

**Ed.**

## **328. Frumvarp til laga**

um breyting á lögum nr. 63 31. desember 1937, um tollheimtu og tolleftirlit.

Frá fjárhagsnefnd.

### 1. gr.

3. gr. laganna orðist svo:

Á höfnum, þar sem ekki er tollstjóri, en fjármálaráðuneytið telur nauðsyn á að hafa tollheimtu og tolleftirlit, skal tollstjóri í því umdæmi, sem höfnin er, hafa umboðsmann. Ráðuneytið gerir skrá um það, hvar tollstjórar hafa aðsetur og á hvaða höfnum þeir hafa umboðsmenn, og birtir skrána í Lögbirtingablaðinu og B-deild Stjórnartíðindanna. Verði breytingar á skránni, auglýsir ráðuneytið það á sama hátt.

Þegar talað er um höfn í lögum þessum, er átt við höfn, þar sem tollstjóri er eða umboðsmaður tollstjóra.

### 2. gr.

Á eftir 1. málsg. 5. gr. laganna bætast 2 nýjar málsgreinar:

Skipstjóra aðkomuskips, sem er innan landhelginnar, ber að sigla skipi sínu til ákvörðunarstaðar eins beina leið og eins hraðfara og ástæður leyfa.

Þá er tollstjórninni heimilt, ef henni þykir ástæða til, að mæla svo fyrir, að skip megi ekki liggja eða hafast að utan hafna innan landhelginnar.

### 3. gr.

7. gr. laganna orðist svo:

Ákveða má með reglugerð, að öll skip og flugför skuli á leið frá útlöndum, eða áður en lagt er af stað til útlanda, koma, nema tilneydd séu, á tilteknar hafnir eða flugvelli til að fá fyrstu eða síðustu afgreiðslu hér á landi.

Verði slík reglugerð, sem hér er gert ráð fyrir, gefin út, skal hún ekki öðlast gildi fyrr en 3 mánuðum eftir að hún er gefin út, og skal senda hana umboðsmönnum ríkisins í öðrum löndum.

### 4. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

## Greinargerð.

Frumvarp þetta er flutt eftir ósk fjármálaráðherra, og hafa einstakir nefndarmenn óbundnar hendur um einstök atriði þess. Millipinganefnd í skatta- og tollamálum hefir að tilhlutun fjárhagsnefndar farið yfir frumvarpið og hefir ekkert haft við það að athuga efnislega.

Frv. fylgdu eftirfarandi ástæður:

Með frumvarpinu er ætlað til, að gerðar verði breytingar á þremur greinum laganna um tollheimtu og tolleftirlit, en við framkvæmd laganna hefir komið í ljós, að breytingar þessar eru nauðsynlegar. Við samning þessara breytinga hefir verið stuðzt við erlend lagafyrirmæli um þessi efni, en tollmálin eru ein þeirra mála, þar sem fylgja verður alþjóðareglum svo sem mögulegt er. Um einstakar greinar frumvarpsins skal þetta tekið fram:

### Um 1. gr.

Í þessari grein er gert ráð fyrir breyting á 3. gr. laganna, en eftir þeirri grein, eins og hún er nú, skulu tollyfirvöldin hafa umboðsmenn á öllum þeim löggiltum höfnum, þar sem þau hafa ekki sjálf aðsetur. Jafnan hefir verið litið svo á, að löggilt höfn og löggiltur verzlunarstaður væri það sama.

