

Nd.

73. Frumvarp til laga

[67. mál]

um breyting á lögum um tollheimtu og toleftirlit, nr. 59 frá 28. maí 1969, með síðari breytingum.

Flm.: Friðrik Sophusson, Matthías Á. Mathiesen, Árni Gunnarsson,
Albert Guðmundsson, Sverrir Hermannsson.

1. gr.

7. gr. laganna breytist þannig:
- a) Í upptalningu í 2. mgr. bætist:
 - 2. Grundartangi.
 - 11. Reyðarfjörður.
 - 12. Höfn í Hornafirði.
Röð annarra aðaltollhafna breytist til samræmis.
 - b) Úr upptalningu í 4. mgr. falli niður:
 - 16. Reyðarfjörður.
 - 19. Höfn í Hornafirði.
Röð annara tollhafna breytist til samræmis.

2. gr.

3. málslíður 1. mgr. 16. gr. laganna orðist svo:
Einnig geta þeir ákveðið, í samráði við hafnaryfirvald og stjórnanda fars, að ferming eða afferming fars skuli fara fram á tilteknum stað í höfn, er hentugastur þykir vegna eftirlits hverju sinni.

3. gr.

1. málslíður 4. mgr. 19. gr. laganna orðist svo:
Óheimilt er að leggja aðkomuskipi að bryggju eða öðru hafnarmannvirki fyrr en að fengnu leyfi tollgæslunnar, sem einnig getur ákveðið í samráði við hafnar-yfirvöld og stjórnanda fars, hvar í höfn skipið skuli leggjast.

4. gr.

Í 1. mgr. 23. gr. laganna falli niður orðin „og færa í það, hvaða vörusendingar eru affermdar í hverri höfn“.

5. gr.

Úr 26. gr. laganna falli 3. mgr. niður.

6. gr.

37. gr. laganna breytist svo:

a) 8. mgr. orðist svo:

Geymsluhafi hefur haldsrétt í vörunni fyrir kröfu sinni um greiðslugjald. Haldsrétturinn útilokar þó ekki að tollstjóri geti selt vöruna á opinberu uppboði, og skulu þá tollur og önnur opinber gjöld, svo og geymslugjald, greiddast af uppboðsandvirðinu í réttu hlutfalli við kröfuupphæðir.

b) 9. mgr. falli niður.

7. gr.

Úr 1. málslíð 38. gr. laganna falli niður orðið „sérstöku“ og orðin „í hvert sinn“.

8. gr.

39. gr. laganna hljóði svo:

Stjórnendum farartækja, sem flytja ótollafgreiddar vörur, er óheimilt að fá þær til geymslu eða umsjár öðrum en tollgæslunni eða þeim, sem hefur umráð viðurkenndrar vörugeymslu samkvæmt 37. gr., nema leyfi viðkomandi tollstjóra komi til. Má hann setja þau skilyrði fyrir leyfinu, sem nauðsynleg eru til þess að tryggilega sé með vöruna farið.

9. gr.

Í 2. mgr. 40. gr. laganna komi í stað orðsins „þaðan“ orðin: úr vörslu þess aðila.

10. gr.

42. gr. laganna hljóði svo:

Þegar lokið er flokkun innfluttrar vöru eftir losun úr farartæki ber útgerðarmanni eða afgreiðslumanni að afhenda viðkomandi tollfyrvaldi eða umboðsmanni þess skrá um allar sýnilegar vantanir og skemmdir, sem komið hafa í ljós við flokkun varanna. Sé vara geymd óflokkuð í gámum eða á annan hátt, ber að geta þess. Tollfyrvald lætur þegar fara fram rannsókn á vöruvöntun og skemmdum, eftir því sem við verður komið.

11. gr.

Úr 49. gr. laganna falli 3. mgr. niður.

12. gr.

Úr 1. mgr. 52. gr. laganna, sbr. lög nr. 31/1979, falli niður orðin „stöðvun tollafgreiðslu til hlutaðeigandi aðilja“.

13. gr.

Úr 54. gr. laganna falli 2. málslíður 1. mgr. niður.

14. gr.

