

TOLL PÓSTURINN

FRÉTTABLAÐ TOLLSTJÓRA
FEBRÚAR 2013



08 „Styður tollvörður á hnapp...”

27 Starfsþróun

47 Greiðsluuppgjör opinberra gjalda

Efnisyfirlit



Tollpósturinn

Fréttablað Tollstjóra
13. árg., 1. töl.

Ábyrgðarmaður: Snorri Olsen

Ritstjóri: Ásdís Eir Símonardóttir (áes)

Ritnefnd:

Ásdís Eir Símonardóttir (áes)
Guðmundur Jónasson (gj)
Ingileif Eyleifsdóttir (ie)
Linda Rut Benediktsdóttir (lrb)
Sigfríður Gunnlaugsdóttir (sg)

Ljósmyndari: Ómar Ragnarsson

Prófkalestur: Jenný Steinarsdóttir
og Selma Grétarsdóttir

Forsíðumynd: Hluti af mósálfverki
Gerðar Helgadóttur á Tollhúsinu
Hönnun/umbrot: 2B Hönnunarstofa
Prentvinnsla: Ísafoldarprentsmiðja
Pappír: G-print

- 03 Innheimta opinberra gjalda
- 04 Tollstjóri 2020
- 06 Nýtt stjórnskipulag
- 07 Þróunarsvið
- 08 „Styður tollvörður á hnapp...“
- 12 Gosflug
- 14 Viðtal: Sigurður Kristjánsson
- 17 Nýir tollverðir
- 18 Menningarverðmæti, umhverfisglæpir og CITES
- 21 Starfsaldursafmæli
- 22 Lögreglumenn við tollafgreiðslur skipa
- 23 Nýir tollverðir
- 24 Viðtal: Guðrún Sólveig Ríkarósdóttir Owen
- 26 Tollskóli ríkisins / SKIL
- 27 Starfsþróun
- 28 Viðtal: Björn Pálsson
- 30 Í upphafi skal endinn skoða
- 33 Nýir tollverðir
- 34 Innleiðing á NCTS og TARIC tollakerfum
- 35 Innleiðing gæðastjórnkerfis
- 36 AEO-verkefnið
- 38 Uppbygging þjónustumiðaðrar högunar og tengd verkefni
- 39 Úttekt á þjónustumálum
- 40 Útdeildin á Keflavíkurflugvelli
- 42 Vefurinn
- 43 Fölsuð hjólreiðaljós
- 44 Norrænt samstarf
- 45 Fræðsla um Evrópumál á vegum Tollstjóra
- 46 Hvað fellst í TAIEX-aðstoð?
- 47 Greiðsluuppgjör opinberra gjalda



Innheimta opinberra gjalda

Við verndum samfélagið og tryggjum ríkinu tekjur. Þessi einfalda setning er skilgreining á hlutverki Tollstjóra. Í þessu felst að kjarnastarfsemi Tollstjóra er á sviði tollstjórnar- og innheimtumála. Tollstjóri hefur með höndum tollgæslu í landinu ásamt innheimtu opinberra gjalda fyrir ríki og sveitarfélög í stjórnsýsluumdæmi Reykjavíkur. Af þessu má sjá að þau verkefni sem snúa að innheimtu opinberra gjalda eru stór hluti í starfsemi embættisins. Þessi verkefni eru í senn krefjandi og vandasöm. Því er mjög mikilvægt fyrir ríki og sveitarfélög að vel sé haldið utan um þessi verkefni og stuðlað að framþróun þeirra.

Á undanförunum árum hefur ríkissjóður verið rekinn með halla. Eitt af því sem skiptir máli varðandi afkomu ríkissjóðs er hversu vel gengur að innheimta álagða skatta og gjöld. Þau gjöld sem aðallega er litið til þegar innheimtuárangur er mældur eru staðgreiðsla launagreiðenda, virðisaukaskattur, greiðslufrestur í tolli, þing- og sveitarsjóðsgjöld einstaklinga og þinggjöld lögaðila. Miklu máli skiptir að vel sé staðið að innheimtu á opinberum gjöldum þannig að góðum innheimtuárangri sé náð á sem hagkvæmastan hátt. Þegar innheimtuárangur síðustu ára er skoðaður kemur í ljós að innheimtuárangur versnaði töluvert eftir árið 2007 og var innheimtuárangur ársins 2009 verst innheimtuárangur síðastliðin tíu ár. Síðan 2009 hefur sú jákvæða þróun átt sér stað að innheimtuárangur hefur batnað ár frá ári og innheimtuárangur ársins 2011 er besti árangur sem við höfum náð síðastliðin tíu ár. Allar tölur benda til þess að innheimtuárangur ársins 2012 verði enn betri en árið 2011. Samanburður leiðir í ljós að á milli árana 2010 og 2011 hefur innheimtan batnað um 2,1% miðað við stöðu innheimtu þann 1. júlí árið á eftir viðkomandi álagningarári. Augljóst er að bætt innheimta skiptir verulegu máli fyrir afkomu ríkissjóðs þegar haft er í huga að 1% betri innheimtuárangur í framantöldum gjöldum eru tæpir fimm milljarðar króna. Eins og áður segir eru

viðbendingar um að innheimtuárangur verði betri á árinu 2012 en á árinu 2011, jafnvel allt að 2% betri.

Í fjárlögum fyrir árið 2013 er gert ráð fyrir að innheimtumenn ríkissjóðs fari í sérstakar aðgerðir til að tryggja góðan innheimtuárangur og sú stefnumótun er sett þar fram að innheimtuárangur verði enn betri á árinu 2013 en 2012. Til þess að styrkja framkvæmd á innheimtu opinberra gjalda og til þess að auka líkur á því að sú stefna sem kemur fram í fjárlögum ársins 2013 um að bæta innheimtuárangur og skilvirkni innheimtu á opinberum gjöldum gangi eftir var í desember sl. lögfest samræmingarhlutverk Tollstjóra á sviði innheimtu opinberra gjalda sbr. 7. gr. laga nr. 146/2012, um ráðstafanir í ríkisfjármálum. Lagagreinin felur í sér breytingu á 1. mgr. 111. gr. laga nr. 90/2003, um tekjuskatt. Tollstjóri hefur undanfarin ár gegnt eftirlits- og samræmingarhlutverki á sviði innheimtu opinberra gjalda á grundvelli erindisbréfs fjármála- og efnahagsráðuneytisins frá 16. janúar 1998 og auglýsingar nr. 38/1998, um verkefni Tollstjóra á sviði innheimtumála. Þetta sérstaka hlutverk Tollstjóra sem innheimtumanns ríkissjóðs hefur nú verið lögfest en í því felst í fyrsta lagi stefnumótun á sviði innheimtumála á landsvísi með hagræðingu, samræmingu, framþróun og öryggi varðandi innheimtu opinberra gjalda að leiðarljósi. Í öðru lagi samræmingar- og eftirlitshlutverk gagnvart öðrum innheimtumönnum ríkissjóðs, m.a. með setningu verklagsreglna. Tollstjóra er heimilt að beina bindandi fyrirmælum til annarra innheimtumanna um innheimtu- aðgerðir í einstökum málum ef settar reglur eru ekki virtar. Í þriðja lagi umsjón og þróun tölvukerfa og rafrænnar stjórnsýslu á sviði innheimtu skatta og gjalda. Allt eru þetta verkefni sem er mikilvægt að sinna af kostgæfni og stefnir Tollstjóri að því að á þessu ári verði unnið að og sett fram skýr markmið og stefna í innheimtu á opinberum gjöldum.

Snorri Ólsen,
tollstjóri



Tollstjóri 2020

Sókn fyrir atvinnulíf og samfélag

Tollstjóri 2020 er stefnumarkandi skjal um öfluga og skilvirka stofnun sem styður við atvinnulífið og velferð allra hópa samfélagsins. Það felur í sér áform um fjárfestingar í mannauði og nauðsynlegum innviðum Tollstjóra og stefnu um hvernig megi styrkja menntun og menningu, nýsköpun og þróun innan stofnunarinnar í þágu samfélagsins í heild.

Hlutverk

Við verndum samfélagið og tryggjum ríkinu tekjur

Kjarnastarfsemi Tollstjóra er á sviði tollstjórnar og innheimtumála. Tollstjóri hefur með höndum tollgæslu í landinu ásamt innheimtu opinberra gjalda fyrir ríki og sveitarfélög í stjórnsýsluumdæmi Reykjavíkur. Með markvissum og nútímalegum aðferðum stuðlar embættið að aukinni samkeppnishæfni atvinnulífs og auknum lífsgæðum einstaklinganna.

Stefna

Stefna Tollstjóra er að vera framsækin ríkisstofnun sem er þekkt fyrir að standa vörð um hagsmuni almennings og atvinnulífs, veita góða og skilvirka þjónustu og hlúa að mannauði sínum.

Framtíðarsýn

Árið 2020 verði stjórnsýsla á sviði innheimtu opinberra gjalda og tollamála einföld, skilvirk og hagkvæm. Tollstjóri verði framsækin, traust stofnun sem með samvinnu við hagsmunaðila stuðlar að velferð allra hópa samfélagsins. Tollstjóri verði í fremstu röð hvað varðar fagmennsku og rafræna stjórnsýslu.



Gildi

Gildi Tollstjóra eru **traust**, **samvinna** og **framsækni**

Traust birtist í því að ganga má út frá því sem vísu að afgreiðsla mála byggir á fyrirliggjandi staðreyndum og er í samræmi við lög, reglur og góða stjórnsýsluhætti. Viðskiptavinir og starfsmenn geta treyst því að erindi þeirra séu unnin af réttlæti og að allir njóti jafnræðis. Áreiðanleiki í samskiptum, vandaðir starfshættir og vilji til að gera stöðugt betur leiðir til þess að allir hópar samfélagsins upplifa trausta og góða þjónustu.

Samvinnan birtist í því að lögð er áhersla á gott samstarf við hagsmunaaðila vegna þess að starfsmenn trúa að það skili gagnkvæmum ávinningi. Gagnkvæm virðing leiðir til uppbyggilegra skoðanaskipta og heilbrigðs ágreinings. Starfsmenn hafa hjartsýni, gleði og jákvæðni að leiðarljósi í öllum samskiptum. Ánægjulegt og gefandi samstarf jafnt innbyrðis og gagnvart hagsmunaaðilum stuðlar að góðum starfsanda, starfsánægju og framþróun verkefna.

Framsæknin birtist í því að lögð er áhersla á þekkingu, nýjustu tækni og einföldun ferla til hagsbóta fyrir hagsmunaaðila og starfsmenn. Kapp er lagt á að hagsmunaaðilar fái bestu mögulegu lausnir hverju sinni. Starfsmenn sýna frumkvæði í starfi og láta verkin tala. Markmið eru sett og árangur mældur. Starfsmenn viðurkenna mistök og læra af þeim.

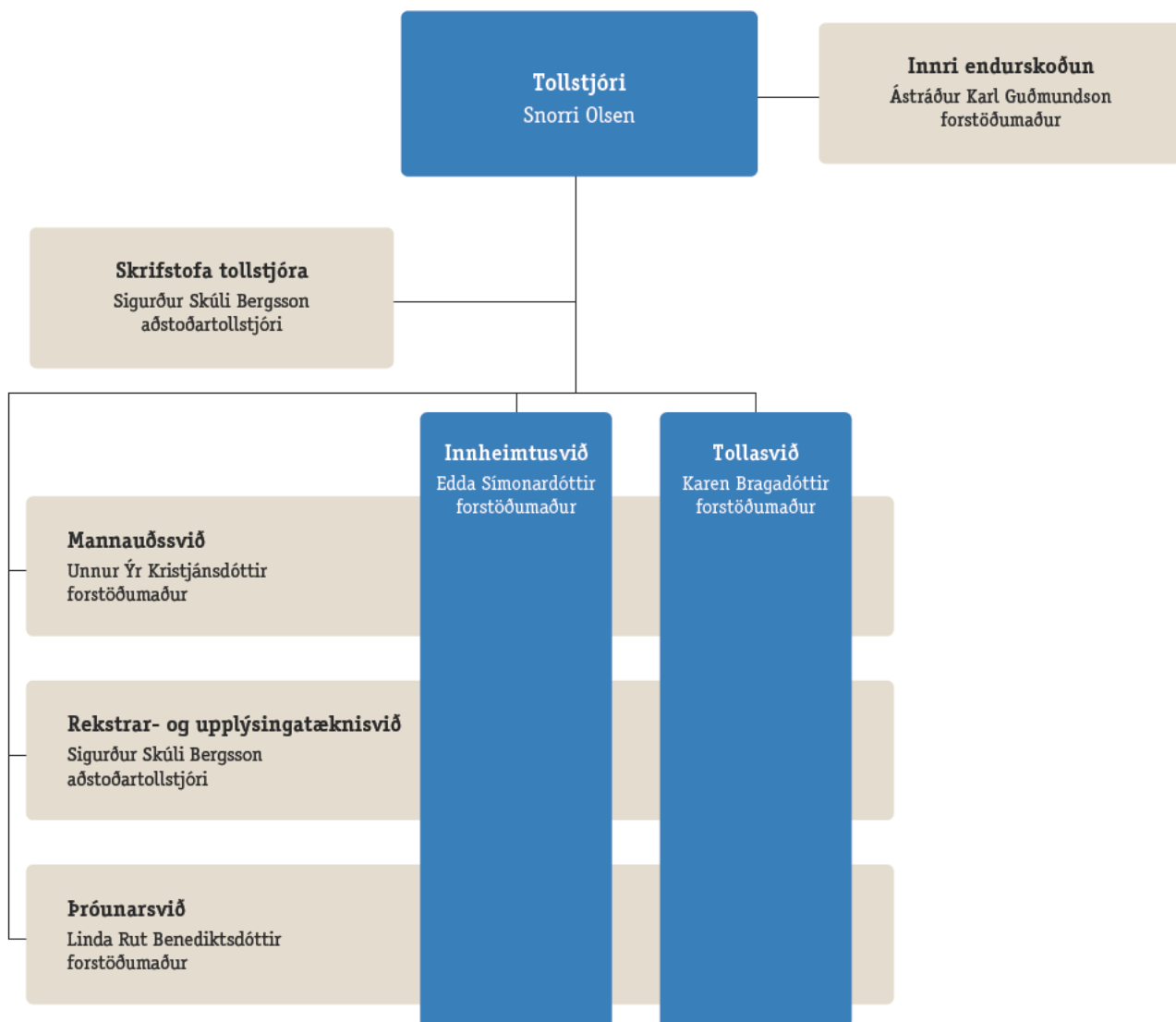
Nýtt stjórnskipulag

Í tengslum við stefnumörkun embættisins „Tollstjóri 2020“ hefur verið ákveðið að gera breytingar á stjórnskipulagi Tollstjóra. Nýtt stjórnskipulag endurspeglar aukna áherslu Tollstjóra á annars vegar upplýsingatæknimál með tilkomu rekstrar- og upplýsingatæknisviðs (áður rekstrarsvið) og hins vegar gæðamál, upplýsinga- og skjalamál og verkefnastjórnun með tilkomu nýs stoðsviðs, þróunarsviðs.