Fyrirmælið í 3. gr. tolllaganna, að tollyfirvöldin skuli hafa umboðsmenn á þeim löggiltum höfnum, þar sem þau hafa ekki sjálf aðsetur, var tekið eftir 5. gr. laganna nr. 65/1933, um sóttvarnir gagnvart útlöndum, en í 5. gr. þeirra segir, að sóttvarnarnefnd skuli vera á hverjum löggiltum verzlunarstað hér á landi, og að ef sýslumaður hafi ekki aðsetur á verzlunarstaðnum, skuli umboðsmaður hans þar vera formaður sóttvarnarnefndar og sóttgæzlumaður. Bæði um þetta fyrirmæli og um fyrirnefnd fyrirmæli í 3. gr. tolllaganna er það að segja, að þeim hefir ekki verið framfylgt alstaðar, og er það eðlilegt, þar sem telja má næsta ókleift að fullnægja þeim sumstaðar, og þar að auki hefir það enga þýðingu haft fyrir atvinnulífið, að þeim væri framfylgt þar. Er hér átt við þá löggilta verzlunarstaði, þar sem er engin föst verzlun eða atvinnurekstur, sem leiða af sér skipakomur. Sem dæmi þessara löggiltra verzlunarstaða nægir að nefna Mariuhöfn í Hvalfirði, Fjörð í Múlahreppi, Selvík í Skagafirði, Fjallahöfn í Axarfirði, Dyrhóla, Jökulsárós á Sólheimasandi og Holtsós undir Eyjafjöllum. Þessu til viðbótar skal á hinn bóginn á það bent, að til eru hér á landi hafnir, sem ekki eru löggiltar, en þar sem er verzlun og atvinnurekstur, sem leiða af sér skipakomur. Nægir í þessu sambandi að benda á Ingólfsfjörð og Hrisey. Það hafa að vísu verið gefin út lög um löggilding verzlunarstaðar við Syðstabæ í Hrisey, en þar sem takmörk verzlunarlóðarinnar hafa ekki verið ákveðin og birt, hafa lög þessi ekki öðlzt gildi. Það hafa vandræði af þessu hlotizt, og hefir m. a. þurft að endurgreiða skipakomugjöld af skipum, sem lágu við Syðstabæ og hreppstjóri fór út í.

Þýðing þess að lögum, að verzlunarstaður er löggiltur, er, auk þess, sem fyrr getur, aðallega sú, að þar má stofna fasta verzlun, að þá getur hver sá maður, sem rétt hefir til verzlunar hér á landi, fengið sér útmælda lóð til verzlunar þar, að sjávarútvegsmenn, sem búsettir eru hér á landi, geta fengið sér þar útmælda lóð til útvegs, að á lóðir eða húseignir, sem þar eru, má ekki leggja þá kvöð, að þær megi ekki nota til verzlunar eða annarar tiltekinnar atvinnu, að einstakir menn, sem kunna að eiga höfn, sem slíkur verzlunarstaður er við, mega ekki bægja neinum frá að leggja skipum sínum þar við akkeri, né frá aðgöngu að höfninni til þess að ferma eða afferma skip, að svo miklu leyti, sem það kemur ekki í bága við bryggjuafnot sjálfra þeirra, að slíkir menn megi ekki heldur varna stjórnarvöldum eða einstökum mönnum að gera hringa, landfestar eða önnur skipfestaráhöld þar á höfninni, sem slík áhöld eru nauðsynleg, og að þessir menn mega ekki banna öðrum að gera þar lendingarbætur eða aðrar umbætur, sem eru nauðsynlegar sjávarútvegi þar. Af þessari upptalningu sést það, að nauðsynin á að fá tiltekinn stað löggiltan sem verzlunarstað kemur í flestum tilfellum til áður en á staðnum

er stofnsett verzlun eða atvinnurekstur, sem leiða af sér skipakomur, og að það getur hæglega komið fyrir, að á stað, sem hefir verið löggiltur sem verzlunarstaður, komi aldrei verzlun eða atvinnurekstur, sem leiða af sér skipakomur. Það er því ekki rétt að skylda tollyfirvöldin til að hafa umboðsmenn á öllum þeim stöðum, sem hafa verið löggiltir sem verzlunarstaðir. Auk þess er það ekki með öllu hættulaust að gera ráð fyrir því í lögum, að á höfnum séu tollumboðsmenn, sem geti afgreitt skip, þar sem engir eru og ókleift getur verið að fylgjast með skipakomum.

