslausra fyrirmæla fyrsta málsliðar 2. mgr. 99. gr. tollalaga nr. 55/1987 og hinnar auknu áhættu innflytjanda, er fylgir þeirri tollafgreiðslu. Hins vegar voru ekki efni til að endurákvarða gjald af 21 bifreið, sem fengið hafði almenna tollmeðferð, þar sem 60 daga frestur samkvæmt 1. mgr. 99. gr. var þá liðinn.

Af þessu leiðir, að sýkna ber málsaðila hvorn af annars kröfum. Er þá einnig rétt, að málskostnaður falli niður í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 7. desember 1993.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 9. nóvember sl., hefur fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, Friðrik Sophusson, kt. 181043-4669, höfðað á hendur Jöfri hf., kt. 681276-0259, Nýbýlavegi 2, Kópavogi, með þingfestingu málsins 26. maí 1992.

Gagnsök var höfðuð í málinu með stefnubirtingu 15. september 1992, og var hún þingfest 22. s. m.

Dómkröfur stefnanda í aðalsök.

Stefnandi gerir þá kröfu, að felldur verði úr gildi sá hluti úrskurðar ríkistollanefndar í úrskurði nr. 7, dags. 26. ágúst 1991, varðandi þær 20 bifreiðar, er í úrskurðarorði greinir, svohljóðandi:

> „Endurákvörðun ríkistollstjóra á gjöldum af 20 Jeep Cherokee-bifreiðum, sem Jöfur hf. tollafgreiddi í almennri tollafgreiðslu á árunum 1990 og fyrir 5. 2. 1991 og falla utan 60 daga frests 1. mgr. 99. gr. tollalaga nr. 55/1987, er felld úr gildi."

Á hendur stefnda, Jöfri hf., er gerð krafa um viðurkenningu gjaldskyldu hans á 66% sérstöku gjaldi af bifreiðum og bifhjólum skv. VII. gjaldflokki í 2. gr. reglugerðar nr. 613/1987, sbr. 1. gr. reglugerðar nr. 572/1988, af 21 Jeep Cherokee-bifreið og greiðslu á vangreiddum aðflutningsgjöldum, 2.144.837 kr., eða annarri lægri fjárhæð eftir ákvörðun dómsins. Gerð er krafa um dráttarvexti, sbr. 10. gr. reglugerðar nr. 61/1989, frá 20. desember 1990 til greiðsludags.

Einnig er gerð krafa um greiðslu málskostnaðar úr hendi stefnda að mati réttarins og að málskostnaðarfjárhæð beri dráttarvexti frá 15. degi eftir dómsuppsögu og til greiðsludags.

Dómkröfur stefnda í aðalsök.

Stefndi gerir þær dómkröfur, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og stefnandi dæmdur til að greiða sér málskostnað [...].

Dómkröfur stefnanda í gagnsök.

Stefnandi krefst endurgreiðslu á endurákvörðuðum aðflutningsgjöldum af 54 Jeep Cherokee-bifreiðum, samtals með dráttarvöxtum og virðisaukaskatti að fjárhæð 8.383.856 kr., auk dráttarvaxta samkvæmt ákvörðun Seðlabanka Íslands, sbr. III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987, svo sem hér segir: af 2.269.816 kr. frá 16. október 1991 til 22. nóvember s. á., af 4.727.545 kr. frá þeim degi til 16. janúar 1992, af 6.922.690 kr. frá þeim degi til 30. apríl 1992, af 7.688.313 kr. frá þeim degi til 22. maí 1992, af 8.028.555 kr. frá þeim degi til 1. september 1992 og af 8.383.856 kr. frá þeim degi til greiðsludags, þannig, að dráttarvextir leggist við höfuðstól á tólf mánaða fresti, í fyrsta sinn 1. september 1993.

Þá er krafist málskostnaðar úr hendi aðalstefnanda [...].

Dómkröfur stefnda í gagnsök.

Stefndi gerir þær kröfur, að hann verði sýknaður af öllum kröfum gagnstefnanda og sér dæmdur málskostnaður að mati réttarins. Til vara er gerð krafa um verulega lækkun á dómkröfum og að í því tilviki verði málskostnaður látinn falla niður.

Málavextir í aðalsök.

Stefnandi í aðalsök lýsir málavöxtum á þá leið, að 25. júní 1991 hafi ríkistollstjóraembættið endurákvarðað aðflutningsgjöld af 84 sjálfskiptum Jeep Cherokee-bifreiðum, sem fyrirtækið Jöfur hf. flutti inn. Bifreiðarnar voru tollafgreiddar við embætti tollstjórans í Reykjavík á árunum 1990–1991 með 58% gjaldi skv. VI. gjaldflokki reglugerðar nr. 613/1987 um sérstakt gjald af bifreiðum og bifhjólum, sbr. reglugerð nr. 572/1988.