Í nýja stjórnskipulaginu er starfsemi embættisins skipt upp í tvö kjarnasvið eins og áður, það er innheimtusvið og tollasvið, og þrjú stoðsvið, mannauðssvið, rekstrar- og upplýsingatæknisvið og þróunarsvið. Þar fyrir utan er

um að ræða starfsemi innri endurskoðunar og skrifstofu tollstjóra. Sjö manns skipa yfirstjórn embættisins: Snorri Olsen tollstjóri, Sigurður Skúli Bergsson aðstoðartollstjóri, Edda Símónardóttir forstöðumaður innheimtusviðs, Karen Bragadóttir forstöðumaður tollasviðs, Unnur Ýr Kristjánsdóttir forstöðumaður mannauðssviðs, Linda Rut Benediktsdóttir forstöðumaður þróunarsviðs og Karl F. Garðarsson framkvæmdastjóri verkefnastofns nýrra tollakerfa (áður forstöðumaður rekstrarsviðs).

Snorri Olsen,
tollstjóri



Þróunarsvið

Þróunarsvið hefur það hlutverk að styrkja innra starf hjá Tollstjóra og þá þjónustu sem embættið veitir. Sviðið hefur umsjón með verkefnastofu, gæðamálum og upplýsinga- og skjalamála hjá Tollstjóra. Þá er unnið að ýmsum sérverkefnum sem snerta ásjón og ímynd embættisins. Á sviðinu starfa 11 starfsmenn að fjölbreyttum verkefnum.

Verkefnastofa

Á verkefnastofu starfa sérfræðingar í verkefnastjórnun og verkefnastjórar.

Megin verkefni sérfræðinga í verkefnastjórnun eru mótun stefnu og verklags við verkefnastjórnun í samráði við forstöðumann. Ennfremur gerð verkefnaskrár og verkefna-áætlunar og ráðgjöf og fræðsla á sviði verkefnastjórnunar. Þá stýra þeir umfangsmiklum verkefnum líkt og verkefnastjórar.

Verkefnastjórar stýra umfangsmiklum verkefnum á borð við hugbúnaðarverkefnum og umbótaverkefnum samkvæmt verkefnastjórnunarferli Tollstjóra og viðurkenndri aðferðafræði. Verkefnastjóri ber ábyrgð á framkvæmd verkefnis, að markmiðum sé náð og afurðum skilað. Í því felst meðal annars ábyrgð á greiningu og áætlanagerð, samskipti við hagsmunaaðila, eftirlit með framvindu, skýrslugerð og umsjón með breytingum og betrubætandi aðgerðum.

Gæðamál

Sérfræðingur í gæðamálum ber ásamt forstöðumanni ábyrgð á að vottuðu gæðakerfi sé komið á og hefur umsjón með rekstri þess. Í því felst meðal annars mótun gæðastefnu og verklags við skráningu og samþykkt gæðaskjala (verkferlar, vinnulýsingar og eyðublöð), gerð og viðhald

rafrænnar gæðahandbókar í samvinnu við vefstjóra og umsjón með innri úttektum, frávíkaskráningu og endurbótum á gæðakerfi. Ennfremur umsjón með endurgjöf frá viðskiptavinum, annars vegar hrósi, ábendingum og kvörtunum og hins vegar þjónustukönnunum.

Upplýsinga- og skjalamál

Að upplýsinga- og skjalamála starfa skjalastjóri, upplýsingafræðingur, fulltrúi í skjalavörslu, vefstjóri og upplýsingafulltrúi.

Skjalastjóri ber ásamt forstöðumanni ábyrgð á skjalavörslu og skjalastjórn embættisins, þar með talið utanumhaldi mála í málakerfi, skráningu og frágangi skjala til Þjóðskjalasafns Íslands og grisjun skjala. Hann hefur umsjón með útgáfu og lagerhaldi á prentuðu efni svo sem handbókum, bæklingum og eyðublöðum. Fulltrúi í skjalavörslu sér um frágang skjala í skjalageymslu Tollstjóra í samráði við skjalastjóra. Upplýsingafræðingur ber ásamt skjalastjóra ábyrgð á upplýsinga- og bókasafni embættisins. Hann hefur umsjón með utanumhaldi mála í málakerfi og er staðgengill skjalastjóra.

Vefstjóri ber ásamt forstöðumanni ábyrgð á verkefnavef og upplýsingavef Tollstjóra: ytri vef (www.tollur.is), þjónustuvef (extranet.tollur.is) og starfsmannavef (innranet.tollur.is).

Upplýsingafulltrúi fæst við öflun upplýsinga, ritun fréttu og greina um starfsemi Tollstjóra og hefur milli-göngu um birtingu þeirra á vef embættisins, í Tollpósti og fjölmiðlum.

Linda Rut Benediksdóttir,
forstöðumaður þróunarsviðs

„Styður tollvörður á hnapp...“

„Átján farþegar eru tollafgreiddir í einu við sex rekka og ganga farþegarnir þaðan út um járnlegnar dyr, sem eru opnaðar og lokaðar með rafmagnsútbúnaði. Styður tollvörður á hnapp til þess að opna fyrir farþega sem hefur hlotið tollafgreiðslu.“

Svo segir í frétt sem Þjóðviljinn birti á forsiðu þegar ný tollafgreiðsla fyrir farþegaskip var tekin í notkun þann 9. nóvember 1970 í „norðvesturhorni nýju Tollstöðvarbyggingarinnar,“ eins og fjölmiðlar greindu frá á þeim tíma. Auk Þjóðviljans birtust fréttir af atburðinum á útsíðum Tímans og Morgunblaðsins ásamt myndum af nýju aðstöðunni. Þóttu þetta mikil tíðindi og góð og voru „húsakynni þessi“ sögð „hin vönduðustu og smekklegustu.“

„Á mánudaginn um hádegisbilið kemur Gullfoss, og verða farþegar og áhöfn hans fyrstir til að njóta hinnar nýju aðstöðu,“ greindi Morgunblaðið frá sunnudaginn 8. nóvember 1970. „Áður fór tollskoðun fram úti á ytri höfninni, nú verður tollskoðun sem sé gerð í landi. Gamla tollskýlið sem hingað til hefur verið notað, var tekið í notkun árið 1951.“ Þess má til gamans geta að Tíminn nefndi gamla tollskýlið „Tollbúðina“. Það var staðsett við Reykjavíkurhöfn.

Tíminn sagði lesendum frá öryggisráðstöfunum við tollafgreiðslu: „Verður svæðið fyrir framan Tollstöðvarbygginguna algjörlega lokað meðan verið er að afgreiða farþegaskip.“

Spóka sig í rúmgóðum sal

Hinni nýju tollafgreiðslu lýsir Morgunblaðið með eftirfarandi hætti: „Þegar farþegar ganga í land með farangur sinn fara þeir beinustu leið inn í stóran sal, þar sem útlendingaeftirlitið mun verða með púlt og afgreiða þá, sem slíkrar afgreiðslu þurfa með. Þaðan fara farþegar inn

í tollklefana og að tollskoðun lokinni koma þeir fram í stóran gang, þar sem vinir og ættingjar geta komið á móti þeim.“

Fram kemur í umfjöllun dagblaðanna þriggja að það þótti gríðarlegur „lúxus“ þegar fólk hafði fengið sérstaka aðstöðu til að taka á móti eða fylgja farþegum til skips, því þá þurfti það ekki að bíða úti í kuldanum á meðan tollafgreiðsla fór fram, heldur átti „...kost á að spóka sig í rúmgóðum sal uppi á annarri hæð“ eins og fjölmiðlar lýstu því þá. Einnig hafði fólk aðgang að svölunum sem snúa að höfninni.

Að lokinni tollskoðun gengu farþegar út „Naust-megin,“ á milli Hafnarhússins og tollstöðvarinnar, þar sem var aðalinngangur fyrir almenning.

Ýmsar hugmyndir voru uppi um frekari nýtingu rýmisins sem gegndi hlutverki biðsalar fyrir almenning, en hýsir nú starfsmenn Tollstjóra sem starfa að þróun nýrra tollakerfa: „Í biðsalnum á efri hæðinni er hugsanlegt að komið verði fyrir banka, ferðaskrifstofu og jafnvel verzlunum,“ sagði Morgunblaðið þá.

Örlög gamla tollskýlisins

En hver skyldu hafa orðið örlög gamla tollskýlisins, sem hafði hýst tollgæsluna í tæpa tvo áratugi þegar nýja tollafgreiðslan var tekin í notkun?

Jú, neðst til vinstri á blaðsíðu 7 í Tímanum þann 27. mars 1971 er birt lítil og yfirlætislaus auglýsing. Þar óskar Tollstjórinn í Reykjavík eftir tilboðum í „Tollskýlið á hafnarbakkannum í Reykjavík til niðurribs eða brottflutnings.“ Tekið er fram að væntanlegum kaupanda beri að „skila malbiki hafnarbakkans undir skýlinu hreinu.“

Jóhanna Sigþórsdóttir,
upplýsingafulltrúi



Það hefur eflaust ríkt mikil eftirvænting, þegar Gullfoss, kaupskip Eimskipafélags Íslands lagðist að bryggju við Miðbakkann í Reykjavík 9. nóvember 1970. Þá var tekinn í notkun nýr farþegasalur í Tollhúsinu við Tryggvagötu. Ekki var nóg með að tollafgreiðsla flyttist við það frá ytri höfninni og inn í Tollhúsið, heldur var þar einnig aðstaða fyrir vini og vandamenn sem komu til að taka á móti ferðalöngunum, eftir að þeir höfðu farið í gegnum tollskoðun. Á myndinni má sjá hafnarverkamenn vinna við að koma landgangi fyrir við skipshlið. Farþegarnir biða spenntir um borð eftir að fá að hitta vini og vandamenn og sjá nýja húsnæðið. (Ljósmyndari: Ari Kárasón)



Þeir sem komnir voru í Tollhúsið til að taka á móti eða kveðja ferðafólk gátu farið út á svalir þess, beint á móti Miðbakkannum og veifað. Þar sem engin mynd fannst, sem tekin hafði verið á þessum tímamótum frá því sjónarhorni, var gripið til þess ráðs að fá nokkra núverandi starfsmenn Tollstjóra í hlutverkin og er ekki hægt að segja annað en að þeir hafi staðið sig með þryði. (Mynd: áes)



Það var þröng á þingi þegar farþegar Gullfoss komu inn til tollafgreiðslu eins og sjá má á myndinni. (Ljósmyndari: ókunnur)



Þegar inn var komið gengu ferðamenn með farangur sinn til tollskoðunar inn í tollklefa á hægri hönd. Í því rými var hægt að tollafgreiða átján farþega í senn við sex rekka. Á myndinni má sjá hvar herramaður með tvær ferðatöskur mætir til tollskoðunar. Við handriðið hafa hópast eftirvæntingarfullir vinir og aðstandendur til að taka á móti ferðafólkinu sem kom með Gullfossi. (Ljósmyndari: Ari Kárasón)



Að tollafgreiðslu lokinni gengu farþegar „út úr helgidómnum,“ eins og Brynjólfur Karlsson aðstoðaryfirtollvörður, sem man vel þessa tíma, orðar það, um dyr á gagnstæðum vegg og inn á móttökusvæðið... (Ljósmyndari: Ari Kárasón)



...og voru þá komnir á þann stað sem þessi mynd sýnir. Síðan lá leiðin út milli Hafnarhússins og tollstöðvarinnar. Eins og sjá má, þegar myndirnar eru bornar saman, hefur loftið/gólfíð verið stækkað og nær nú alveg að stiganum. (Mynd: áes)



Þessi mynd birtist á forsiðu Tímans sunnudaginn 8. nóvember 1970. Hún var tekin af þeim Torfa Hjartarsyni tollstjóra (t.h.) og Ólafi Jónssyni tollgæslustjóra í húsnæði hinnar nýju tollafgreiðslu. Þeir sem komnir voru til að taka á móti ferðafólki gátu staðið við handriðið vinstra megin á myndinni og fylgst með því koma inn í bygginguna. Tollskoðunin fór fram í rýminu undir súlunum. (Ljósmyndari: ókunnur)



Miklar breytingar hafa verið gerðar á húsnæðinu, eins og sjá má séu þessar myndir bornar saman. Meðal annars hefur gólfplöturinn verið stækkaður umtalsvert. (Mynd: áes)



Nú hýsir rýmið, þar sem fólk beið komu farþega forðum, starfsfólk Tollstjóra sem vinnur ótulllega að þróun nýrra tollakerfa. Á myndinni eru Elvar Örn Arason, sérfræðingur í alþjóðamálum, Jenný Steinarsdóttir, fulltrúi og Guðbjörg Matthíasdóttir, lögfræðingur.



Þetta gamla færriband lá úr afgreiðslusal farþega niður í kjallara hússins. Hlutverk þess var einkum að ferja haldlagðan smyglvarning niður í herbergi sem voru vandlega útbúin til geymslu á slíku góssi. Svo vel vildi til að Tollpósturinn náði að mynda færribandið áður en það var flutt brott úr Tollhúsinu á dögnum. Við þennan minnisvarða fyrri tíma stendur Einar Rúnar Guðmundsson, sérfræðingur í gæðastjórnun.



- „Tollafgreiðsla farþega í nýju húsi“. Þjóðviljinn, 10. nóvember 1970. [timarit.is].
- „Ný tollafgreiðsla opnuð fyrir farþega“. Morgunblaðið, 8. nóvember 1970. [timarit.is].
- „Ný tollafgreiðsla við höfnina í Rvík“. Tíminn, 8. nóvember 1970. [timarit.is].