55. gr. laganna hljóði svo:

Ef vöru vantar úr aðkomufari, skal draga verðmæti þess, sem vantar, frá tollverði vörusendingar, enda hafi viðkomandi tollfyrvaldi verið tilkynnt um vöntun, hafi hún komið í ljós við flokkun, sbr. 42. gr.

Þá skal einnig lækka tollverð vara vegna vöntunar, þótt hún hafi ekki komið í ljós við flokkun, ef svo stendur á að vöruvöntun verður ekki ráðin af útliti ytri umbúða vörunnar eða varan hefur verið geymd óflokkuð. Skilyrði þess, að tollverð sé lækkað, er það, að krafa berist innan ákveðins frests, sem fjármálaráðuneytið setur, og að vöntunin sé sönnuð með vottorði tryggingarfélags eða á annan hátt, sem tollyfirvald metur gilt.

15. gr.

56. gr. laganna hljóði svo:

Hafi vara orðið fyrir skemmdum á leið hingað til lands, við affermingu eða í vörugæmslu innflytjanda, farmflytjanda eða tollvörugæmslu, skal lækka tollverð hennar eða endurgreiða toll vegna hennar sem svarar til þeirrar verðyrnunar sem orðið hefur á vörunni, enda sé hún sönnuð með framvísun tjónauppgjör tryggingarfélags, farmflytjanda eða farmsendanda.

16. gr.

57. gr. laganna, sbr. lög nr. 31/1979, breytist þannig:

- a) Úr 2. tölulið falli niður orðin „enda sé þá sett fullnægjandi trygging fyrir aðflutningsgjöldunum, þar til varan er sannanlega komin til útlanda eða útflutningur hennar nægilega tryggður samkvæmt nánari skilyrðum, sem sett verða þar að lútandi“.
- b) Úr 3. tölulið falli niður orðin „Ákvæði þetta tekur eigi til endursendinga á einstökum hlutum úr gölluðum vélum“.
- c) Nýr 4. töluliður hljóði svo:

Nú er vara send til útlanda til viðgerðar á kostnað framleiðanda, sem tekið hefur ábyrgð á vörunni, og skal þá ekki heimta toll af vörunni þegar hún er flutt inn aftur eftir að viðgerð er lokið, hvort sem um sama hlut er að ræða, viðgerðan, eða annan hlut ógallaðan, sem kemur í hans stað, enda séu færðar sönnur á að viðgerðin hafi verið ókeypis og ábyrgðin innifalin í upphaflegu tollverði vörunnar.

17. gr.

Úr 59. gr. laganna, sbr. lög nr. 2/1970, falli niður í niðurlagi 4. mgr. orðin „og getur eftir atvikum látið rannsaka atvinnuhúsnæði, reikningshald og bréfaviðskipti nefndra aðila“.

18. gr.

Úr 68. gr. laganna falli niður orðin „stöðvun tollafgreiðslu til hans, svo og“.

19. gr.

Úr 1. mgr. 69. gr. laganna, sbr. lög nr. 66/1973, falli niður orðin „eða skrá um talningu á vörum“.

20. gr.

Í 3. mgr. 72. gr. laganna komi í stað orðanna „ef ástæða er til að ætla“ orðin: ef færðar eru sönnur á.

21. gr.

Í 73. gr. laganna bætist ný 2. mgr. er hljóði svo:

Skilyrði þess, að framangreindum viðurlögum sé beitt, er að tilvikið falli undir ákvæði 3. mgr. 72. gr.

22. gr.

Lög þessi taka þegar gildi.

Greinargerð.

Frumvarp þetta var, ásamt tveimur öðrum frv. um tollamál, flutt á síðasta þingi. Flutningsmenn voru þeir sömu og flytja þau nú. Frumvörpin þrjú voru rædd á síðustu dögum þingsins og hlutu góðar undirtektir. Þessu frumvarpi fylgdi þá svofelld greinargerð (breytingar hafa verið gerðar á fylgiskjalsnúmerum):

Á þingskjali 72 (66. mál, Nd.) er frumvarp til laga um svokallaða „tollkrit“. Í því frumvarpi er gert ráð fyrir verulegum breytingum á 50. og 53. gr. laga um tollheimtu og tolleftirlit, þannig að fjármálaráðherra geti heimilað tollstjórum að veita greiðslufrest tolla og annarra aðflutningsgjalda.