Endurákvörðun ríkistollstjóraembættisins á aðflutningsgjöldum bifreiðanna byggðist á því, að athugun embættisins á umræddum tollafgreiðslum leiddi í ljós, að eigin þyngd bifreiðanna, eins og hún er skilgreind í 2. mgr. 2. gr. reglugerðar nr. 613/1987, var yfir 1500 kg. Af því leiddi, að við flokkun á gjaldskyldu skv. 1. mgr. sömu greinar, sbr. 1. gr. reglugerðar nr. 572/1988, átti að miða við VII. gjaldflokk, það er 66% gjald. Með endurákvörðuninni var gjaldtakan leiðrétt. Með bréfi lögmanns Jöfurs hf. 18. júlí 1991 var endurákvörðun ríkistollstjóra kærð til ríkistollanefndar með heimild í 1. mgr. 101. gr. tollalaga nr. 55/1987, sbr. 8. gr. laga 96/1987.

Óskað var eftir greinargerð ríkistollstjóraembættisins vegna kærunnar, og var hún send með bréfi 12. ágúst 1991.

Ríkistollanefnd úrskurðaði í málinu 26. ágúst 1991. Staðfesti nefndin endurákvörðun embættisins á gjöldum á 62 bifreiðum, en felldi úr gildi endurákvörðun gjalda á 22 bifreiðum. Af þeim taldi nefndin ekki unnt að staðreyna þyngd tveggja bifreiða við innflutning, en varðandi 20 bifreiðar taldi nefndin, að ríkistollstjóraembættið hefði ekki haft heimild til að endurákvarða gjöld af þeim bifreiðum, sem tollafgreiddar voru í almennri tollafgreiðslu árið 1990 og fyrir 5. febrúar 1991 og falla utan 60 daga frests 1. mgr. 99. gr. tollalaga. Mál það, sem hér er höfðað, varðar þær 20 bifreiðar, sem síðast voru tilgreindar.

Eins og fram kemur á dskj. 20, voru þær bifreiðar, sem tollafgreiddar voru skv. almennri tollmeðferð fyrir 5. febrúar 1991, 21, en ekki 20. Með uppgjöri aðflutningsgjalda í framhaldi af úrskurðinum hefur hann verið leiðréttur að þessu leyti, sbr. dskj. nr. 72.

Málið er því höfðað vegna 21 bifreiðar, en ekki 20.

Stefndi í aðalsök lýsir málavöxtum á þá leið, að hann hafi um áratugaskeið flutt inn og selt bifreiðar af ýmsum gerðum. Hinn 1. nóvember 1989 hafi sér verið falið umboð Jeep-bifreiða á Íslandi og fyrstu bifreiðarnar komið til landsins 16. janúar 1990. Voru allar bifreiðarnar, sem mál þetta snýst um, fluttar inn það ár, þó að nokkrar þeirra væru tollafgreiddar í ársbyrjun 1991.

Hinn 4. júní 1991 fól ríkistollstjóri tollstjóranum í Reykjavík viðeigandi

afgreiðslu á vangreiddum aðflutningsgjöldum stefnda vegna 84 sjálfskiptra Jeep Cherokee-bifreiða, sem stefndi flutti inn og tollafgreiddi við embætti tollstjórans í Reykjavík árin 1990–1991.

Þegar tollafgreiðslu var óskað á umræddum bifreiðum, voru lagðar fram aðflutningsskýrslur ásamt þeim gögnum, sem krafist var, að fylgdu slíkum skýrslum, þegar um tollafgreiðslu bifreiða var að ræða, en það eru forskráningarvottorð um viðkomandi bifreið, gefin út af Bifreiðaskoðun Íslands hf., áður Bifreiðaeftirliti ríkisins, farmskírteini, reikningur skipafélags og reikningur framleiðandans. Þyngd bifreiðanna skv. upplýsingum framleiðanda, sem fram koma á reikningi, er 1347 kg, en samkvæmt forskráningarvottorði Bifreiðaskoðunar Íslands hf. vega bifreiðarnar 1399 kg. Eigin þyngd bifreiðanna náði því ekki 1500 kg, og féllu þær því undir VI. gjaldflokk reglugerðar nr. 613/1987 um sérstakt gjald af bifreiðum og bifhjólum, sbr. reglugerð nr. 572/1988, og voru tollafgreiddar með 58% sérstöku gjaldi.

Þegar bifreiðar þær, er mál þetta tekur til, voru tollafgreiddar, lá fyrir gerðarviðurkenning frá Bifreiðaeftirliti ríkisins, seinna Bifreiðaskoðun Íslands hf. frá 1987. Samkvæmt henni voru árgerðir 1989 og 1990 af Cherokee-bifreiðum sagðar vega 1353 kg og 1399 kg.

Hinn 5. febrúar 1991 gaf Bifreiðaskoðun Íslands hf. út gerðarviðurkenningu, merkta QO66, um Chrysler Jeep Cherokee-bifreiðar í samræmi við nýjar reglur. Er hér um að ræða viðurkenningu um árgerð 1991 af framangreindum bifreiðum. Þar eru bifreiðarnar taldar vega 1500 kg beinskiptar, en 1530 kg sjálfskiptar.

Með bréfi, dags. 12. júní 1991, tilkynnti tollstjórinn í Reykjavík Jöfri hf., að samkvæmt gerðarskoðun Bifreiðaskoðunar Íslands hf. væri eigin þyngd umræddra bifreiða, veginna samkvæmt ISO-staðli, 1530 kg, sem valdi því, að af þeim hefði átt að greiða 66% sérstakt gjald. Var þess jafnframt krafist, að Jöfur hf. legði fram leiðréttar aðflutningsskýrslur og greiddi skuld þá, sem myndaðist við nýjan útreikning á sérstaka gjaldinu. Forsvarsmenn stefnda komu til viðræðna við fulltrúa ríkistollstjóra, og í kjölfar þeirra afturkallaði ríkistollstjóri bréf sitt til tollstjóra frá 4. júní 1991.