Gosflug

Eldumbrotin á Fimmvörðuhálsi og í Eyjafjallajökli vorið 2010 eru mörgum í fersku minni. Eldgos hófst á Fimmvörðuhálsi 20. mars 2010 og lauk 12. apríl sama ár. Eldvirknin flutti sig síðan yfir í toppgíg Eyjafjallajökuls og hófst eldgos þar 14. apríl 2010 en datt niður að mestu 23. maí sama ár. Eldgosin höfðu víðtæk áhrif á flugumferð en askan barst um langan veg með háloftavindum. Hér á eftir fer frásögn Sigurðar Pálssonar, aðstoðaryfirtollvarðar á Akureyri, en hann stóð vaktina ásamt samstarfsmönnum sínum þegar beina þurfti flugi frá Keflavík- og Reykjavíkflugvelli til Akureyrarflugvallar vegna öskufalls.

Ballíð byrjaði föstudaginn 23. apríl 2010 á útkalli kl. 03:00 vegna flugs Iceland Express frá Alicante. Við fengum þær upplýsingar að hvorki væri hægt að lenda í Keflavík né í Reykjavík vegna öskufalls, en gos hafði staðið yfir á Fimmvörðuhálsi í Eyjafjallajökli.

Umrædd vél lenti kl. 04:05 og mættum við þrír út á flugvöll frá tollgæslunni – undirritaður, Tómas Viðarsson og Páll Leósson. Allt starfsfólk á flugvellinum var komið í viðbragðsstöðu.

Þegar út í vél var komið skall á mig mikið spurningaflóð, bæði af hálfu áhafnar og farþega vélarinnar. Enginn starfsmaður frá flugfélaginu var á staðnum og enginn vissi

hvað var framundan fyrir farþegana. Var það rútuferð til Reykjavíkur, hóteldvöl á Akureyri eða bið á flugvellinum? Engin svör var að fá aðeins öskureiðir farþegar. Ég fylgdist ekki frekar með því hvað varð um farþegana en þeir fóru allavega út um tollhliðið hjá okkur.

Þrjár minni vélar voru tollafgreiddar þennan morgun. Næsta farþegavél var frá Icelandair að koma frá Glasgow og lenti hún kl. 12:10. Farþegar þeirrar vélar fengu aðeins betri upplýsingar en farþegar Iceland Express höfðu fengið. Þrír starfsmenn flugfélagsins voru mættir í móttökusalinn og gáfu farþegum mjög greinagóðar upplýsingar. Flugstjóri vélarinnar, Baldvin Birgisson, var í framhaldinu staðsettur á Akureyri og stjórnaði öllum samskiptum við flugvallarstarfsmenn og tollgæslu.

Þetta fyrirkomulag var til fyrirmyndar og tollgæslan var vel upplýst um allar komur og brottfarir hjá Icelandair. Aftur á móti kvörtuðu farþegar Iceland Express töluvert yfir því að engar upplýsingar væri þar að fá og ekki náðist samband við skrifstofu félagsins. Flugfélagið sendi unga stúlku til Akureyrar til að innrita flugfarþega. Ég dáðist mikið að henni, hversu róleg og yfirveguð hún var, þrátt fyrir allan þann óhróður sem yfir hana gekk. Hún var svo sannarlega góður fulltrúi Iceland Express.

Þennan sama dag voru 13 vélar tollafgreiddar og 8 vél-



Ljósmyndarar: Hörður Geirsson og Áslaug Magnúsdóttur

ar á föstudeginum. Mánudaginn 26. apríl voru 7 vélar afgreiddar frá miðnætti til kl. 13:30. Ástandið róaðist og miðvikudaginn 28. apríl voru aðeins 3 vélar tollafgreiddar að nóttu til og aðrar 3 yfir daginn.

Fimmtudaginn 29. apríl var komið logn, engin öskrandi þotuhreyfill eða farþegi, engin týnd taska, ekkert spurningaflóð. Við vorum komnir í sama gamla normið og brostum framán í sumarið sem var á næstu grösun. Þessi brost okkar héldust í rúma viku, þangað til þau duttu af laugardaginn 8. maí, þegar allt fór í gang aftur. Þennan laugardag, sunnudag og mánudag var Akureyrarflugvöllur nafli alheimsins. Borgir eins og Glasgow, Kaupmannahöfn, Seattle, New York, Liege, Varsjá og Osló voru tengdar litla flugvöllum okkar hér á norðurhvara veraldar.

Brottfarirnar voru sérstaklega annasamar, fjöldi farþega sprengdi húsnæði flugvallarins og var brugðið á það ráð að nýta flugskýli Mýflugs sem biðsal fyrir brottfararfarþega, áður en innritun í flug hófst. Björgunarsveitirnar settu upp uppblásið skýli og allt var gert til þess að farþegum líði sem best, helt var upp á kaffi og boðið upp á önnur drykkjarföng. Allt starfsfólk flugvallarins var staðráðið í því að láta hlutina ganga, og það gekk eftir. Ég er sannfærður um að ferðir okkar Tómasar á Keflavíkurflugvöll, þar sem við skoðuðum og fylgdumst með vinnubrögðum við tollafgreiðslu, komu sér vel við þessar aðstæður.

Okkur barst jafnframt góður liðsauki við tollafgreiðsluna frá tollgæslunni á Austfjörðum. Stefán Bjargmundsson og Óskar Þór Hallgrímsson komu á staðinn og í sameiningu tókst okkur að anna flugafgreiðslum ásamt tollafgreiðslu-

um á skipum á stór Akureyrarsvæðinu. Ég þori ekki að hugsa þá hugsun til enda ef okkur hefði ekki borist sú aðstoð. Við fengum líka góða hjálp frá starfsfélögum okkar á Keflavíkurflugvelli. Tækjakostur var ekki til staðar til að ganga frá tollafgreiðslu og greiðslu vegna umframvarnings eða sekta, og hringdum við í hvert skipti til Keflavíkur þar sem afgreiðslan var sett inn í kerfið ásamt því sem tekið var við greiðslum í gegnum síma. Síðan voru kvittanir sendar til viðkomandi og allir vonandi ánægðir.

Þess ber að geta að öll samskipti við áhafnir vélanna voru mjög góð, með fáeinum undantekningum þó. Örfáir erlendir flugmenn neituðu að fylla út komuskýrslu, en það var ekki laust við að það rigndi aðeins upp í nefið á þeim. Samskipti mín við þá sem þar áttu í hlut voru sára einföld: „Heyrðu góði, ég segi þér ekki hvernig þú flýgur þessu apparati og þú segir mér ekki hvernig á að stjórna tollgæslunni. Annars er þér velkomið að vera hér á Akureyri þangað til að þú lýkur við útfyllingu á tollpappírnum, fyrr fer vélin ekki í loftið“. Skrýtið, tollpappírarnir skiluðu sér nánast strax, útfylltir eins og lög gera ráð fyrir.

Því má bæta hér við að flugvöllurinn á Egilsstöðum fékk einnig sinn skerf af millilandavélum.

Þetta var vinnutörn, lítið sofið og ekki laust við að þreyta gerði vart við sig eftir á. En það er gott til þess að vita að starfsmenn tollgæslu og flugvallarins geti leyst verkefni af þessari stærðargráðu með sóma og snúi bókum saman þegar náttúruöflin gera vart við sig með jafn eftirminnilegum hætti.

Sigurður Pálsson,
aðstoðaryfirtollvörður



Maður sér alltaf eitthvað nýtt

Stundum er sagt að örlagadísirnar grípi inn í fyrirætlanir mannanna og sjái til þess að þeir leggi það fyrir sig sem þeim var ætlað. Kannski var því einmitt þannig háttað með hann Sigurð Kristjánsson hjá innheimtusviði Tollstjóra sem í starfi sínu leysir hvers manns vanda, eftir því sem tæk eru á. Hann er hinn mesti göngugarpur og hefur meðal annars leyft samstarfsfólki sínu að njóta góðs af því.

„Eftir að ég lauk námi í Samvinnuskólanum á Bifröst árið 1967 fór ég austur á land um vorið til að vinna í síld. Ég réð mig í vinnu hjá Kaupfélagi Héraðsbúa á Reyðarfirði og hugðist svo vinna í síld á kvöldin og um helgar. Ég ætlaði að verða ríkur af því, en það kom engin síld,“ rifjar Sigurður upp og brosir að endurminningunni. „Um haustið ætluðum við, ég og félagi minn úr Samvinnuskólanum, að fara til Birmingham. Þar vorum við búnir að fá vilyrði fyrir vinnu og ætluðum jafnframt að læra betur ensku. Þá gerðist það, að straumur innflytjenda lá til Englands frá fyrrverandi sambandslöndunum. Allt yfirfylltist og vinnumarkaður lokaðist, þannig að ég fór aldrei út.“

Veturinn 1968 sótti Sigurður um starf í Reykjavík, sem hann fékk og flutti því frá fæðingarstað sínum, Mel í Staðarsveit, til höfuðborgarinnar. Nýja starfið var hjá Gjaldheimtunni í Reykjavík. Árið 1998 var hún sameinuð Tollstjóranum í Reykjavík, sem síðan varð embætti á landsvísu.

Breyting til batnaðar

„Starf mitt sem þjónustufulltrúi á innheimtusviði felst í því að taka á móti fólki sem ýmist er komið í vanskil með greiðslu á sínum opinberu gjöldum og leitar eftir upplýsingum og ráðgjöf. Þá þarf að gera áætlanir og semja frá A til Ö. Þetta ferli getur endað með nauðungarsölu eða gjaldþroti, ef viðkomandi stendur sig ekki í stykkinu.“

Sigurður segist hafa fundið fyrir því í starfi sínu að viðmót fólks hafi breyst mjög til batnaðar á þeim tíma sem hann hefur unnið á þessum vettvangi.

„Það kemur betur fram og er upplýstara heldur en fyrir áratugum,“ útskýrir hann. „Það er kurteisara og á miklu auðveldara með að tjá sig. Það var eiginlega lenska hér áður fyrr að vera með læti og þá ekki einungis gagnvart skattinum. Fólk virtist þá vera búin að undirbúa sig undir eitthvert áhlaup. Það byrjaði þá strax í upphafi viðtals með hálfgerða háreisti, en þetta hefur breyst til mikils batnaðar.“

Búnir að skvetta vel í sig

Þetta er ekki eina breytingin sem Sigurður segir hafa orðið á framkomu fólks á seinni árum. Það var nefnilega ekki óalgengt að hann fengi einhverja inn á gólf til sín eftir hádegi á föstudögum, sem voru búnir að undirbúa fundinn með því að skvetta vel í sig.

„Á þessum tíma var almenn drykkja áberandi vanda-

mál. Á þessum árum var engin vitundarvakning gegn drykkjusýki og engin afvötnunarstöð á landinu. Fólk kom bara á föstudögum og var þá byrjað að fá sér í glas. Þetta var þó nokkuð áberandi. Þetta gat verið erfitt því svona fólk þurfti að láta heyra meira í sér og var áberandi ákveðið í að ná sínu fram hvað sem tautaði og raulaði. Þetta var almennt vandamál. Í dag sé ég ekki svona lagað. Þessi þáttur þjóðlífsins er algjörlega horfinn.“

Sigurður segir helst einkennandi nú, að fólk leyfi sér að láta ýmislegt vaða í síma, sem það myndi ekki segja ef það sæti fyrir framan hann eða starfsfélagi hans. Þetta séu þeir allir sammála um.

„Það þarf oft öðru vísi lag til að tala við fólk í síma,“ bætir hann við, spurður hvernig hann bregðist við slíkum símtölum. „Grundvallarreglan er sú að vera alveg rólegur sjálfur og láta þetta ekki hafa minnstu áhrif á sig, leyfa fólki bara að blása út. Síðan mætir það á staðinn til að ræða sín mál og þá er það ekkert nema kurteisinn.“

„Mikið djö. varð maður svo feginn...“

Það er raunar vandséð hvernig nokkrum manni dytti í hug að fara að æsa sig frammi fyrir þeim hógværa og glaðlega manni sem Sigurður er. Vafalaust er langflest- um eða öllum, sem hann aðstoðar eins innan brjóstis og einum fyrrverandi „viðskiptavina“ hans sem skrifaði eftirfarandi á facebook og er birt hér með gódfúslegu leyfi viðkomandi:

„Mikilvægur partur af því að koma nýsköpunarfyrirtæki á legg er að bíða eftir honum Sigurði. Hér stóð maður á tveggja vikna fresti og reyndi á langlundargeð Sigurðar sem var ávallt þolinmóður og skilningsríkur... a.m.k. á meðan maður hafði plan, nánast óháð því hvort það stóðst eða ekki. :o) (Mikið djö. varð maður svo feginn þegar maður hætti að þurfa að hitta Sigurð)“.

Svo mörg voru þau orð.

En að öðru. Sigurður en annálaður göngugarpur og liggja spor hans víða um land. Fjölmargar gönguleiðir gjörþekkir hann, hefur enda meðal annars verið fararstjóri hjá Ferðafélagi Íslands um árabíl og er ekkert á leiðinni að hætta.

„Ég var í íþróttum, þegar ég var ungur maður. Byrjaði í frjálsíþróttum og fótbolta og æfði að sjálfsgöðu með Snæfellingum. Frá þeim tíma minnst ég sérstaklega leiks milli liðs Staðarsveitar og Víkings í Ólafsvík. Eins og kunnugur vita getur orðið allhvasst á þessum slóðum og svo var þegar þessi leikur fór fram. Þegar líða tók á seinni hálfleik kom snörp vindhviða og feykta boltanum á haf út. Til allrar óhamingju fyrir okkur var til annar bolti og

hægt var að ljúka leiknum. Við töpuðum 10-0!

Um 1970 þegar ég var fluttur til Reykjavíkur þurfti ég að finna mér eitthvað að gera á sunnudögum. Á þeim tíma var unnið á skrifstofum til hádegis á laugardögum. Það fyrirkomulag hélst allt til ársins 1975, þegar bankar- nir hættu að hafa opið á þessum tíma. Þá gafst miklu meiri tími til ferðalaga.“

Leiðsögumaður gönguhópa

„En allt um það, ég fór að leita mér að einhverju að gera á sunnudögum og byrjaði að ferðast fótgangandi 1970. Ég snéri mér þá að Ferðafélagi Íslands og var mest með þeim í helgarferðum. Gengið var um Þórsmörk, Landmannalaugar, auk þess sem allir jöklar voru tíndir upp á Suður- og Vesturlandi. Svo leiðir það af sér, þegar menn eru búnir að ferðast mikið og orðnir vanir, að þá er leitað til þeirra um fararstjórn. Ég hef verið í því síðan fyrir Ferðafélagið, en einnig hef ég farið á eigin vegum með kunningjahóp. Meðal annars hef ég farið um tíu ára skeið með einum af svokölluðum gönguhópum.“

Sigurður var ekki einungis leiðsögumaður göngufólks á fæti, því um 1978 var farið að nota gönguskiði í slíkar ferðir.