Samtök þeirra, sem stunda innflutning, og farmflytjendur hafa um nokkurt skeið sýnt mikinn áhuga á greiðari og ódýrari innflutningsverslun. Á viðskiptaþingi Verslunarráðs Íslands, sem haldið var í apríl 1979, voru tollamál sérstakur liður á dagskrá. Var þar samþykkt að vinna að framgangi tillagna um breytingu á lögum um tollheimtu og tolleftirlit þar sem að því væri stefnt að:

1. Aðskilja vöruskoðun, tollafgreiðslu og meðferð tollskjala annars vegar og flutning vörunnar hins vegar, þannig að vöru megi flytja beint frá skipi í vörugeymslu innflytjanda.
2. Gera tollyfirvöldum mögulegt að taka upp reikningsviðskipti við innflytjendur að því er varðar innheimtu aðflutningsgjalda.
3. Kostnaður við tollheimtu og tolleftirlit sé borinn af ríkissjóði, eins og við aðra löggæslu, enda nýtur hann teknanna, auk þess sem stjórnvöld ákveða umfang eftirlitsins. Með því er stefnt að aukinni hagræðingu í störfum tollgæslunnar.

Sparnaður og hagræðing í kjölfar þessara breytinga, ef þær ná fram að ganga, er augljós. Nægir í því sambandi að vísa til álits tollanefndar frá 15. ágúst 1978.

Eins og fyrr segir, er ein helsta breytingin til að innleiða gjaldfrest á aðflutningsgjöldum breyting á 50. og 53. gr. laganna. Á þingskjali 72 er ítarleg greinargerð með þeim breytingum. Gjaldfrestur á aðflutningsgjöldum gerir hins vegar nauðsynlegar ýmsar breytingar á lögum um tollheimtu og tolleftirlit til aðlögunar nýrri skipan á uppgjöri aðflutningsgjalda. Er þær nauðsynlegu breytingar settar fram í þessu frumvarpi. Jafnframt eru gerðar breytingar til einföldunar og til samræmis breyttum viðskiptaháttum, sem auka enn á þann hag fyrir þjóðarbúið, sem gjaldfrestur á aðflutningsgjöldum er. Hins vegar eru ekki gerðar tillögur um breytingar sem leiði til þess, að kostnaður vegna tollgæslu verði borinn af ríkissjóði frekar en nú er. Kanna þarf nánar þann útgjaldaauka sem slíkt skapar fyrir ríkissjóð. Einnig þykir rétt að kanna ítarlega hvaða reglur gilda um greiðslu kostnaðar vegna tollgæslu í nágrannalöndum okkar. Sennilegt er þó, að slík breyting leiði til sparnaðar við tollgæslu og lækkunar vöruverðs, því að ætla má að umfang tollgæslunnar ráðist þá frekar af aðstæðum hverju sinni og einfaldari og hagkvæmari leiða verði yfirleitt leitað. Ósennilegt er, að kostnaður ríkissjóðs af tollgæslunni aukist verulega við slíka breytingu. Heildarkostnaður við tollgæsluna ætti hins vegar að lækka. Ekki þykir þó rétt að setja fram tillögur um slíkar breytingar fyrr en að undangenginni ítarlegri könnun.

Frumvarp þetta ber að skoða sem framlag flutningsmanna til þeirra mikilvægu umræðna, sem nú fara fram um gjaldfrest á aðflutningsgjöldum. Fjöldmörg atriði þarf að kanna, en æskilegt er að málinu verði hraðað eftir föngum.

Um einstakar greinar.

Um 1. gr.

Eftir að járnblendiverksmiðjan á Grundartanga tók til starfa eru afgreidd þar á viku hverri mörg skip, sem koma þangað beint frá útlöndum og sigla aftur án viðkomu á öðrum höfnum. Þá munu vera uppi ráðagerðir um að koma á fót tollvörugeymslu á Reyðarfirði og er forsenda þess, að þar sé aðaltollhöfn. Höfn í Horna-

firði er í örum vexti sem útgerðar- og viðskiptamiðstöð, en sem stendur er engin aðaltollhöfn á svæðinu frá Eskifirði til Vestmannaeyja. Þessar breytingar eru því æskilegar vegna breyttra flutningaleiða.