Með úrskurði 25. júní 1991 endurákvarðaði ríkistollstjóri aðflutningsgjöld á 84 Cherokee-bifreiðum, innfluttum af Jöfri hf.

Stefnda var veittur kærufrestur til ríkistollanefndar vegna endurákvörðunar ríkistollstjóra. Jafnframt var tollstjóranum í Reykjavík send endurákvörðunin 1. júlí 1991.

Með bréfi, dags. 18. júlí 1991, sbr. dskj. nr. 6, kærði lögmaður stefnda endurákvörðun ríkistollstjóra. Ríkistollstjóra var gefinn kostur á að tjá sig um kæru lögmanns stefnda, og er greinargerð ríkistollstjóra dagsett 12. ágúst 1991 á dskj. nr. 8.

Hinn 26. ágúst 1991 kvað ríkistollanefnd upp úrskurð í málinu, sbr. dskj. 18. Niðurstaða ríkistollanefndar var á þá leið, að endurákvörðun ríkistollstjóra á gjöldum af 60 Jeep Cherokee-bifreiðum, sem stefndi tollafgreiddi með svokallaðri einfaldri tollmeðferð, var staðfest. Einnig var staðfest endurákvörðun ríkistollstjóra á gjöldum vegna tveggja Jeep Cherokee, sem tollafgreiddar voru í almennri tollafgreiðslu eftir 5. febrúar 1991. Ríkistollanefnd felldi úr gildi endurákvörðun ríkistollstjóra á gjöldum vegna tveggja Jeep Wagoneer Limited 1989. Að lokum og það, sem er grundvöllur krafna í aðalsök, er niðurfelling endurákvörðunar ríkistollstjóra á gjöldum af 20 Jeep Cherokee-bifreiðum, sem stefndi tollafgreiddi í almennri tollafgreiðslu árið 1990 og fyrir 5. febrúar 1991 og féllu utan 60 daga frests 1. mgr. 99. gr. tollalaga.

Ágreiningsefni í málinu eru þær bifreiðar, sem tollafgreiddar voru í almennri tollafgreiðslu árið 1990 og fyrir 5. febrúar 1991, eftir að 60 daga frestur 1. mgr. 99. gr. var liðinn. Á það er bent, að bifreiðarnar eru 21, en ekki 20, eins og segir í úrskurði ríkistollanefndar, og hefur úrskurðurinn verið skilinn og framkvæmdur, eins og um 21 bifreið væri að ræða. Svo sem fram kemur á dskj. nr. 20, eru viðbótargjöld skv. endurákvörðuninni miðuð við 21 bifreið. Þar kemur fram sundurliðun stefnufjárhæðar á hverja bifreið (sendingarnúmer).

Stefndi bendir á, að gerð sé krafa um viðurkenningu gjaldskyldu hans á 66% sérstöku gjaldi af bifreiðum og bifhjólum skv. VII. gjaldflokki í 2. gr. reglugerðar nr. 613/1987, sbr. 1. gr. reglugerðar nr. 572/1988, af 21 Jeep Cherokee-bifreið, og greiðslu á vangreiddum aðflutningsgjöldum, 2.144.837 kr. eða annarri lægri fjárhæð eftir ákvörðun dómsins. Þá geri stefnandi kröfu um dráttarvexti, sbr. 10. gr. reglugerðar nr. 61/1989, frá 20. desember 1990, en þann dag var síðasta bifreiðin tollafgreidd, og til greiðsludags.

Málsástæður og lagarök stefnanda í aðalsök.

Stefnandi heldur því fram, að þar sem eigin þyngd bifreiðanna var yfir 1500 kg, hafi innflytjanda borið að greiða aðflutningsgjöld skv. VII. gjaldflokki í reglugerð nr. 613/1987, sbr. reglugerð nr. 572/1988. Við álagninguna hafi upplýsingar fyrirtækisins í fram lögðum aðflutningsskjölum verið lagðar til grundvallar við tollafgreiðslu, þar sem fram hafi komið, að eigin þyngd bifreiðarinnar næði ekki 1500 kg. Þær upplýsingar hafi síðan reynst rangar. Með vísan til 16. gr. tollalaga beri innflytjandi ábyrgð skv. ákvæðum tollalaganna á því, að upplýsingar, sem veittar eru í aðflutningsskýrslum, séu réttar.

Samkvæmt 3. mgr. 32. gr. tollalaga geti ríkistollstjóri endurákvarðað aðflutningsgjöld, sem ekki eru rétt lögð á, að fullnægðum skilyrðum 98. og 99.

gr. tollalaga, ef um hækkun gjalda sé að ræða. Gert sé ráð fyrir því, að skilyrði þeirra greina sé fullnægt. Samkvæmt 99. gr. sé frestur til endurákvörðunar aðflutningsgjalda takmarkaður við 60 daga, hafi innflytjandi látið í té fullnægjandi upplýsingar, sem miða mátti rétta álagningu aðflutningsgjalda við. Hafi svo ekki verið og fram lögðum gögnum af hálfu innflytjanda verið áfátt, gildi tilgreindur frestur ekki. Það liggi fyrir í málinu, að eigin þyngd bifreiðanna var yfir 1500 kg og að rangar upplýsingar voru látnar í té af hálfu innflytjanda. Markmið álagningar hljóti alltaf að vera það, að hún sé rétt og lögum samkvæmt.