„Notkun gönguskiða breiddist mjög ört út hér á landi um þessar mundir. Það má segja að orðið hafi algjör sprengja í þessum ferðalögum. Ferðafélagið notfærði sér þetta tækifæri mjög snemma og bauð upp á gönguskiðaferðir í nágrenni Reykjavíkur um leið og fyrsti snjór féll. Þetta náði strax miklum vinsældum, svo miklum að farnar voru tvær ferðir á sunnudögum, önnur fyrir hádegi og hin eftir hádegi. Þátttaka var alltaf næg og því var alltaf verið að kalla í þá sem voru tilbúnir í fararstjórn.“

Sumir starfsfélaga Sigurðar hjá Tollstjóra hafa notið góðs af leiðsögn hans og fararstjórn, því þeir hafa slegist í för með honum þegar tækifæri hafa gefist. Í haust var til að mynda gengið frá Hveragerði og í Grafning. „Mjög góð ferð,“ segir fararstjórinn.

Spurður hvort hann hafi farið fótgangandi um allt land kveður Sigurður svo vera, en tekur fram að minnst hafi hann ferðast með slíkum hætti um Austurland. Hann kveðst þó hafa gengið á Snæfell og þar um kring, svo og allar vikur á Borgarfirði eystri og við Seyðisfjörð.

„En ég hef ekki komið í Lónsöræfi. Það er ein þeirra leiða sem ég á eftir að ganga.“

Unnið að kortagerð

Auk fararstjórnarinnar hefur Sigurður farið margar ferðir um Snæfellsnes með félagi sínum Reyni Ingibjartssyni.



Sigurður að Skógarnesi á Snæfellsnesi

Tilgangur þeirra ferða var að gera gönguleiðakort um nesið, sem Reynir hefur haft veg og vanda af.

„Við Reynir höfum þekkt frá því að við vorum unglingar á heimaslóðum okkar. Hann vantaði fylgdarmann í kortaferðirnar og það hefur þróast þannig að við höfum orðið miklir göngufélagar. Ég hef iðulega farið með honum þegar hann hefur verið að undirbúa kortin og gönguleiðabækur sínar, sem hann hefur unnið allt frá árinu 2000. Í sumar fórum við um Skógarnes á Snæfellsnesi, sem er mjög merkilegt svæði, og bjuggum þar til eins dags gönguleið. Bókin kemur út næsta sumar og það verður örugglega gert eitthvað í tilefni af útgáfunni.“

Sú spurning hlýtur að vakna, þegar rætt er við Sigurð hvers vegna hann sé að ganga um landið þvert og endilangt, kannski margoft sömu leiðirnar?

„Ég held að það sé tvennt sem kemur þarna til. Í fyrsta lagi er þetta áhugi á náttúrunni. Með þessu móti er hægt að sjá ný svæði og kynnast landinu. Náttúran er svo margbreytileg að maður sér alltaf eitthvað nýtt, þótt leiðin hafi verið farin áður. Svo er það þetta, að setja sér takmark og fara á staði sem maður hefur aldrei komið á áður. Að auki er þetta heilsusamleg og góð útivist. Út úr þessu kemur líka félagsskapur, því ég er aldrei einn á ferð, nema þegar ég er á gönguskíðum á Bláfjallasvæðinu eða þvíumlíkt.“

Safnar fróðleik

Sigurður kveðst lesa mikið sem komi að gagni á ferðalögum um landið.

„Ég safna fróðleik fyrir sjálfan mig. Þegar maður er í fararstjórn þarf maður að geta frætt fólkið sem er með í för og standa vel að því með því að hafa kynnt sér sögu og staðhætti á gönguleiðunum. En ég hef ekki í hyggju að taka þennan fróðleik saman á bók, enda geymi ég

mikið af honum í minninu. Þó hef ég sett sumt sem ég nota niður á blað. Ávallt hef ég myndavél með mér, en hef ekki verið sérlega duglegur við að nota hana. Það eru aðrir miklu betri í því heldur en ég. Einn þáttur í félagsstarfi Ferðafélagsins eru myndakvöld, þar sem fólk sýnir myndir frá svæðum þar sem það hefur farið um. Ég hef sýnt eitthvað þar, en lengra hefur það nú ekki náð.“

Spurður hvaða áætlanir liggi fyrir í næstu framtíð segir Sigurður að hann hyggist halda áfram með fararstjórn fyrir Ferðafélag Íslands.

„Svo verð ég með þriggja daga ferð í Skagafirði næsta sumar. Það er nýtt af nálinni því alltaf er verið að reyna að breyta til og fara um ný svæði. Þessi ferð er í samvinnu við höfund Árbókar 2012, Pál Sigurðsson prófessor, sem skrifaði árbók um Skagafjörð, vestan vatna. Við ætlum saman að fara þessa ferð, sem verður fræðsluferð.“

Ætlar að ganga á Herðubreið

„Þá er búið að setja þá stefnu að ganga á Herðubreið næsta sumar. Sú ferð er tilhlökkunarefni. Við ætluðum tveir félagar saman í sumar, en vegna anna félagsins þá varð ekki af því. Svo var veðrið orðið óhagstætt um miðjan ágúst þannig að ferðinni var frestað.“

Ganga á Herðubreið er ekkert hvunn dagsrölt, því fjallið er þrælertitt uppgöngu. Sigurður er þó ekkert banginn.

„Það þarf góðan undirbúning, því fjallið er snarbratt og krefjandi. Efsti punktur er í 1833 metra hæð. Fjallið er ófært fyrir hluta sumars sökum ísingar og klaka. Því er það klífið seint að sumrinu. Þetta er eins dags ferð, sem hefst snemma að morgni. Það er öruggara að vera með hjálm á höfði, því hætta er á steinkasti. Svo eru menn með öryggislínu með sér til að geta fest sig saman þar sem brattast er.“

Meðan enginn er snjórinn á haustin segist Sigurður hjóla á hverjum degi eftir vinnu, sé ekki ófært sökum veðurs. Um leið og fyrsti snjór fellur taka gönguskíðin við. Þá liggur leiðin til dæmis í Heiðmörk, Bláfjöll, eða upp á Hólmsheiði.

„Mér finnst gaman að hjóla og reyni að ná að minnsta kosti klukkutíma á dag,“ segir þessi vaski viðmælandi, sem margir mættu taka sér til fyrirmyndar. „Maðurinn er þannig gerður að hann verður að hreyfa sig og reyna á sig. Þetta á við um allan aldur og er undirstaða vellíðunar.“

Sigurði er þakkað fróðlegt spjall og óskað velfarnaðar í því sem hann kann að taka sér fyrir hendur.

Jóhanna Sigbórsdóttir,
upplýsingafulltrúi

Nýir tollverðir

Daníel Yoshio Shimmyo



Hvernig líst þér á starf tollvarðar? Mér líst mjög vel á starf tollvarðar. Starfið er fjölbreytt og eru verkefnin mismunandi frá degi til dags. Það hentar mér vel að vita ekki fyrirfram hvernig dagurinn kemur til með að verða. Ég er í þjálfun á gámagegnumlýsingarþílnum og líkar það mjög vel, það eykur fjölbreytnina í starfinu enn frekar. Góður starfsandi er á Klettagörðum og skemmir það ekki fyrir.

Hvað kom þér helst á óvart við tollvarðarstarfið? Það sem hefur komið mér mest á óvart er hversu fjölbreytt starfið getur verið, en þess ber þó að geta að ég vissi svo sem ekki mikið um störf tollvarða áður en ég sótti um starfið.

Hver er þinn bakgrunnur? Ég er fæddur og uppalinn Seyðfirðingur, 1/2 Íslendingur og 1/2 Japani, er giftur og á tvo syni. Ég hef unnið við allskonar störf í gegnum tíðina, starfaði sem sérfræðingur hjá Geislavörnum ríkisins áður en ég gekk til liðs við tollgæsluna. Ég hef lokið námi í nuddfræðum, tækniteiknun, frumgreinum og heilbrigðisverkfræði BSc.

Erna Sóley Stefánsdóttir



Hvernig líst þér á starf tollvarðar? Mér líst mjög vel á, þetta er skemmtilegt starf. Ég hóf störf í Klettagörðum í mars 2012 og það var tekið rosa vel á móti okkur þegar við byrjuðum. Við nýliðarnir fengum góða þjálfun, fengum að fylgjast vel með og kynntumst ýmsum hliðum starfsins áður en við fengum að spreyta okkur sjálf. Núna starfa ég á skipavaktinni, sem er mjög skemmtilegt.

Hvað kom þér helst á óvart við tollvarðarstarfið? Mér finnst þetta fjölbreytt! Maður er á flakki að takast á við allskonar verkefni sem eru mismunandi og spennandi. Svo vinn ég með svo skemmtilegu fólki, verð ég að segja, þetta er góður vinnustaður.

Hver er þinn bakgrunnur? Ég kem úr allt öðru umhverfi. Lærði tólmstunda- og félagsmálafræði og vann sem forstöðumaður í félagsmiðstöð í mörg ár. Nú fæst ég ekki lengur við unglíngana heldur er komin í meiri samskipti við fullorðna fólkið. Þetta er allt annar vettvangur, en ennþá snýst þetta um mannleg samskipti.



Menningarverðmæti, umhverfisglæpir og CITES

Í byrjun október 2009 var stofnaður sérverkefnahópur sem fékk viðurnefnið „MUC“ hópurinn en það er skammtöfun sem stendur fyrir menningarverðmæti, umhverfisglæpi og CITES. Meðlimir hópsins eru allir áhugasamir um þessi málefni og vildu stuðla að því að kastljósinu yrði beint í ríkari mæli að þessum málaflokkum. Þrátt fyrir smæð Íslands og fámenni er engu að síður horft til stærri Evrópulanda þar sem hópurinn gat vel ímyndað sér að vandamálin sem þar eru gætu jafnvel endað hér á landi.

Einn af áhersluþáttum í starfi hópsins var að efla samstarf við þær stofnanir sem að málaflokkunum koma. Allmargar stofnanir eiga snertipunkta í þessum málaflokkum og má þar nefna; Þjóðminjasafnið, Safnaráð, Matvælastofnun, Hafrannsóknarstofnun og Fiskistofa, Umhverfisstofnun, Náttúrufræðistofnun, Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, Utanríkisráðuneytið og Umhverfis- og auðlindaráðuneytið. Áhersla var lögð á undirritun samstarfssamninga við viðeigandi stofnanir og er óhætt að segja að það hafi gengið vonum framár. Undirritaðir hafa verið samningar við Safnaráð, Þjóðminjasafn, Listasafn, Náttúrufræðistofnun, Umhverfisstofnun, Landsbókasafn og Fornleifavernd.

Fræðsla og vitundavakning hjá tollvörðum er lykilatriði svo hægt verði að greina mál sem upp koma. Í sumar var lokið við vinnu að nýjum verklagsreglum í sérhverjum málaflokki og tóku þær gildi 1. ágúst 2012. Er það von hópsins að með bættu og skýrara verklagi náist enn frekari árangur á þessu sviði.

Undanfarin misseri hafa kynningar á málaflokkum sem og á nýjum verklagsreglum verið í brennidepli hjá hópunum. Nú þegar hafa verið haldnar kynningar bæði fyrir CITES og menningarverðmæti. Kynningarnar eru ætlaðar sem fræðslu- og endurmenntunarefni fyrir alla tollverði og fyrir öryggisverði sem sjá að einhverju leiti um skoðun varnings við brottför frá landinu. Markmiðið er að þessar kynningar verði með reglulegu millibili svo sem flestir hafi möguleika á að fræðast um þetta þarfa málefni.

Menningarverðmæti

Það þarf ekki að koma mörgum á óvart að strangar reglur gilda um inn- og útflutning menningarverðmæta og náttúruminja. Á undanförunum árum hafa komið upp atvik þar sem aðilar hafa reynt að flytja til eða frá landinu slíkan varning án tilskilins leyfis. Sem dæmi má nefna að árið 2009 var stórtækur stuldur á geislasteinum úr steinasafni að Teigarhorni í Berufirði. Því miður hafa steinarnir aldrei skilað sér aftur og talið er nokkuð víst að þeir hafi farið úr landi.

Um flutning menningarverðmæta úr landi og skil á menningarverðmætum til annarra landa gilda lög nr. 105/2001. Safnaráð hefur það hlutverk að veita leyfi til flutnings menningarverðmæta úr landi en óheimilt er að flytja úr landi forngrípi, listgrípi, skjöl, bækur, samgöngutæki og aðrar menningarminjar. Náttúrufræðistofnun Íslands veitir hins vegar leyfi ef um er að ræða útflutning náttúrugripa og fer þar eftir lögum nr. 60/1992. Þess má einnig geta að Ísland er aðili að samningi frá 1954 um

vernd menningarlegra verðmæta þegar vopnuð átök eiga sér stað (e. Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict) og samningi frá 1972 um verndun menningar- og náttúruarfleifðar heimsins (e. Convention for the Protection of the World's Cultural and Natural Heritage).

Samstarfssamningur milli embættis Tollstjóra og Safnaráðs var undirritaður 6. júlí 2011. Markmið samningsins er að auka og dýpka samvinnu þessara tveggja stofnana til að stemma stigu við ólöglegum inn- og útflutningi á menningarverðmætum. Samningurinn felur einnig í sér samstarf á vettvangi, nauðsynleg upplýsingaskipti og kæruleiðir þegar mál koma upp í framtíðinni. Samstarfið beinist einnig að eftirliti með menningarverðmætum sem berast á ólöglegan hátt til landsins frá öðrum löndum, en töluvert er um að menningarminjum sé stolið í fátækum og stríðshrjáðum löndum um allan heim og reynt að koma þeim til Vesturlanda. Ísland er aðili að samningum UNESCO um skil á slíkum minjum og er það vilji Safnaráðs og Tollstjóra að auka eftirlit í þessum efnum.