Um 2. gr.

Óvarlegt sýnist að tollgæslumenn geti án nokkurs samráðs við stjórnanda fars ákveðið losunarstað skips í höfn, þar sem slíkt getur valdið miklum aukakostnaði fyrir útgerðina.

Um 3. gr.

Sjá athugasemd við 2. gr.

Um 4. gr.

Við nútímaaðstæður er algerlega útilokað fyrir „stjórnanda fars“ að fylgjast nákvæmlega með losun og færa inn í farmskrá, hvaða sendingar eru losaðar á hverjum stað.

Um 5. gr.

Telja verður fullnægjandi þá skýrslu, sem ákveðin er í 42. gr. laganna, enda hefur annars ekki verið krafist til þessa, þar sem flutningur í vörugámum gerir slíka talningu óframkvæmanlega jafnhliða affermingu.

Um 6. gr.

- a) Óeðlilegt er, að ríkissjóður hafi algjöran forgang við skiptingu uppboðsandvirðis. Skipafélögin og flugfélögin verða fyrir milljóna tjóni árlega vegna þessa ákvæðis, þegar uppboðsandvirði hrekkur ekki fyrir meiru en tollum og öðrum opinberum gjöldum.
- b) Það leiðir af breytingu á 8. mgr., sbr. a-lið, að fella 9. mgr. niður.

Um 7. gr.

Breytingin tengist gjaldfresti á aðflutningsgjöldum og miðar að því að heimila tollyfirvöldum að gefa leyfi til beins heimflutnings vöru.

Um 8. gr.

Sjá aths. við 7. gr.

Um 9. gr.

Nauðsynlegt er hjá farmflytjendum, einkum hjá skipafélögum, að flytja vörur milli geymslusræða sinna, ýmist vegna öryggis, eðlis vöru eða rúmleysis. Tollstjóri fær í raun ekki nákvæmar upplýsingar um geymslustað í byrjun, nema á hvers vegum vara er geymd, og því ekki rökrétt að hann þurfi að leyfa slíka tilfærslu hverju sinni.

Um 10. gr.

Þessi breyting er til samræmis við breytta starfshætti og flutningaaðferðir. Vegna vinnuhraða er útilokað að gera slíka skrá þegar að lokinni losun heldur verður að miða við flokkun, sem fram fer jafnhliða og í framhaldi af losun. Þá er orðið algengt að vörur séu fluttar í gámum og oft geymdar í þeim til afhendingar. Er því útilokað við flokkun eftir losun að segja til um, hvort eitthvað er athugavert við ástand eða magn vöru, sem þannig er geymd.

Um 11. gr.

Þessi breyting er gerð vegna gjaldfrests á aðflutningsgjöldum, þar sem nákvæm skoðun fer e. t. v. ekki fram við afhendingu og upplýsingar um að vara hafi glatast

koma fram síðar. Einnig er eðlilegt að sömu reglur gildi um flutning innanlands og milli landa og óréttlátt að innheimta toll af vöru sem „glatast hefur eða farist í flutningi innanlands“.

Um 12. gr.

Stöðvun tollafgreiðslu er harkaleg aðgerð, sem getur riðið fyrirtækjum að fullu. Ákvæðin um dráttarvexti og dagsektir ættu að vera fullnægjandi.

Um 13. gr.

Breytinguna leiðir af gjaldfresti á aðflutningsgjöldum. Er lagt til að vörur, sem afhentar eru án þess að tollur sé greiddur (gjaldfrestur veittur fyrir aðflutningsgjöldum), séu ekki veðhæfar fyrir aðflutningsgjöldum, enda væri sala þá óheimil og gjaldfrestur kæmi ekki að haldi, heldur séu veð tekin í öðrum eignum skuldara.

Um 14. gr.

Í núgildandi lögum er aðeins veitt heimild til að lækka tollverð vöru vegna vöntunar. Er lagt til að það sé skýrt orðað, að innflytjanda beri ekki að greiða toll af vöru sem hann aldrei fær, enda er svo almennt ekki gert, ef vöntunin hefur verið staðreynd, sbr. 42. gr. Vegna breyttra flutningaaðferða með gámum getur verið að vöruvöntun komi ekki fram fyrir en síðar, og þarf að breyta greininni til að ná til slíkra sannanlegra tilvika.