Málsástæður og lagarök stefnda í aðalsök.

Stefndi bendir á, að þær bifreiðar (21 Jeep Cherokee), sem hér er krafist aukinna aðflutningsgjalda fyrir, hafi allar verið tollafgreiddar í almennri tollmeðferð fyrir 5. febrúar 1991. Samkvæmt 99. gr. tollalaga nr. 55/1987 hafi tollyfirvöld 60 daga frest til þess að endurákvarða innflytjanda aðflutningsgjöld frá afhendingu vöru eða sendingar. Ríkistollstjóri hafi endurákvarðað aðflutningsgjöldin 25. júní 1991. Þá hafi frestur þessi verið löngu liðinn og skilyrðum 2. mgr. 99. gr., sbr. 1. mgr. 98. gr. sömu laga, til endurákvörðunar sé því ekki til að dreifa í þessu máli. Í athugasemdum með frumvarpi til tollalaga komi fram um 99. gr., að hún sé sett til þess að eyða réttaróvissu á sviði tollamála, m. a. um fresti til endurákvörðunar á aðflutningsgjöldum. Markmiðið með lagafrumvarpinu hafi verið að auka réttaröryggi á sviði tollamála, og í athugasemdum með greininni sé vikið að gildi hinnar góðu trúar í þessum efnum.

Eins og fram komi réttilega í úrskurði ríkistollanefndar, hafi forsvarsmenn Jöfurs hf. verið í góðri trú um þyngd bifreiðanna. Það styðjist m. a. við eftirfarandi atriði:

1. Skráðar upplýsingar hjá Bifreiðaskoðun Íslands hf. tilgreina þyngd 1353 kg og 1399 kg. Þær upplýsingar eru komnar frá fyrrverandi umboðsaðila Jeep-bifreiða á Íslandi, en ekki frá Jöfri hf.

2. Vörureikningar frá framleiðanda bifreiðanna til Jöfurs hf. tilgreina þyngdina 1347 kg á bifreiðum þessum. Sama þyngd er einnig tilgreind í „Bill of Lading".

3. Telja verður, að forsvarsmenn Jöfurs hf. hafi mátt treysta ofangreindum upplýsingum, sem allar renndu stoðum undir það, að bifreiðarnar væru minna en 1500 kg. Það væri óraunhæft með öllu að ætlast til þess, að þeir færu að vefengja ofangreindar upplýsingar.

4. Samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 613/1987 um sérstakt gjald af bifreiðum og bifhjólum er með „eigin þyngd" bifreiðar átt við þyngd, eins og hún er skýrgreind samkvæmt staðli Alþjóðlegu stöðlunarstofnunarinnar,

ISO, nr. 1176, Road Vehicles Weights Vocabulary (töluliður 4.6), „og er þá miðað við ökutæki, tilbúin til aksturs, m. a. með olíu, kælimiðli, eldsneyti, rafgeymi, aukahjólbarða og verkfærasetti".

Sams konar ákvæði var sett í 2. gr. núgildandi umferðarlaga nr. 50/1987, er tóku gildi 1. mars 1988.

Þar sem hér var um nýmæli að ræða um ákvörðun eigin þyngdar, hefði Bifreiðaeftirliti ríkisins, er þá var enn starfandi, borið skylda til að gerðarskoða öll nýinnflutt ökutæki í samræmi við hinar nýju reglur.

Stefndi kveðst ekki hafa byrjað að flytja inn Cherokee Jeeps fyrr en í janúar 1990, og þess vegna hafi hann mátt treysta því, að gerðarskoðun af hálfu opinberra aðila hefði verið færð í löglegt horf. Það hafi hins vegar ekki verið gert fyrr en 5. febrúar 1991, er Bifreiðaskoðun Íslands hf. hafði starfað rúm tvö ár. Þeirri stofnun var komið á fót með stofnsamningi 21. júlí 1988 á grundvelli samnings við dómsmálaráðherra um yfirtöku á skoðun ökutækja fyrir hönd hins opinbera á tímabilinu 1989–2000. Samkvæmt grein 1.03. b. og c. er í stofnsamningi og samþykktum félagsins tilgangur þess m. a.: „Gerðarskoðun ökutækja" og „Nýskráning ökutækja í samvinnu við bifreiðaumboð".

Af hálfu stefnda er því haldið fram, að stefnandi verði að bera hallann af þessum trassaskap hins opinbera. Annað væri afar ósanngjarnt gagnvart Jöfri hf., sem hafi fram til 5. febrúar 1991 greitt hin upphaflegu aðflutningsgjöld í góðri trú um þyngd bifreiðanna og verðlagt þær til kaupenda í samræmi við 58% aðflutningsgjöld.

5. Þá er og byggt á þeirri málsástæðu, að vöruskoðun af hálfu tollyfirvalda og tollafgreiðsla samkvæmt henni sé bindandi fyrir tollyfirvöld, þar til annaðhvort varan tekur breytingum eða breytingar verða á lögum eða reglugerðum um aðflutningsgjöld.