Í maí á þessu ári stóðu Safnaráð og Tollstjóri fyrir kynningarfundi fyrir starfsmenn Tollstjóra. Á fundinum komu fulltrúar frá ýmsum stofnunum sem allar hafa einhverja viðkomu við málaflokkinn. Fulltrúi frá Þjóðminjasafninu fór yfir helstu hugtök og kynnti dæmi um menningarsögulega gripi og fornmoni. Frá Listasafni Íslands kom einnig fulltrúi sem kynnti helstu hugtök og fór yfir hvaða listaverkum þarf að hafa sérstakt eftirlit með og þá kom einnig aðili frá Landsbókasafninu og hélt kynningu um helstu fornrit, handrit, skjöl og prent sem ekki mega yfirgefa landið nema með skriflegu leyfi Safnaráðs. Fulltrúi frá Fornleifavernd fjallaði í orði og mynd um forngripi og sýni sem þarf að hafa augun opin fyrir í útflutningi. Að lokum þá fjallaði fulltrúi frá Náttúrufræðistofnun um þær náttúruminjar sem við viljum ekki að glatist úr landi. Almenn ánægja var með fundinn og varð hann til þess að opna augu viðstaddra fyrir nauðsyn og mikilvægi þessa eftirlits svo menningararfurinn hverfi ekki úr landi.

Útflutningseftirlitið er á þá leið að Safnaráð sendir Tollstjóra útflutningsleyfi. Leyfið er sent á tollstöðvar og er frumrit eintaksins varðveitt í skjalageymslu embættisins. Tollverðir hafa það hlutverk að hafa eftirlit með því að skjölin stemmi við hina útfluttu vöru. Við innflutning vöru hafa tollverðir það hlutverk að kanna hvort vara teljist vera menningarverðmæti eða náttúruminjar sem eru háðar útflutningsleyfi frá viðkomandi ríki. Þá hefur verið reynt að efla upplýsingamiðlun milli embættis Tollstjóra og lögreglunnar þar sem lögreglan tilkynnir toll-

gæslu þegar menningarverðmætum eða náttúruminum hefur verið stolið og þá getur tollgæslan eftir atvikum eftt eftirlit með þeim vörum í útflutningi. Skemmst er að minnast fréttá frá liðnum vetri um útflutning á gullmunum þegar erlendir aðilar voru að versla með gull hér á landi. Samvinna tollgæslu og Safnaráðs skilaði þar góðum árangri.

Safnaráð hefur gefið út upplýsingabækling um þær reglur er gilda um útflutning á menningarverðmætum og til stendur að hengja upp veggspjöld til að vekja athygli á málaflöknum á landamærastöðum. Er þetta allt liðir í því að efla eftirlit með þessu þarfa málefni.

Umhverfisglæpir

Umhverfisglæpir geta verið af mörgum toga en eiga það þó sameiginlegt að vera alvarleg ógn við heilbrigði og þróun mannkynsins í heild. Mengun í lofti, á láði og í legi eru umhverfisglæpir sem og útrýming á dýrategundum og/eða plöntum.

Eyðing á skógum sem rekja má til ólöglegs skógarhöggis er ein af helstu ástæðum fyrir breytingu á loftslagi og veldur u.þ.b. 20% aukningu á útstreymi gróðurhúsalofttegunda (GHL). Ósoneyðandi efni (ODS) eyða ósonlaginu og getur það leitt til veikara ónæmiskerfis og valdið meðal annars húðkrabbameini og augnsjúkdómum svo eitthvað sé nefnt. Hættulegur úrgangur getur stuðlað að breytingu á loftslagi og valdið langtímamengun á jarðvegi og vatni sem hefur áhrif á líf og heilsu fólks.

Þetta er málaflokkur sem fengið hefur aukið vægi á undanförunum árum en betur má ef duga skal því þetta alþjóðlega vandamál verður sífellt alvarlegra og meira aðkallandi. Ein af leiðum til að sporna við umhverfisglæpum er að skrifa undir margliða umhverfissamninga sem eru alþjóðlegir eða svæðisbundnir samningar sem hafa viss ákvæði til verndar náttúruauðlindum og umhverfinu. Helstu alþjóðlegu umhverfissamningarnir (MEA's) sem fjöldi þjóða hefur skrifað undir eru:

- The Convention on Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES) sem fjallar um dýr og plöntur í útrýmingarhættu.
- The Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer (ODS), sem er um efni sem valda rýrnun ósonlagsins. Samningnum er ætlað að vernda ósonlagið með takmörkun á framleiðslu skaðlegra efna.
- The Basel Convention on the Control of Trans-boundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, sem fjallar um hættulegan úrgang og flutning hans á milli landamæra og eyðingu á honum.



- The Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants (POP's), sem snýr að útrýmingu eða takmörkun á framleiðslu og notkun á þrávirkum lífrænum efnum.
- The Rotterdam Convention on the Prior Informed Consent Procedure for certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade, fjallar um fyrirfram upplýst samþykki á málsmeðferð fyrir tiltekin hættuleg efni og pláguýða í alþjóðaviðskiptum.
- The Cartagena Protocol on BIO-safety, er alþjóðlegt samkomulag um öryggi gagnvart varnarleysi á utanaðkomandi smiti. Þetta er viðbót við samninginn um líffræðilega fjölbreytni en tekur fyrir hættu sem stafar að erfðabreyttum lífverum vegna nútíma tækni. Þetta þýðir að vörur verða að vera merktar ef þær innihalda erfðabreytt korn o.s.frv.

Þetta eru helstu alþjóðlegu umhverfissamningar sem eru við lýði og þeir sýna að vissu leiti þá miklu breidd sem felst í umhverfisglæpum. Þess skal þó geta að ekki er um tæmandi talningu á þessum málaflokki að ræða því ólöglegt skógarhögg, ólöglegar fiskveiðar og margt annað fellur undir þennan áhugaverða málaflokk.

CITES

Verslun og viðskipti með varningi villtra dýra sem eru í útrýmingarhættu er svartamarkaðs starfsemi sem gefur af sér mikinn hagnað. CITES samningurinn tók gildi árið 1975 og voru þá 21 þjóðríki með aðild að samningnum. Ísland varð aðildarríki árið 2000. Þau örfáu lönd sem ekki eru með aðild að samningnum í dag eru; Vestur Sahara, Angóla, Suður Súdan, Írak, Túrkménistan, Tadsjikistan og Norður Kórea.

Samningurinn er þannig uppbyggður að hann skiptist í 3 viðauka. Hver viðauki er svo verndunarstig fyrir hverja og eina tegund. Þess má geta að 297 spendýr eru í viðauka 1 sem er mesta verndunarstigið og teljast dýr og plöntur í þessum flokki vera í mikilli útrýmingarhættu. Öll verslun með dýr og plöntur í viðauka 1 eru yfirleitt bönnuð eða undir ströngu eftirliti. Sem dæmi má nefna þá eru flestir hvalir í viðauka 1, eins og t.d. hrefna, steypireyður, langreyður, búrhvalur og hnúfubakur. Hrefna er þó í viðauka 2 við Vestur-Grænlandsmið og er því veidd með kvótaleyfum, annars er hún flokkuð í viðauka 1.

Risa Pandan er í mikilli útrýmingarhættu, þó ekki vegna áráttu veiðþjófna, heldur vegna þess hversu hægt hún fjölgar sér. Talið er að vegna fjölgunar mannkyns, skorts á bambustrjám og útbreiðslu íbúahverfa að pandan sé hægt og rólega að deyja út. Pönduskinn gengu kaupum og sölum á fyrri árum, en vegna dauðadóms og grófrar sektar hefur það minnkað. Fram til ársins 1997 voru menn dæmdir til dauða í Kína fyrir það að drepa pöndu, en núna er hæsti mögulegi dómur 10 ára fangelsisvist og mikil fjársekt.

Mikið er um kaup og sölu á nashyrningshornum og hægt er að fá allt að 11 milljónir íslenskra króna fyrir kílóverð þeirra. Á sumum stöðum í Asíu er talið að beinin hafi vissan lækningarmátt og eru þau því mjög eftirsóknarverð. Samkvæmt frétt í Guardian hafa 455 dýr verið drepin árið 2012 í Suður-Afríku.

Sem dæmi um vandamál sem standa okkur Íslendingum nær má nefna smygl á fálkaeggjum til erlendra áhugamanna. Fálkar eru friðaðir hér á landi og eru í viðauka 1 í CITES samningnum þar sem þeir teljast í útrýmingarhættu. Fálkaegg geta selst fyrir allt að 2 milljónir íslenskra króna á svörtum markaði erlendis. Að sporna við þessu er meðal markmiða hópsins og er kynning á málaflokki og bættum verklagsreglum ætlað að vera skref í rétta átt í þeim efnum.

Innflutningur eintaka af dýrum eða plöntum í útrýmingarhættu er háð leyfi frá Umhverfisstofnun. Tekið er mið af því í hvaða viðauka viðkomandi eintak heyrir undir, hvaðan það kemur og hvort það séu til staðar leyfi fyrir útflutningi úr viðkomandi landi, þegar til álita kemur að veita innflutningsleyfi. Reglur sem þarf að framfylgja í þessum málaflokki eru strangar og brot getur varðað sektum eða fangelsi allt að tveimur árum.

Aðkoma tollgæslunnar er gríðarlega mikilvæg þar sem vörur fara gjarnan á milli landamæra og er tollgæslan því í fremstu víglínu í baráttunni við þessa ofangreindu málaflokka sem og svo marga aðra.

Arna Gunnarsdóttir, lögfræðingur
Guðbjörn Guðbjörnsson, yfirtollvörður
Guðmundur Jónasson, tollsérfræðingur
Jóhanna Ása Evensen, tollvörður



Starfsaldursafmæli

Fimm starfsmenn Tollstjóra hafa unnið hjá embættinu í 40 ár eða lengur, og voru þeir heiðraðir í lok ársins 2012 í starfsaldursafmælistakaffi. Um er að ræða Björgu Valtýsdóttur, Brynjólf Karlsson, Karl F. Garðarsson, Ólöfu S. Jónsdóttur og Sigurð Kristjánsson.

Tollstjóri þakkar þeim öllum farsælt samstarf.

Björg Valtýsdóttir, aðstoðaryfirtollvörður, hóf störf þann 1. júní 1972 hjá Lögreglustjóranum á Suðurnesjum, eða Lögreglustjóranum á Keflavíkurflugvelli eins og embættið hét þegar hún byrjaði. Björg starfaði á skrifstofu fraktarinnar þar til hún fór inn í flugstöð Leifs Eiríkssonar við farþegaafgreiðslu í apríl 2004.

Brynjólfur Karlsson, aðstoðaryfirtollvörður, hóf störf þann 1. nóvember 1966. Hann var skipaður varðstjóri við almennar deildir árið 1973 og varðstjóri í leitar- og rannsóknardeild árið 1982. Hann varð deildarstjóri leitar- og rannsóknardeildar árið 1985 og aðaldeildarstjóri í sömu deild árið 1997. Brynjólfur hefur verið aðstoðaryfirtollvörður frá árinu 2004.

Karl F. Garðarsson hóf störf þann 1. júní 1970 sem deildarstjóri tollútreikningsdeildar hjá tollstjóranum í Reykjavík. Hann hafði áður verið sumarmaður í vöruskoðun og tollendurskoðun. Karl var aðaldeildarstjóri tollafgreiðslu í nokkur ár frá 1976. Síðan var hann settur skrifstofustjóri 1981-83. Hann vann að uppbyggingu á tölvuvæddri tollafgreiðslu 1983-1988. Karl var forstöðumaður rekstrarsviðs tollstjórans í Reykjavík og ríkistollstjóra 1988-1991, en það var sameiginlegt á þeim tíma. Hann var forstöðumaður rekstrarsviðs ríkistollstjóra á árunum 1991-2001. Karl var staðgengill ríkistollstjóra 1994-2001, þar af settur ríkistollstjóri í tæpt ár 1994-95. Karl var forstöðumaður rekstrarsviðs tollstjóra frá 2001-2012 eftir sameiningu þessara embætta og hefur frá 2012 haft umsjón með innleiðingu nýrra tölvukerfa.

Ólöf Sigríður Jónsdóttir hóf störf í Gjaldheimtunni í Reykjavík í nóvember 1968 og vann þar þangað til innheimtan sameinaðist embætti Tollstjóra þann 1. janúar 1998. Síðan þá hefur Ólöf starfað sem fulltrúi í afgreiðsludeild á innheimtu-sviði. Hún hefur unnið við flest þau störf sem varða innheimtu, t.d. starfað sem yfirgjaldkeri, haft umsjón yfir kaupgreiðendamerkningum og fleira.

Sigurður Kristjánsson hóf störf hjá Gjaldheimtunni í Reykjavík í febrúar 1968 og vann þar þangað til innheimtan sameinaðist tollstjóraembættinu þann 1. janúar 1998. Fyrsta starfsheiti Sigurðar var innheimtufulltrúi í kaupgreiðendadeild, eins og það hét þá. Þremur árum síðar varð hann deildarstjóri í sömu deild, þar næst deildarstjóri í afgreiðsludeild í nokkur ár og þá deildarstjóri innheimtu samhliða undirbúningi tölvuvæðingar 1978-1979. Tölvuvæðing allra innheimtuembætta lauk 1980, en Sigurður var deildarstjóri innheimtu áfram til 1998 þegar embættin sameinuðust. Síðan þá hefur Sigurður starfað sem þjónustufulltrúi í lögfræðideild á innheimtusviði.



Lögreglumenn við tollafgreiðslur skipa

Vinna lögreglumanna við tollafgreiðslur skipa á sér langa sögu og er í raun samofin tollgæslu frá fyrstu tíð. Landið okkar er stórt og fáir tollverðir í hinum dreifðu byggðum landsins. Því hefur það tíðkast að lögreglumenn á fámennum stöðum hafa annast tollafgreiðslur skipa í sínum heimabyggðum. Þetta fyrirkomulag tíðkast einkum á Vestfjörðum, Norðurlandi og Austurlandi. Helstu hafnir á Vestfjörðum þar sem lögreglumenn sinna tollafgreiðslum skipa eru Reykhólar, Bíldudalur og Hólmavík. Lögreglan á Vestfjörðum hefur löngum þurft að sinna allri skipaafgreiðslu og tolleftirliti utan Ísafjarðar. Eftir að tollgæslan á Ísafirði fékk tollbifreið í hendurnar nú í sumar varð alger viðsnúningur þar á. Með tilkomu ökutækisins nær tollgæslan nú að sinna eftirliti á öllu svæðinu og sér jafnframt um flestar tollafgreiðslur. Lögreglan er hinsvegar tollgæslunni innan handar og hleypur í skarðið þegar ófærð hamlar för frá Ísafirði. Á Norðurlandi er það einkum á Þórs höfn sem lögreglumenn annast tollafgreiðslur, en þó koma þeir nokkuð að útafgreiðslum á ýmsum höfnum. Lögreglumenn koma einnig lítillaga að innafgreiðslum skipa á Norðurlandi þegar veður eru válynd. Á Austurlandi eru það einkum hafnirnar á Vopnafirði, Djúpavogi og Höfn sem lögreglumenn sinna afgreiðslum á. Tollverðir annast að sjálf sögðu þessi verk á þeim stöðum sem mest er um skipakomur. Vinna lögreglumanna í fámenninu sparar bæði mikinn tíma og peninga. Einnig má segja að tilvist lögreglu, þétti tollgæslunetið á landinu. Langar vegalengdir geta verið á milli staða og ófærð algeng yfir veturinn. Lögreglumenn um allt land koma að tollafgreiðslum skipa þegar tollverðir þurfa á auknum mannafla að halda svo sem við leitir í skipum, eftirlit og vakt við skip. Á Egilsstöðum og Akureyri aðstoða lögreglumenn einnig við afgreiðslur flugvéla. Ónefnt er stærsta verkefni lögreglumanna við tollafgreiðslur skipa, en það er afgreiðsla ferjunnar Norröna á Seyðisfirði. Ferjan kemur vikulega til lands allt árið um kring. Í meirihluta afgreiðslna ferjunnar koma lögreglumenn við sögu og þá í hlutverki tollvarða. Þegar mest er, eru 4-5 lögreglumenn starfandi sem tollverðir við ferjuafgreiðsluna. Lögreglumenn hafa unnið tollstörf í mörgum stórum málum sem upp hafa komið við afgreiðslu ferjunnar, fyrr og síðar.