Um 15. gr.

Breytingin stafar að nokkru af gjaldfresti á aðflutningsgjöldum og miðar að því, að tollur lækki sem svarar skemmdum í öllum tilfellum, hvar svo sem varan skemmist. Virðist eðlilegt að líta svo á, að vara, sem sannanlega skemmist áður en til sölu kemur, hafi að því marki ekki verið flutt inn og skipti þá ekki máli hvort hún skemmist í geymslum innflytjanda eða skipafélags.

Um 16. gr.

- a) Nú er krafist fullnægjandi tryggingar á aðflutningsgjöldum fyrir endursendar vörur þar til þær eru sannanlega komnar til útlanda eða útflutningur þeirra nægjanlega tryggður samkvæmt nánari skilyrðum. Þetta ákvæði er bæði ósanngjarn og óþarft og hefur valdið þeim, sem þurft hafa að endursenda vörur, verulegum óþægindum og kostnaði. Önnur lagaákvæði tryggja, að „viðtakandi“ fær þessa vöru aldrei í sína vörslu án þess að áður hafi verið gengið frá greiðslu aðflutningsgjalda. Er því óþarft að krefjast tryggingar í slíkum tilvikum, frekar en um aðrar vörur sem eru í vörslu farmflytjanda, þar til aðflutningsgjöld hafa verið greidd. Er því lagt til að þetta tryggingarákvæði verði fellt niður.
- b) Í þessum tölulið er veitt heimild til að endurgreiða aðflutningsgjöld af gölluðum vélum, sem endursendar eru til útlanda. Í niðurlagi greinarinnar eru þó einstakir hlutar úr gölluðum vélum undanskildir. Gallaður hluti úr vél getur hæglega verið verulegur hluti af heildarverðmæti vélarinnar. Sé um stórar vélar að ræða, t. d. rafstöðvar, prentvélar o. fl., er fráleitt að þurfa að senda alla vélina utan á ný til þess að fá notið þessa ákvæðis um endurgreiðslu aðflutningsgjalda, ef unnt er að senda gallaða hlutann sérstaklega. Er því lagt til að þessi takmörkun verði felld niður.
- c) Þessum tölulið er ætlað að koma í veg fyrir tvítollun af vörum, sem sendar eru til viðgerðar á kostnað seljanda. eru fyrst og fremst höfð í huga nákvæmnistæki, sem vandkvæði eru á að gera við héraendis og seljandi hefur selt með ákveðinni ábyrgð. Tillit til þessarar ábyrgðar hefur að sjálfsögðu verið tekið í upphaflegu verði vörunnar og tollur þar með greiddur af ábyrgðinni í upphaflegu tollverði. Eigi að greiða toll á ný af ókeypis viðgerð er um tvítollun að ræða.

Um 17. gr.

Lagt er til að heimild tollyfirvalda í lögum nr. 2/1970 til að rannsaka atvinnu-
húsnæði, reikningshald og bréfaviðskipti í þeim tilvikum, sem þar er um að ræða,
verði felld niður. Virðist eðlilegt að það sé verksvið dómstóla að úrskurða hvort
slík rannsókn skuli framkvæmd.

Um 18. gr.

Framlagning skjala getur verið ómöguleg og útvegum sönnunargagna getur tekið
langan tíma. Dagskeftr eru nægjanlegt aðhald til þess að skjölum, sem unnt er að
afla, sé skilað. Stöðvun tollafgreiðslu er óeðlileg refsing í slíkum tilvikum og getur
valdið þriðja aðila tjóni, t. d. erlendum seljanda, þótt hann eigi enga aðild að málinu.

Um 19. gr.

Sjá athugasemd við 5. gr.

Um 20. gr.

Orðin „ástæða til að ætla“ eru teygjanlegt hugtak og því lagt til að greinilegar
sé komist að orði.

Um 21. gr.

Rétt þykir að vitneskju leigusala um ólögmetta notkun fars af leigutaka þurfi til
að ákvæðum um upptöku fars verði beitt.

Um 22. gr.

Þarfnast ekki skýringa.