Stefndi telur, að vöruskoðun, sem fram fór á bifreiðinni, er var tollafgreidd 4. maí 1990 (sendingarnúmer S Heg 16010NL RTM AO43), sbr. dskj. nr. 20 og 26, sé bindandi fyrir tollyfirvöld um tollafgreiðslu á öllum öðrum Cherokee-bifreiðum, þar til nýja gerðarviðurkenningin nr. QO66, dags. 5. febrúar 1991, var gefin út af Bifreiðaskoðun Íslands hf. Stefndi heldur því fram, að þetta sé gildandi verklagsregla tollyfirvalda.

6. Enn fremur bendir stefnandi á, að túlka beri ákvæði 16. gr. tollalaga nr. 55/1987 um það, að innflytjandi beri ábyrgð á því, að upplýsingar séu réttar, á þann veg, að upplýsingar séu huglægt (subjektivt) „réttar", gefnar í góðri trú, enda þótt síðar komi í ljós, að þær voru hlutlægt (objektivt) ekki réttar.

7. Að endingu er vísað til traustfangsreglna stjórnsýsluréttar.

Málskostnaðarkrafa er reist á 129. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Málavextir í gagnsök.

Um málavexti í gagnsök má að mestu vísa til málavaxta í aðalsök.

Stefnandi í gagnsök lýsir málavöxtum á þann veg, að með bréfi, dags. 12. júní 1991, hafi tollstjórinn í Reykjavík tilkynnt Jöfri hf., að samkvæmt gerðarskoðun Bifreiðaskoðunar Íslands hf. væri eigin þyngd umræddra bifreiða, veginna samkvæmt ISO-staðli, 1530 kg, sem ylli því, að af þeim hefði átt að greiða 66% sérstakt gjald. Var þess jafnframt krafist, að Jöfur hf. legði fram leiðréttar aðflutningsskýrslur og greiddi skuld þá, sem myndaðist við nýjan útreikning á sérstaka gjaldinu.

Með úrskurði 25. júní 1991 endurákvarðaði ríkistollstjóri aðflutningsgjöld á 84 Cherokee-bifreiðum, innfluttum af Jöfri hf. Þann úrskurð kærði Jöfur hf. til ríkistollanefndar 18. júlí s. á. Ríkistollanefnd felldi sinn úrskurð 26. ágúst 1991. Samkvæmt þeim úrskurði var endurákvörðun ríkistollstjóra staðfest á 62 bifreiðum, er hlotið höfðu einfalda tollmeðferð (ET), en ákvæði úrskurðar vegna 22 bifreiða, er hlotið höfðu almenna tollmeðferð, voru felld úr gildi.

20. september 1991 ritaði tollstjórinn í Reykjavík stefnanda bréf og krafði hann um hin endurákvörðuðu aðflutningsgjöld af ofannefndum 62 bifreiðum, þ. e. vangreidd aðflutningsgjöld með virðisaukaskatti, en án dráttarvaxta, sbr. dskj. nr. 66. Allar ofangreindar bifreiðar höfðu hlotið einfalda tollmeðferð (ET), sbr. 2. mgr. 99. gr. tollalaga nr. 55/1987. Ein af þessum bifreiðum, sú með sendingarnúmer S HEG 1601 0NL RTM AO 43, tollafgreidd 4. maí 1990, hafði verið vöruskoðuð, og breyttist við það tollmeðferð hennar úr ET-meðferð í almenna tollmeðferð. Af þessari ástæðu endurgreiddu tollyfirvöld stefnanda 27. nóvember 1991 viðbótaraðflutningsgjöldin af þeirri bifreið. Nam sú endurgreiðsla 174.378 krónum.

Stefnandi hefur greitt hinar auknu álögur á bifreiðarnar sem hér segir:

1. 16. október 1991 alls 2.444.139 kr. Þar frá dregst endurgreiðsla vegna bifreiðanna S HEG 1601 O NL RTM AO 43, 174.378 kr. Eftir standa 2.269.816 kr., sem krafist er endurgreiðslu á.

2. 22. nóvember 1991 alls 2.457.729 kr., sem krafist er endurgreiðslu á.

3. 16. janúar 1992 2.344.517 kr. Þessari fjárhæð til frádráttar koma 149.372 kr., sem eru viðbótargjöld vegna bifreiðarinnar S Dis 27 11 O NL RTM AO 63, en hún var tollafgreidd eftir 5. febrúar 1991. Eftir standa þá 2.195.145 kr., sem krafist er endurgreiðslu á.

4. 30. apríl 1992 1.027.915 kr. Þessari fjárhæð til frádráttar koma alls 262.292 kr., sem eru viðbótargjöld vegna bifreiðanna S Heg 05 12 0 NL RTM AO 64 (og 66), er báðar voru tollafgreiddar eftir 5. febrúar 1991. Eftir standa þá 765.623 kr., sem krafist er endurgreiðslu á.

5. 22. maí 1992 609.452 kr. Þessari fjárhæð til frádráttar koma alls 269.210 kr., sem eru viðbótargjöld vegna bifreiðanna S Heg 19 12 O NL RTM AO 42 (og 62), er báðar voru tollafgreiddar eftir 5. febrúar 1991. Eftir standa þá 340.242 kr., sem krafist er endurgreiðslu á.