Við sameiningu tollgæslunnar um allt land í ársbyrjun 2009 varð Snorri Olsen tollstjóri alls landsins. Í framhaldi af því voru gerðir samstarfssamningar við lögreglustjóra/sýslumenn á landsbyggðinni og byggist vinna lögreglumanna við tollstörf á þeim samningum. Nú er væntanleg uppstokkun á embættum sýslumanna/lögreglustjóra og gæti þurft að yfirfara þessa samninga samhliða þeim breytingum. Rætt var við nokkra tollverði og lögreglumenn við skrif þessa pistils og var það mál manna að þetta samstarf hafi verið farsælt og gengið einstaklega vel.

Árni Elisson,
aðstoðaryfirtollvörður

Nýir tollverðir

Guðjón Bjarni Snæland



Hvernig líst þér á starf tollvarðar? Mjög vel, það er fjölbreytt og samstarfsfólkið er mjög skemmtilegt. Það má segja að þetta sé fyrsta starfið mitt þar sem ég hlakka til nýrrar vinnuviku á sunnudegi.

Hvað kom þér helst á óvart við tollvarðarstarfið? Aðallega hversu fjölbreytt það er. Ég sá alltaf fyrir mér að tollverðir í Reykjavík væru niðri á Héðinsgötu að gramsa í póstsendingum eða vinna við tölvu (segir Guðjón glettinn á svip).

Hver er þinn bakgrunnur? Ég útskrifaðist 2002 með stúdentspróf af náttúrufræðibraut frá Kvennaskólanum í Reykjavík. Eftir það fór ég í lýðháskóla í Noregi þar sem ég var á íþróttabraut einn vetur. Árið 2006 byrjaði ég í smíðsnámi og starfaði við smíðar þar til ég hóf störf hjá tollinum.

Sigfús Kröyer



Hvernig líst þér á starf tollvarðar? Mér líst vel á þetta starf, ég byrjaði í Klettagörðum og er núna í Tollpóstinum. Þetta er fjölbreytt starf og ég hlakka til að fara í nám í Tollskólanum. Þá kemst maður betur inn í starfið.

Hvað kom þér helst á óvart við tollvarðarstarfið? Það sem kom mér helst á óvart var hversu fjölbreytt starfið er í raun. Ég hef aldrei séð neitt annað af þessu starfi nema Tollgæsluna á Keflavíkurflugvelli og vissi sáralítið um þetta starf, en ég ímyndaði mér nú að það snérist um eitthvað meira en það.

Hver er þinn bakgrunnur? Ég er stúdent af málbraut frá Fjölbautaskólanum í Garðabæ og þaðan fór ég svo í rafvirkjun í Fjölbautarskólanum í Breiðholti. Ég hef unnið við ýmis störf í gegnum tíðina, en síðan ég hóf nám í rafvirkjun hef ég nánast eingöngu starfað innan þess geira og var hjá Símanum áður en ég kom hingað.



Guðrún Sólveig Ríkarðsdóttir Owen hefur starfað hjá Tollstjóra frá árinu 1998. Á þeim tíma hefur hún öðlast mikla reynslu af störfum sínum á starfsstöðvum embættisins í Reykjavík, Hafnarfirði og Keflavík, ásamt því að hafa starfað í forvarnarfræðslunni, setið í stjórn Tollvarðafélags Íslands og stundað krefjandi nám með vinnu. Guðrún Sólveig tók við starfi aðstoðaryfirtollvarðar í Klettagörðum í september 2012 og Tollpósturinn var spenntur að ræða nánar við þessa kraftmiklu konu.

Hver eru helstu verkefni tollvarða í Klettagörðum?

„Verkefni eru margvísleg, að meginhluta er hægt að skipta starfsfólki í Klettagörðum í fjóra hópa eftir viðfangsefnum: vaktavinnufólk á sólarhringsvöktum sem er m.a. að sinna skipaafgreiðslu og flugafgreiðslu, dagvinnu-menn sem sinna vöruskoðun, skipaleitum og ýmsum sérverkefnum, hundabjálfarar og starfsmenn á gegnumlýsingarbifreiðum.“

Hvaða breytingar hafa átt sér stað í Klettagörðum?

„Sumarið 2012 voru þær breytingar gerðar að ráðnir voru tveir varðstjórar í dagvinnu til viðbótar við þá tvo sem fyrir voru á skipavakt. Einnig var ráðinn aðalvarðstjóri, sem er m.a. yfir daglegri stjórn varðstjóranna fjögurra,“

segir Guðrún Sólveig og bætir svo við: „Varðstjórnarnir vinna með mannskapnum úti á vettvangi og hafa því góða yfirsýn yfir daglega starfssemi og hvernig best er að skipuleggjaverkefni fyrir hverja viku. Þeir tryggja að allt gangi sinn vanagang þó eitthvað geri það að verkum að skipulagið gangi ekki alltaf upp.“

Hvaða áhrif hafa þessar breytingar á starfsemi?

„Ég tel að áhrifin af breyttu skipulagi séu þau að starfsemi verður skilvirkari og árangursríkari. Við erum stöðugt að skoða hvað við getum gert betur til að starfsemi verði markvissari og um leið bæta okkur í því sem við erum að gera. Þetta er jú heild sem þarf að vinna eins og keðja þar sem hver hlekkur er mikilvægur í starfsemi. Mikilvægt er að starfsmenn viti til hvers er ætlast af þeim og þeir finni það að skoðun þeirra og daglegt starf skipti máli, að þeir sé hluti af mikilvægu teymi,“ segir Guðrún Sólveig. „Upplýsingaflæði er grundvallaratriði þannig að allir viti hvað er í gangi. Ég hef þann háttinn á að ef eitthvað er sem ég tel starfsfólk þurfa að vita af þá sendi ég það jafnóðum út í tölvupósti. Þegar ég kom hér til starfa höfðu um nokkurt skeið verið hér reglulegir föstudagsfundir sem mér finnst mjög góðir og við höfum viðhaldið. Þar ræðum við málin ef eitthvað er til dæmis almenn starfsmannamál, starfstengd mál, það sem vel hefur

verið gert eða það sem betur má fara. Á hverjum fundi er gerð fundargerð sem er aðgengileg á sameiginlegu drifi. Starfsmenn sem eru í vaktarfríi eða fjarverandi af öðrum ástæðum hafa þá tækifæri til að fylgjast með hvað fer fram á hverjum fundi. Starfsmenn hafa lýst ánægju sinni með þessa fundi þar sem þetta er einnig góður vettvangur fyrir þá til að koma sínum sjónarmiðum á framfæri.“

Hverjar eru þínar helstu áherslur sem stjórnandi?

„Ég legg mikla áherslu á að sinna góðri stjórnsýslu hvort sem það snýr að ytri eða innri málum embættisins. Innan embættisins hefur verið lögð mikil vinna í að ferlagreina ýmsa þætti starfseminnar. Þetta er mikilvægt samvinnuverkefni sem kemur sér mjög vel fyrir alla, bæði starfsfólk og þá sem eiga erindi við embættið. Mér finnst mikilvægt að erindum frá utanaðkomandi aðilum sé svarað fljótt og vel, ef við einhverra hluta vegna getum ekki svarað fljótt fái menn að vita að hlutirnir séu í vinnslu.“

Guðrún Sólveig fær sér vatnssopa og horfir kankvís á gula miða sem liggja hjá tölvuskjánum. „Það er svo margt sem hægt er að gera og framkvæma. Ég passa mig á því þegar fólk leitar til mín að skrifa allt niður ásamt því að skrá niður það sem fer fram á einstaka fundum sem ég held, þannig að gott sé að leita og skoða aftur í tímann. Ég vil ekki að fólk þurfi að minna mig á hlutina eftir viku og skrifa því allt niður sem þarf að framkvæma, þannig að gulu miðarnir hverfa ekki fyrr en ég er búin að klára það sem stendur á þeim. Ég vil að allir fái svör hvort svo sem niðurstaðan er jákvæð, neikvæð eða fari í bið einhverra hluta vegna. Það er mikið gert grín að mér og gulu miðunum mínum því það eru gulir miðar út um allt á skrifborðinu mínu þegar mikið liggur fyrir. Ég fékk meira að segja afhenta stílabók um daginn frá einum af tollvörðunum við formlega athöfn, sá spurði hvort það væri ekki nær að hafa allt á einum stað í staðinn fyrir að hafa þetta á mörgum miðum,“ segir Guðrún Sólveig hlæjandi. „Þetta kerfi er kannski ekki til fyrirmyndar, en þetta virkar fyrir mig og þá er ég sátt þar sem það skilar sér svo aftur til starfsfólksins þegar niðurstaða liggur fyrir. Ég er alla jafna með opna skrifstofu og starfsfólk er að kíkja inn með allskonar erindi. Ef ég skrifa það ekki niður strax er hætt við að hlutirnir gleymist. Gulir miðar eru mínir bestu vinir til að koma á góðu skipulagi!“



Hvað finnst þér skemmtilegast við starfið?

Það skemmtilegasta við starfsemina á Klettagörðum er hvað þetta er fjölbreytt og margt að takast á við, maður sest niður að morgni og svo allt í einu er dagurinn búinn. Svo er alltaf eitthvað nýtt á hverjum degi sem bætist í mína þekkingu. Ég blómstra þegar mest er að gera, því er þetta starf sem á mjög vel við mig – nóg að gera alla daga. Einnig er mjög gefandi að upplifa þá miklu þekkingu sem starfsmenn okkar búa yfir. Starfsmenn hafa oft meiri verkþekkingu á einstökum hlutum en ég þar sem þeir hafa aflað sér sérþekkingar á sínu sviði. Mitt hlutverk er að halda utan um starfssemina og einnig að miðla verkefnum áfram í staðinn fyrir að gera allt sjálf. Til þess hjálpa gulu miðarnir líka þar sem ég held að maður sé ekki góður stjórnandi ef hlutirnir virka þannig að allt fari í stopp ef maður er fjarverandi. Ef hlutirnir virka þannig þá er ekki staðið rétt að málum – það var líka hugsunin með varðstjóra og aðalvarðstjóra að starfsemin lamist ekki ef einn er fjarverandi. Breytingar eru þó alltaf erfiðar og það tekur sinn tíma að koma öllu í eðlilegt horf. Við sameiningu starfsstöðva komu t.d. fleiri tollverðir til starfa á Klettagörðum og við það þurftum við að vera opin fyrir breytingum varðandi skipulag hér innanhúss svo dæmi sé tekið. En andinn hérna er almennt mjög góður. Við höfum blöndu af nýliðum og reynslumeiri tollvörðum og eru starfsmenn duglegir að koma með nýjar hugmyndir um hvernig megi vinna verkefni á anna hátt eða koma með hugmyndir af nýjum verkefnum. Mér finnst frábært þegar starfsfólkið sýnir starfseminni svona mikinn áhuga, þá höfum við óteljandi möguleika til að gera betur. Vinnan verður líka meira gefandi og skemmtileg, ég er ekki komin þarna til að vera ein að leggja línurnar heldur er þetta sameiginlegt verkefni sem við þurfum öll að móta eftir því hvað við teljum henta starfseminni best!“

áes

Tollskóli ríkisins

Fyrirhugað er að nýr hópur tollvarða hefji nám við Tollskóla ríkisins í þessum mánuði, febrúar 2013, en nú eru starfandi 11 tollverðir sem ekki hafa lokið grunnnámi. Undirbúningur námsins hefur m.a. falist í því að nokkrir kennarar og stjórnendur á tollasviði fóru yfir námskrá Tollskólans m.t.t. hvernig námið er að mæta kröfum starfsins. Í öllu námi er mikilvægt að fram fari stöðug endurskoðun og þróun á námskrá til að námið verði markvisst og áhersla lögð á þá hæfni sem starfið gerir kröfu um. Þá skiptir ekki minna máli fyrir lítinn skóla eins og Tollskólann að hafa á að skipa góðum sérfræðingum sem annast kennsluna. Þar skiptir máli faglegur stuðningur, sérhæfð þjálfun á sviði kennslufræði og viðurkenning á því álagi sem fylgir kennslu þegar henni er sinnt samhliða öðrum daglegum sérfræðistörfum.

Auk öflugs grunnnáms er einnig þörf fyrir markvissa sí- og endurmenntun sem byggir á upprifjun á einstökum þáttum úr grunnnámi og kynningu á nýjungum í lögum og reglugerðum. Jafnframt er mikilvægt að sí- og endurmenntun skapi tollvörðum tækifæri til að dýpka þekkingu sína á ákveðnum sviðum og í einstökum þáttum starfsins eða fá sérhæfða þjálfun og tækifæri til að gerast sérfræðingur með ábyrgð á ákveðnum málaflokki. Samhliða þróun í grunnnámi er því mikilvægt að huga að því að skýra leiðir í sí- og endurmenntun og gera markvissari. Með því er lagður grunnur að starfsþróunaráætlun sem markar þá leið sem hver starfsmaður vill feta í sinni starfsþróun.