Í nágrannalöndunum, t. d. í Noregi, er það tollráðuneytið, sem ákveður það, hvar tolltökustaðir (tollsteder) skuli vera. Hér er ætlað til, að fjármálaráðuneytið ákveði það eftir þörfunum á hverjum tíma. Er það hliðstætt því, sem annarstaðar tíðkast.

#### Um 2. gr.

Fyrri viðbótin við 5. gr. laganna á að vera aðvörun til þeirra, sem hafa smygl í huga, og með henni á að skapa grundvöll undir refsíabyrgð, ef svo ber undir, að ekki verður hægt fyrir tolleftirlitið eða varðskipin að færa sannanir fyrir því, að smygl í land eða í önnur skip hafi átt sér stað utan hafna. Refsíabyrgðin lendir því á skipum, sem eru að sveima um í landhelginni, stöðva ferð sína eða taka krök á leið sína, sem þau geta ekki gefið fullnægjandi skýringar á. Fyrirmæli þetta er samhljóða 12. gr. norsku tolllaganna og hefir reynzt þar nauðsynlegt í baráttunni við smyglaraskip.

Með síðari viðbótinni við 5. gr. er það gert mögulegt að banna skipum, sem í eru tollvörur, að liggja eða hafast að utan hafna, þar sem engu tolleftirliti er hægt að koma við og því auðvelt að smygla tollvörum í land eða í önnur skip. Heimild þessi mun að sjálfsögðu ekki verða notuð, nema sérstaklega standi á, en reynslan hefir sýnt það, að nauðsynlegt getur verið, að í lögum sé til heimild sem þessi.

#### Um 3. gr.

Heimildin í 7. gr. hefir verið bundin við farþega- og vöruflutningaskip, en reynslan hefir sýnt það, að það getur ekki síður verið varhugavert að heimila öðrum skipum að afgreiða sig frá útlöndum á hinum smærri höfnum, þar sem engin sérstök tollgæzla er og ekki er hægt að koma við öruggri tollrannsókn, sem ekki verður framkvæmd nema af æfðum mönnum. Það er því lagt til, að heimildin geti tekið til allra skipa. Samskonar heimild í tolllögum nágrannaríkjanna er engum takmörkum háð, svo að hér á landi, þar sem ekki er eins öflug tollgæzla og þar, ætti því síður að vera ástæða til að takmarka hér þessa heimild.

Þá er gert ráð fyrir heimild til að fyrirskipa skipum að afgreiða sig til útlanda frá tilteknum höfnum. Það er afarþýðingarmikið, að þess sé vandlega gætt, að skip fari ekki héðan fyrr en full grein hefir verið gerð fyrir útflutningsfarmi. Reynslan hefir sýnt það, að slík rannsókn er oft ekki á valdi tollumboðsmanna á hinum smærri höfnum, og ef ástæða er til að rengja skýrslur um farm, getur oft verið ómögulegt að koma við rannsókn á farmi á þessum höfnum.

Ákvæðin um tilkynningarskylduna eru felld niður. Það þykir réttara, að ákvæðin um hana og yfirleitt ákvæðin um þau atriði, sem ræðir um í 7. gr. laganna, séu sett í reglugerð, og má þá fara eftir þörfunum á hverjum stað og tíma. Á ófriðartímum, eins og nú eru, er ekki rétt að leggja tilkynningarskyldu á skipin.

Loks er lagt til, að ákvæðið um það, að brot á reglugerðinni skuli ákveðin eftir lestatölu skipa og farþega- og vörurúmi flugtækja, skuli felld niður. Það þykir rétt, að þessi refsing, eins og aðrar refsingar eftir lögunum, sé ákveðin af dómara eftir málavöxtum. Heimildin til að ákveða sektir fyrir brot gegn reglugerðinni er í 48. gr. laganna.

#### Um 4. gr.

Gefur ekki tilefni til athugasemda.