6. 1. september 1992 692.780 kr. Þessari fjárhæð til frádráttar koma alls 337.479 kr., sem eru viðbótargjöld vegna bifreiðanna S Dis 20 02 0 NL RTH AO 70 og S Dis 27 11 0 NL RTM AO 56, er báðar voru tollafgreiddar eftir 5. febrúar 1991. Eftir standa þá 355.301 kr., sem krafist er endurgreiðslu á.

Stefndi í gagnsök vísar til málavaxtalýsingar í aðalsök. Grundvöllur mála þessara sé úrskurður ríkistollanefndar á dskj. nr. 18, en samkvæmt honum hafi verið felld úr gildi endurákvörðun ríkistollstjóra vegna aðflutningsgjalda vegna 20 bifreiða (á að vera 21). Um gjaldskyldu á þeim bifreiðum sé deilt í aðalsök. Hins vegar hafi ríkistollanefnd staðfest endurákvörðun gjalda á 60 bifreiðum, sem tollafgreiddar hafi verið með svokallaðri einfaldri tollmeðferð.

Krafan í gagnsök er um endurgreiðslu á aðflutningsgjöldum vegna 54 bifreiða, sem allar voru tollafgreiddar með einfaldri tollafgreiðslu.

Málsástæður og lagarök stefnanda í gagnsök.

Gagnstefnandi heldur því fram, að endurákvörðun ríkistollanefndar á aðflutningsgjöldum af Cherokee-bifreiðunum, þeim er höfðu verið tollafgreiddar fyrir 5. febrúar 1991, sé afar ósanngjörn gagnvart Jöfri hf., sem hafi fram að þeim tíma greitt hin upphaflegu aðflutningsgjöld í góðri trú um þyngd bifreiðanna og verðlagt þær í samræmi við 58% aðflutningsgjöld. Hin góða trú forsvarsmanna Jöfurs hf., sem viðurkennd sé í úrskurði ríkistollanefndar, sé studd þeim atriðum, sem rakin eru í sjö töluliðum í málsástæðum stefnda í aðalsök, en stefnandi í gagnsök bætir eftirfarandi atriðum við sjöunda lið:

Hvað varðar það atriði, að bifreiðar þessar hafi verið tollafgreiddar með svokallaðri einfaldri tollmeðferð (ET) og því sé heimilt að endurákvarða gjöldin án tímatakmarkana andstætt því, sem gildir við almenna tollafgreiðslu, sbr. 99. gr. tollalaga nr. 55/1987, þá er þessu til að svara:

Lagagrein þessi og ýmsar aðrar greinar laganna voru settar til þess að eyða réttaróvissu á sviði tollamála, m. a. um fresti til endurákvörðunar á

aðflutningsgjöldum. Markmiðið með lagafrumvarpi þessu var að auka réttaröryggi á sviði tollamála. Til óþolandi réttaróvissu leiðir, ef tollyfirvöld geta án nokkurra tímamarka endurákvarðað aðflutningsgjöld af þeim vörum, sem hlotið hafa einfalda tollmeðferð. Að minnsta kosti verður að telja slíkt hæpið, þegar innflytjandi er í góðri trú og sú trú byggist m. a. á upplýsingum frá Bifreiðaskoðun Íslands hf., er á að hafa yfir réttum upplýsingum að ráða. Hér koma til álita traustfangsreglur á sviði stjórnarfarsréttar, en inntak þeirra er, að ívilnandi stjórnarathöfn, sem einstaklingur eða persóna að lögum sætir í góðri trú, skuli í ýmsum tilvikum standa, enda þótt hún sé röng að efni til.

Um málskostnað er vísað til 129. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Málsástæður og lagarök stefnda í gagnsök.

Stefndi í gagnsök bendir á, að óumdeilt sé í málinu, að allar bifreiðarnar vegi meira en 1500 kg. Beri því að greiða sérstakt gjald skv. VII. gjaldflokki reglugerðar nr. 613/1987 með síðari breytingum. Jafnframt hafi allar bifreiðarnar, sem gagnsökin fjallar um, verið tollafgreiddar skv. reglum um einfalda tollmeðferð. Um hana gildi reglur nr. 510/1990, sem leystu af hólmi reglur nr. 367/1984. Einfalda tollmeðferðin sé hraðari og endurskoðun tollskjala með öðrum hætti en við almenna tollmeðferð og því ríkari skyldur lagðar á herðar innflytjanda. Ótvíræð heimild sé skv. 2. mgr. 99. gr. tollalaga til að endurákvarða tolla og önnur gjöld, þó að 60 daga frestur 1. mgr. 99. gr. s. l. sé liðinn, ef innflytjandi hafi fengið vöruna afgreidda samkvæmt reglum um einfalda tollmeðferð.

Gagnstefnandi beri ábyrgð á allri skýslugjöf sinni til tollyfirvalda, sbr. 16. gr. tollalaga nr. 55/1987. Jafnframt beri hann ábyrgð á því, að þau skjöl, sem hann leggur fram, séu rétt. Ekki skipti máli, við hvaða gögn hann styðst við gerð aðflutningsskýrslna.