SKIL – starfsþróun, kunnátta, innsýn, leikni

Frá því haustið 2009 hefur skipulagt nám fyrir starfsfólk á innheimtusviði verið í gangi á vegum Tollskóla ríkisins undir heitinu **SKIL – starfsþróun, kunnátta, innsýn, leikni**. Allir starfsmenn sviðsins sem eru félagsmenn í SFR stunda námið og stefnir í að fyrsti hópurinn ljúki náminu vorið 2013. Mikil ánægja er meðal starfsmanna með fyrirkomulag þessara námskeiða og skiptir miklu að allir starfsmenn sviðsins hafi jöfn tækifæri til að nýta sér þessa fræðslu. Námskeiðin taka mið af bæði starfstengdum þáttum og almennri færni og er meginmarkmið nám síns að stuðla að aukinni færni í starfi og starfsánægju. Í vetur eru í boði námskeið eins og kröfuréttur, samskipti á vinnustað, starfstengd enska, líkamsbeiting og heilsa svo fátt eitt sé talið. Framkvæmd námsins er unnin í samstarfi við Starfsmennt, sjá nánari lýsingu á náminu á vefsíðunni www.smennt.is.

Sí- og endurmenntun er ferli sem aldrei lýkur og því látum við ekki staðar numið þegar lokið er þeim nám skeiðum sem eru í námskrá SKIL. Við mótun á nám skránni var stofnaður fræðsluhópur sem vann ásamt starfsþróunarstjóra að því verkefni. Það fyrirkomulag reyndist mjög vel og var talið mikilvægt til að skapa starfsmönnum tækifæri til að hafa áhrif á möguleika sína til starfsþróunar. Við áframhaldandi þróun á úrræðum verður það verklag viðhaft og blásið nýju lífi í fræðsluhóp á innheimtusviði.

Allir starfsmenn sem eru félagsmenn í SFR hafa aðgang að öllum námskeiðum sem í boði eru hjá Starfsmennt og eru þeir hvattir til að fylgjast með því sem þar er í boði.

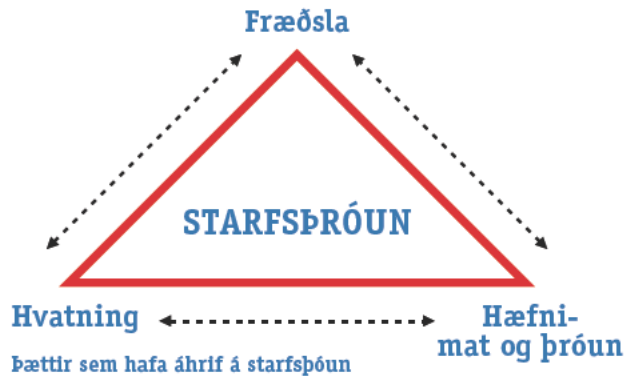
Starfsþróun

Í mannaútsstefnu embættis Tollstjóra segir m.a. að embættið leggi áherslu á að ráða til sín hæft og traust starfsfólk og stuðla að frumkvæði og fagmennsku í starfi. Er það m.a. gert með því að leggja áherslu á sí- og endurmenntun og gefa starfsfólki kost á að bæta hæfni sína, bæði í gegnum starfið sjálft og með því að sækja formlega fræðslu. Lögð er áhersla á að veita starfsmönnum þá þjálfun sem nauðsynleg er til að þeir geti tekist á við verkefni sín og hvetja þá til að sækja sí- og endurmenntun sem eykur hæfni og eflir þá eiginleika sem reynir á í starfi.

Til að þetta sé mögulegt er mikilvægt að hafa góða aðstöðu sem veitir starfsmönnum vellíðan og hvatningu til þátttöku í fræðslustarfi. Myndarlega hefur verið unnið að þessum þáttum hjá Tollstjóra með nýrri kennslustofu sem staðsett er í húsnæði embættisins við Tryggvagötu og tekin var í gagnid vorið 2011. Húsnæði er þó aðeins einn þáttur af mörgum sem skipta máli þegar hugað er að starfsþróun og fræðslu. Þar skiptir ekki minna máli stefna embættisins í fræðslumálum og sameiginleg sýn starfsmanna og yfirmanna á mikilvægi starfsþróunar og virkrar þátttöku í sí- og endurmenntun.

Þegar rætt er um starfsþróun má nálgast það út frá mismunandi forsendum enda um víðtækt hugtak að ræða. Algengast er að litið sé á starfsþróun sem lóðrétt ferli sem felur í sér færslu upp á við í skipuriti með aukinni ábyrgð og mannaforráðum. Einnig er hægt að horfa á starfsþróun sem lárétt ferli sem felur í sér starfsvækkun eða starfsauðgun og felst í breytingu eða vikkun á núverandi starfi án þess að því fylgi tilfærsla í skipuriti. Starfsþróun tekur jafnan mið af menntun, starfsreynslu og mati á hæfni starfsmanns sem leiðir til aukins/bætts árangurs í núverandi starfi eða tilfærslu í starfi.

Sýnt hefur verið fram á það með rannsóknum að til að þjálfun og fræðsla skili árangri þurfa starfsmenn að uppfylla fjögur viðmið: *vera tilbúnir til að læra, fá hvatningu, læra það sem er kennt og yfirfæra í störf sín.*



Rannsóknir benda til að lítil lærdómur eigi sér stað þegar starfsmenn eru sendir á námskeið og vita takmarkað um ástæður fyrir veru sinni þar. Hvatning getur hins vegar haft mikil áhrif á hvort starfsmenn mæti á námskeið, hversu mikið þeir læra og hvort yfirfærsla verður á störf þeirra. Starfsmenn eiga sér ólíkan bakgrunn, færni og reynslu og eru því misáhugasamir um þjálfun og hefur það áhrif á lærdóm þeirra og yfirfærslu. Í ljósi þess er vert að hafa í huga að starfsþróun er á ábyrgð starfsmanns og næsta yfirmanns. Mikilvægt er fyrir starfsmenn að hafa hugfast að miklu skiptir að þeir komi með tillögur að fræðslu og þjálfun sem þeir telja sig hafa þörf fyrir og sýna frumkvæði að því að sækja námskeið og aðra fræðslu sem í boði er í samráði við sinn yfirmann.

Í öllu fræðslustarfi er mikilvægt að framboð taki mið af þörfum starfsmanna og viðfangsefnum sem þeir sinna. Starfsmaður getur í starfsmannasamtali komið að óskum sínum varðandi sí- og endurmenntun og rætt þær leiðir sem honum þykja eftirsóknarverðar í sinni starfsþróun. Þær upplýsingar sem þar koma fram liggja til grundvallar áherslum í fræðslustarfi hverju sinni. Til að efla enn frekar ábyrgð og áhrif starfsmanna á sí- og endurmenntun hefur verið tekið upp það verklag að stofna fræðsluhópa um tiltekna þætti í fræðslumálum. Þar gefst starfsmönnum tækifæri til að koma að hugmyndum um fræðslu og þjálfun og taka þátt í að forgangsráða því efni sem í boði er hverju sinni. Tveir slíkir hópar eru nú starfandi undir stjórn starfsþróunarstjóra þar sem verið er að rýna námskrá Tollskóla ríkisins og kennsluefni á vef Alþjóðatollastofnunarinnar (WCO). Stefnt er að því að þróa það verklag enn frekar og stofna fræðsluhópa sem vinna með starfsþróunarstjóra að stefnumörkun í uppbyggingu á faglegri og almennri þekkingu starfsmanna.

Gunnlaug Hartmannsdóttir, starfsþróunarstjóri



Innheimtusvið embættis Tollstjóra er mikill kvennavinnustaður. Þar ræður ríkjum Edda Símonardóttir forstöðumaður ásamt deildarstjórunum Jóhönnu Láru Guðbrandsdóttur og Unu Dagbjörtu Kristjánsdóttur. Þrátt fyrir að meirihluti starfsmanna séu konur leynist einn og einn karlmaður í hópnum. Björn Pálsson, lögfræðingur og fótboltamaður, er einn fárra karlmanna í þessu kvennaríki og kann að eigin sögn verunni þar mæta vel.

Blaðakonur Tollpóstsins mæltu sér mót við Björn á fögrum októbermorgni og báðu hann að segja lesendum blaðsins aðeins af sjálfum sér og starfinu hjá Tollstjóra.

Hver er Björn Pálsson og hvaðan kemur hann?

„Ég er alinn upp á Höfn í Hornafirði, bjó þar til sextán ára aldurs en þá var mér ýtt úr hreiðrinu og til Reykjavíkur. Þegar þangað var komið fór ég í MH og útskrifaðist þaðan sem stúdent. Eftir stúdentsprófið lá leiðin beint í lagadeild Háskóla Íslands og ég útskrifaðist sem lögfræðingur í júní 2011. Fótboltinn er svo áhugamál númer eitt, bæði að spila og horfa.“

Segðu okkur aðeins meira af fótboltanum, er hann ekki meira en bara áhugamál?

„Jú, það má kannski segja það. Ég get reyndar ekki talist atvinnumaður í fótbolta, en svona næstum því samt. Ég er í Stjórnunni og æfi með þeim en var í láni hjá Víkingi í Ólafsvík síðastliðið sumar og sumarið 2011. Þetta þýddi mikil ferðalög, ég held ég hafi þurft að fara um 18 ferðir síðasta sumar þar af þrettán sinnum á Snæfellsnesið.“

Hvernig hefur gengið að sameina fótboltann bæði námi og starfi?

„Það hefur gengið vel. Það hentaði t.d. mjög vel að spila fótbolta með náminu. Ég fór í tíma á morgnana, lærði eftir hádegi og spilaði svo fótbolta á kvöldin. Það þýddi vissulega að maður þurfti að skipuleggja sig, en það er heldur ekki gott að lesa og læra allan daginn og fram á kvöld, þannig að þetta virkaði bara vel saman.“

Hvernig kom það svo til að þú fórst að vinna hjá Tollstjóra?

„Ég kom til starfa hjá Tollstjóra fljótlega eftir að ég útskrifaðist úr HÍ þannig að þetta er fyrsta alvöru starfið mitt. Ég hafði áður verið sumarstarfsmaður hjá Sýslumanninum í Reykjavík og hjá Neytendastofu. Það var kannski engin sérstök ástæða fyrir því að ég fór að vinna hér önnur en sú að mig vantaði vinnu og það vantaði lögfræðing til starfa á innheimtusviði Tollstjóra. En áður fór ég þó í þriggja mánaða ferðalag í byrjun október 2011.“

Þú verður nú að segja okkur eitthvað aðeins af þessu ferðalagi...

„Ferðalagið hófst 3. október og var lent í Sydney í Ástralíu 5. október. Leiðin lá því næst til Singapore, Malasíu og Thailands og komið heim til Íslands rétt fyrir jól. Þetta var virkilega skemmtilegt og mikil upplifun að sjá nýja og framandi staði. Sérstaklega fannst mér áhugavert að koma til Asíu. Þar var allt ansi ólíkt því sem er hér, mikil fátækt, sölumenn ansi aðgangsharðir og maður þurfti að venja sig á að passa uppá sjálfan sig og hlutina sína, ekkert hægt að hegða sér eins og maður getur sumstaðar úti á landi á Íslandi þar sem fólk læsir ekki einu sinni húsunum sínum.“

Kveikti þetta ferðalag ekkert í þér að skoða heiminn enn meira?

„Jú, vissulega, en núna er ég í vinnu og einbeiti mér að því, en hver veit hvað gerist í framtíðinni.“

Hvað getur þú svo sagt okkur og lesendum Tollpóstsins um starfið sem þú sinnir hér hjá Tollstjóra?

„Starfið sem lögfræðingur á innheimtusviði er bæði fjölbreytt og skemmtilegt. Mér finnst námið mitt nýttast mér mjög vel í starfi, þó ég þurfi svo sem ekkert að vera stöðugt í einhverjum gríðarlegum pælingum þá nýtist verklagið og þankagangurinn sem er innprentaður í mann í náminu vel. Sumir kúrsarnir sem ég tók nýttast mér beint í starfinu og aðrir minna eins og gengur. Stór hluti starfsins felst í mætingum til sýslumanns, sem mér finnst fínt. Það getur verið gott að fá tækifæri til að líta upp úr pappírnum og fara út úr húsi, fá ferskt loft í að minnsta kosti tvennum skilningi, bæði hitta allskonar fólk og komast aðeins út undir bert loft! Eins og ég hef þegar sagt þá líkar mér mjög vel að vinna hjá Tollstjóra. Það er vel hugsað um starfsfólkið hér og mikið fyrir það gert. Svo eru hér góðir og skilningsríkir yfirmenn og sveigjanleiki í starfi.“

Á þessum skemmtilegu og jákvæðu nótum lauk samtali okkar við Björn Pálsson, sem við vonum svo sannarlega að muni vaxa og dafna í starfi hér hjá Tollstjóra.

ie / sg



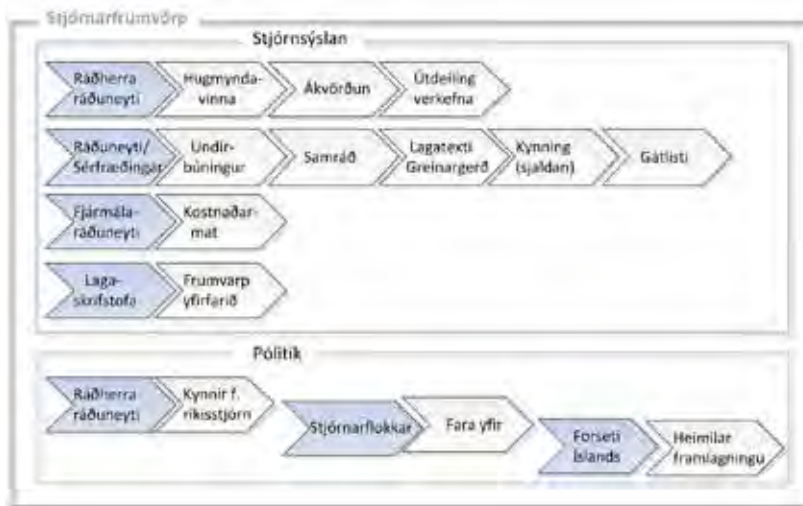
Í upphafi skal endinn skoða

Í upphafi skal endinn skoða var heiti á lokaverkefni mínu í meistaranámi í verkefnastjórnun frá HÍ. Þar leitaðist ég við að svara spurningunni hvort markvissari notkun á aðferðum verkefnastjórnunar við gerð lagafrumvarpa gæti aukið gæði laga og bætt stjórnásluna og þá hvernig. Ástæðurnar fyrir því að ég valdi þetta viðfangsefni voru nokkrar. Ég vildi tengja lokaverkefnið mitt við stjórnsýsluna og skoða ferli sem snerta margar stofnanir. Eins hafði ég áhuga á að skilja betur störf Alþingis og samspil þess og stjórnsýslunnar. Hér á eftir er stuttur útdráttur sem byggður er á verkefni mínu.