Gagnstefnandi stundi innflutning á bifreiðum í atvinnuskyni. Hann eigi að vita um þær reglur, sem gilda um útfyllingu á aðflutningsskýrslum, og gera sér grein fyrir þýðingu þess, að rétt eigin þyngd bifreiða sé tilgreind, jafnframt þeirri ábyrgð, sem hann beri, ef hann fylli ekki skýrslur út lögum samkvæmt eða gögn, sem hann leggur fram, séu ekki rétt. Það sé hans að afla gerðarviðurkenningar fyrir þær bifreiðar, er hann flytur inn. Bent er á, að skv. dskj. nr. 14 hafi gerðarviðurkenningar fyrir Jeep Cherokee verið aflað í október 1987 og breyting orðið á bifreiðunum frá þeim tíma og til febrúar 1991. Auk þess hafi orðið breyting á því, hvað felist í hugtakinu „eigin þyngd“ 1. mars 1988. Gagnstefnanda hafi því borið að afla nýrrar gerðarviðurkenningar fyrr.

Því er með öllu hafnað, að gagnstefndi beri ábyrgð á Bifreiðaskoðun Íslands hf. Um sé að ræða hlutafélag, sem tók til starfa 1. jan. 1989, og skv. dskj. nr. 48 er gagnstefnandi Jöfur hf. einn af stofnendum þess.

Um vöruskoðun bifreiðarinnar með sendingarnúmerinu S HEG 16 01 0 NL RTM AO43, sbr. dskj. nr. 26, er því haldið fram, að tollskoðun vegna tollmeðferðar umræddrar bifreiðar geti hvorki bundið tollyfirvöld um eigin þyngd hennar né leitt til þess, að aðflutningsgjöld annarra bifreiða verði ranglega ákvörðuð, sbr. dskj. nr. 69.

Að öðru leyti er vísað til fram lagðra gagna stefnanda í aðalsök.

Um málskostnað er vísað til 129. gr. laga nr. 91/1991.

Niðurstaða í aðalsök.

Stefnandi vitnar til 2. mgr. 16. gr. laga nr. 55/1987 um ábyrgð innflytjanda á réttum upplýsingum til tollyfirvalda. Af hálfu stefnda er haldið fram, að hann hafi huglægt séð veitt réttar upplýsingar.

Óumdeilt er í málinu, að stefndi skilaði inn gerðarviðurkenningu, sem unnin var árið 1987 af Bifreiðaeftirliti ríkisins vegna bifreiða, sem hann flutti inn árið 1990 og í ársbyrjun 1991. Í gerðarviðurkenningunni kemur fram, að bifreiðar af gerðinni Jeep Cherokee vógu 1353 kg og féllu þar með undir tollflokk nr. VI og voru afgreiddar með 58% tolli. Bifreiðaskoðun Íslands hf. gaf út gerðarviðurkenningu vegna sömu tegundar bifreiða 5. febrúar 1991, og kom þá í ljós, að Jeep Cherokee-bifreiðar, árgerð 1990 og 1991, vógu 1500 og 1530 kg eftir því, hvort um sjálfskiptar eða beinskiptar bifreiðar var að ræða, en þar með flokkuðust bifreiðarnar í tollflokk nr. VII og voru afgreiddar með 66% tolli.

Stefnandi þykir þrátt fyrir mótmæli stefnda hafa sýnt fram á, að það var umboðsaðila bifreiðarinnar að fara fram á gerðarskoðun hjá Bifreiðaskoðun Íslands hf., en ekki hins fyrrnefnda að hafa frumkvæðið að því, sbr. ákvæði reglugerðar nr. 655/1989, sem sett var samkvæmt umferðarlögum nr. 50/1987. Í 32. gr. reglugerðar nr. 108/1988, sem var einnig sett samkvæmt áðurnefndum umferðarlögum, segir: „Þegar ný gerð eða árgerð bifreiðar er flutt til landsins, skal hún færð til sérstakrar gerðarskoðunar hjá Bifreiðaeftirliti ríkisins, þar sem gengið er úr skugga um, að búnaður hennar allur sé í samræmi við settar reglur.“ Stefndi lagði ekki fram nýja gerðarviðurkenningu, þrátt fyrir það að hann væri að flytja inn nýja árgerð bifreiða, sem auk þess var breytt frá fyrri árgerð. Þá hafði reglum um eigin þyngd bifreiða verið breytt á þessum tíma. Stefndi verður þrátt fyrir mótmæli að bera hallann af því, að hann lagði ekki fram réttar upplýsingar til tollyfirvalda.

Í 2. mgr. 99. gr. áðurnefndra laga er fjallað um heimild til endurákvörð-

unar tolla og annarra gjalda þrátt fyrir ákvæði í 1. mgr. sömu greinar, sem kveður á um 60 daga frest. Síðan er fjallað um skilyrði þess, að ákvæðinu sé beitt, en þar kemur fram, að endurákvörðun sé heimil þrátt fyrir ákvæði 1. mgr., t. d., ef fram lögðum gögnum er áfátt, sbr. 1. mgr. 98. gr. títtnefndra laga, og gjöld þannig vanreiknuð við tollafgreiðslu.

Í greinargerð með 99. gr. laganna segir: „Greinin er nýmæli, og þrengir hún mjög rétt til endurákvörðunar aðflutningsgjalda á vörum, eftir að þær hafa verið tollafgreiddar. Nokkurrar réttaróvissu hefur gætt um það, hversu lengi sé heimilt að endurákveða gjöld, ef fullnægjandi gögn hafa verið lögð fram hjá tollyfirvaldi. Lagt er til með greininni, að tiltekinn verði ákveðinn frestur, allt að sextíu dagar fyrir hvorn aðila, til þess að krefjast leiðréttingar. Framangreind tímamörk gilda þó m. a. ekki, ef innflytjandi vissi eða mátti vita um rétta tollmeðferð vörunnar. Greinin þarfnast að öðru leyti ekki skýringar."

Þrátt fyrir mótmæli stefnda verður að fallast á með stefnanda, að í því tilviki, sem hér um ræðir, gildi tímamörk 2. mgr. 99. gr. laga nr. 55/1987 ekki, svo að tollstjóra hafi verið heimilt að endurákvarða tolla, þar sem fram lögðum gögnum var áfátt, svo sem tilgreint er í niðurlagi greinarinnar.

Þá þykir stefnandi hafa sýnt fram á, að inntak traustfangsreglna stjórnarfarsréttar eigi ekki við. Hér er ekki um ívilnandi stjórnvaldsathöfn að ræða, heldur gjaldtöku í formi skatta, sem var vanáætluð vegna rangra upplýsinga stefnda.

Þegar litið er til þess, sem hér að framan greinir, þykir rétt að taka til greina kröfu stefnanda í aðalsök með vísan til þeirra laga- og reglugerðarákvæða, sem hér að framan hafa verið rakin. Niðurstaðan er því sú, að felldur er úr gildi sá hluti úrskurðar ríkistollanefndar í úrskurði nr. 7, dags. 26. ágúst 1991, á dskj. nr. 18 um þær 20 bifreiðar, sem í úrskurðarorði greinir, svohljóðandi: „Endurákvörðun ríkistollstjóra á gjöldum af 20 Jeep Cherokee-bifreiðum, sem Jöfur hf. tollafgreiddi í almennri tollafgreiðslu á árunum 1990 og fyrir 5. 2. 1991 og falla utan 60 daga frests 1. mgr. 99. gr. tollalaga nr. 55/1987, er felld úr gildi."

Fram hefur komið, að bifreiðarnar, sem hér um ræðir, voru 21, en ekki 20, sbr. dskj. nr. 72. Hefur því ekki verið mótmælt af stefnda, og er miðað við 21 bifreið við úrlausn málsins. Stefndi, Jöfur hf., greiði stefnanda, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, 2.144.837 kr. ásamt dráttarvöxtum frá 20. desember 1990 til greiðsludags, sbr. 10. gr. reglugerðar nr. 61/1989.

Rétt þykir, að málskostnaður í aðalsök falli niður.

Niðurstaða í gagnsök.

Gagnstefnandi, Jöfur hf., hefur krafist endurgreiðslu á endurákvörðuðum aðflutningsgjöldum af 54 bifreiðum, samtals að fjárhæð 8.383.856 kr., auk dráttarvaxta.

Telja verður með vísan til niðurstöðu ríkistollanefndar í úrskurði á dskj. nr. 18, að stefndi í gagnsök hafi sýnt fram á, að tollyfirvöld hafi rúman rétt til endurákvörðunar tolla, þegar innflytjandi velur flýtimeðferð þá, sem í úrskurði er lýst, sbr. 2. mgr. 99. gr. tollalaga.

Með vísan til þeirra sjónarmiða, sem fram koma í niðurstöðu í aðalsök, og þess, sem hér að framan greinir, er aðalstefnandi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, sýknaður af kröfum stefnanda í gagnsök, Jöfurs hf.

Rétt þykir, að málskostnaður í gagnsök falli niður.

Ingibjörg Þorsteinsdóttir lögfræðingur flutti málið f. h. stefnanda í aðalsök.

Jón Ármann Guðjónsson lögfræðingur flutti málið f. h. stefnanda í gagnsök.

Dóminn kveður upp Halla Bachmann Ólafsdóttir, settur héraðsdómari.

Dómsorð:

Felldur er úr gildi sá hluti úrskurðar ríkistollanefndar í úrskurði nr. 7, dags. 26. ágúst 1991, um þær 20 bifreiðar, sem í úrskurðarorði greinir, svohljóðandi:

„Endurákvörðun ríkistollstjóra á gjöldum af 20 Jeep Cherokee-bifreiðum, sem Jöfur hf. tollafgreiddi í almennri tollafgreiðslu á árunum 1990 og fyrir 5. 2. 1991 og falla utan 60 daga frests 1. mgr. 99. gr. tollalaga nr. 55/1987, er felld úr gildi."

Stefndi í aðalsök, Jöfur hf., greiði stefnanda í aðalsök, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, 2.144.837 kr. með dráttarvöxtum frá 20. desember 1990 til greiðsludags, sbr. 10. gr. reglugerðar nr. 61/1989.

Málskostnaður í aðalsök fellur niður.

Stefndi í gagnsök, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, er sýknaður af öllum kröfum stefnanda í gagnsök, Jöfurs hf.

Málskostnaður í gagnsök fellur niður.