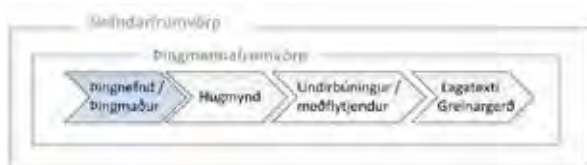
Verkefnastjórnun snýst meðal annars um stýringu á umfangi, tíma og kostnaði verkefna. Í því felst að skilgreina þarfir, setja fram skýr og möguleg markmið, samræma kröfur um gæði, tíma og kostnað, búa til lýsingar og áætlanir auk þess að skilgreina hagsmunaaðila og áhrif verkefnis. Lagafrumvarp er tillaga að lögum eða lagabreytingu sem lögð er fyrir Alþingi til samþykktar. Frumvörp hafa það að markmiði að koma á breytingum og þau leiða oft til ýmissa verkefna sem hafa upphaf og endi og eru tíma- og kostnaðarhád. En hvar verða frumvörpin til, í hvaða ferli þurfa þau að fara áður en þau eru lögð fram á Alþingi og hvaða kröfur eru gerðar til þeirra?

Frumvörp skiptast í þrjá flokka eftir því hver leggur þau fram á Alþingi. Stjórnarfrumvarp er lagt fram af ráðherra, nefndarfrumvarp er flutt í nafni nefndar Alþingis eða meirihluta hennar og loks getur einn þingmaður eða hópur þingmanna lagt fram frumvarp og kallast það þá þingmannafrumvarp. Ferli stjórnarfrumvarpa er gjörólíkt ferli nefndar- og þingmannafrumvarpa.

Myndir 1 og 2 sýna ferli stjórnarfrumvarpa annars vegar og nefndar- og þingmannafrumvarpa hins vegar.



Mynd 1 Ferli stjórnarfrumvarpa áður en þau fara til Alþingis



Mynd 2 Ferli nefndar- og þingmannafrumvarpa áður en þau fara til Alþingis

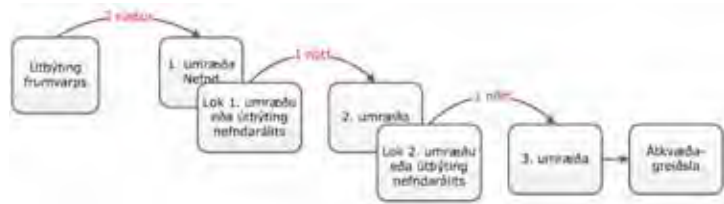
Stjórnarfrumvörp eru samin í ráðuneytum þess ráðherra sem leggur þau fram. Þegar frumvarpið er tilbúið fer það til fjármálaráðuneytis og þar er það kostnaðarmetið og að lokum fer það til lagaskrifstofu forsætisráðuneytis ásamt gátlista þar sem gerð er nokkurs konar gæðaúttekt á þeim.

Ráðherra kynnrir loks frumvarpið í ríkisstjórn og það fer síðan til stjórnarflokka og að lokum þarf forseti Íslands að heimila framlagningu þess.

Nefndar- og þingmannafrumvörp koma yfirleitt ekki til kasta stjórnsýslunnar heldur sjá þingmenn um að útbúa þau en njóta oft aðstoðar starfsmanna Alþingis.

Öll frumvörp fara í gegnum sama ferli eftir að þau koma til Alþingis. Skrifstofa Alþingis tekur við þeim og þau eru bókuð, fara í yfirlestur til skjaladeildar og eru að lokum prentuð.

Mynd 3 sýnir hvernig ferli frumvarpa á að vera á Alþingi samkvæmt þingskapaarlögum. Hvert frumvarp skal fara í gegnum þrjár umræður. Einnig er tiltekið að líða þurfi ákveðinn tími á milli umræðna. Hægt er að taka mál í gegnum þingið á skemmri tíma með því að þingmenn samþykki afbrigði en til þess þarf aukinn meirihluta (2/3 atkvæða).



Mynd 3 Frá frumvarpi til laga - helstu skref á Alþingi

Lagafrumvarp þarf að vera á ákveðnu formi og því á að fylgja greinargerð um tilgang þess og skýringu á höfuðákvæðum. Forsætisráðuneytið gaf árið 2007 út Handbók um gerð frumvarpa. Einnig er til fyrirmynd að efnisyfirliti greinargerðar stjórnarfrumvarpa á vef forsætisráðuneytis. Greinargerðin á að koma upplýsingum á framfæri við þingmenn til að auka skilning þeirra á frumvarpinu og á sama hátt hefur hún þýðingu gagnvart almenningi og fjölmiðlum. Auk þess er hún lögskýringargagn.

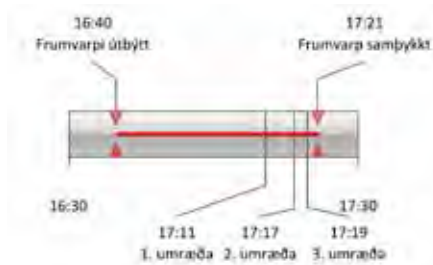
Skoðuð voru nánar fjögur frumvörp sem urðu að lögum. Lögín tengdust þremur málum og voru þau valin vegna þess að í undirbúningi lagasetningar var ekki nægilega hugað að því hvernig ætti að hrinda þeim í framkvæmd.

Frumvarp 1: Tollalög o.fl. (dreifing gjalddaga)

Frumvarp til laga um breytingu á tollalögum, nr. 88/2005, lögum nr. 97/1987, um vörugjöld og lögum nr. 50/1988, um virðisaukaskatt...

Frumvarpið var nefndarfrumvarp og lagt fram á Alþingi þann 14. mars 2011. Greinargerðin var nokkrar línur og í henni var hvorki lagt mat á kostnað né hvort frumvarpið leiddi til einhverra verkefna.

Mynd 4 sýnir málsmeðferðina á þinginu. Athyglisverðast við þetta frumvarp er tíminn. Frumvarpið fékk mjög skjóta afgreiðslu á þingi á þremur þingfundum sem haldnir voru samdægurs, hver á eftir öðrum (afbrigði samþykkt). Lögín tóku gildi strax og gjöldin gjaldféllu daginn eftir samþykki laganna.

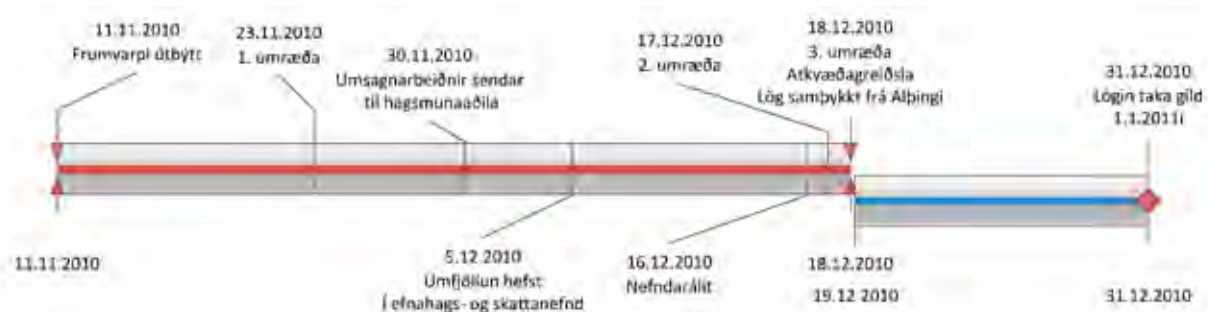


Mynd 4 Dreifing gjalddaga

Frumvarp 2: Vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (skattlagning samkvæmt útblæstri bifreiða)

Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., lögum nr. 39/1988, um bifreiðagjald, og lögum nr. 87/2004 um olíugjald og kílómetragjald, með síðari breytingum (kerfisbreyting á skattlagningu ökutækja).

Frumvarpið var stjórnarfrumvarp og lagt fram á þingi 11. nóvember 2010. Mynd 5 sýnir ferli frumvarpsins og framkvæmdartíma. Efri tímalínan, rauð lína, sýnir ferli frumvarpsins á Alþingi. Neðri tímalínan, blá lína, sýnir hvaða tími var til stefnu til framkvæmda eftir að lögín voru samþykkt.



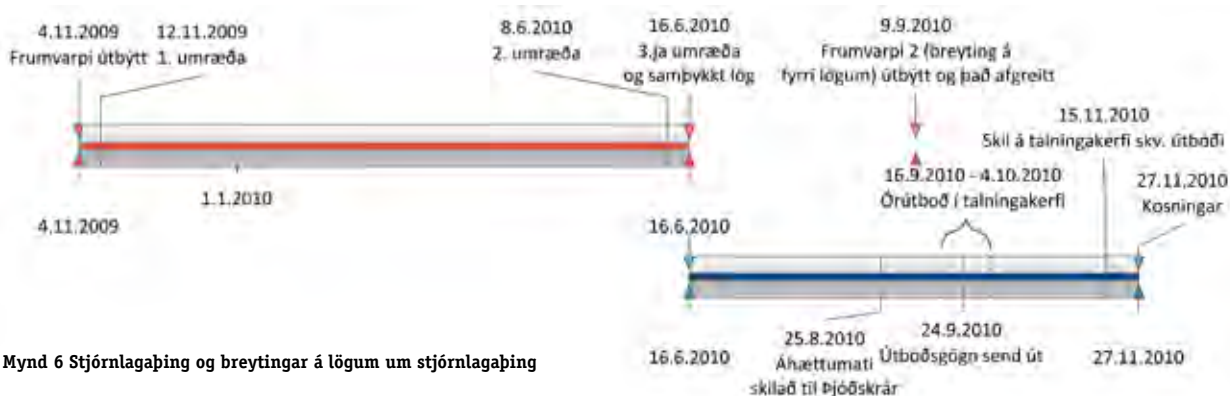
Mynd 5 Vörugjöld af ökutækjum

Það sem vekur hér athygli er að þetta frumvarp leiddi til verkefna hjá nokkrum aðilum og tími til framkvæmda var afar skammur. Engin sundurliðun á verkefnum var í greinargerðinni en kostnaðarmat frá fjárlagaskrifstofu fylgdi og var kerfisbreytingin ekki talin leiða til aukinna útgjalda. Efnahags- og skattanefnd kallaði eftir umsögnum frá fjölmörgum aðilum þar á meðal Tollstjóra og Ríkisskattstjóra. Þeir bentu á í umsögnum sínum að verkefnið kallaði á kerfisbreytingar, aðkeypta hugbúnaðarvinnu og að tími til stefnu væri skammur. Ekki virðist hafa verið tekið tillit til þessara athugasemda því löggin tóku gildi 1. janúar 2011 eins og upphaflega frumvarpið gerði ráð fyrir. Ríkisskattstjóri tiltók sérstaklega að hann væri ósammála því mati að frumvarpið leiddi ekki til aukins kostnaðar fyrir stofnunina. Umferðarstofa var ekki á lista yfir þá sem fengu frumvarpið til umsagnar. Fréttablaðið birti frétt í lok janúar 2011 um að framkvæmdin hafi leitt til álags hjá Umferðarstofu og stofnunin kvartaði undan skorti á samráði.

Frumvarp 3 og 4: Stjórnlagabætur (heildarlög) / Stjórnlagabætur (gerð kjörseðils, uppgjör kosningar o.fl.)

Frumvarp til laga um stjórnlagabætur / Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 90/2010, um stjórnlagabætur

Fyrra frumvarpið var stjórnarfrumvarp lagt fram í nóvember 2009 en hið seinna þingmannafrumvarp sem lagt var fram tæpu ári seinna. Þetta er eitt mál en tvö frumvörp því að þremur mánuðum eftir að fyrra frumvarpið varð að lögum var lagt fram frumvarp til breytinga á þeim. Upphaflega frumvarpið leiddi til fjölda flókinnar verkefna sem hefði þurft að framkvæma á mjög skömmum tíma. Með fyrra frumvarpinu fylgdi mikil greinargerð en hún tók að litlu leyti á þeim verkefnum sem frumvarpið fól í sér. Með frumvarpinu fylgdi kostnaðarmat unnið af fjármálaráðuneyti sem aðallega sneri að þinghaldinu. Hvorki verkáætlun né áhættumat fylgdi. Myndin hér á eftir sýnir ferli þessara frumvarpa í gegnum þingið og framkvæmd vegna kosninga til þingsins. Kosningarnar voru síðan dæmdar ógildar og löggin felld úr gildi í kjölfarið.



Mynd 6 Stjórnlagabætur og breytingar á lögum um stjórnlagabætur

Eftirtalin verkefni voru fölginn í upphaflega frumvarpinu og hefðu þurft að skilgreinast sem slík í greinargerð:

- Tvöföld kosning með mismunandi kjörskrá og fyrirkomulagi (listakosning og persónukjör).
- Rafræn merking á kjörstað í kjörskrá (nefnt rafræn kjörskrá í frumvarpinu) kallar á nýtt tölvakerfi.
- Skipulagning og uppsetning tölvukerfa í öllum kjördeildum, öryggismál og trygging á virkni á kjördegi.
- Persónukjör, ný uppsetning á kjörseðli, flókin talning og útreikningar.

Frumvarpið um stjórnlagabætur var rúma sjö mánuði til meðferðar á Alþingi og breyttist töluvert í meðförum þess. Löggin voru samþykkt þann 16. júní 2010 en þá voru sveitarstjórnarkosningar yfirstaðnar. Í lögnum var því gert ráð fyrir sérstökum kosningum ekki síðar en 30. nóvember og jafnframt var ákveðið að halda þjóðfund sem ekki var hluti af upphaflegu frumvarpi. Tími þinghalds var einnig stytur en ekki var gert nýtt kostnaðarmat þó að verulegur kostnaður bættist við vegna sérstakra kosninga. Áhættumat var framkvæmt eftir að löggin voru samþykkt og lá það fyrir þann 25. ágúst samkvæmt upplýsingum frá Þjóðskrá. Í framhaldi af því var þann 9. september lagt fram frumvarp til breytinga á fyrri lögum. Lagt var til að kjörseðli yrði breytt en jafnframt var hætt við rafræna kjörskrá. Í október fór fram á vegum

Ríkiskaupa örútboð í talningakerfi fyrir kosningarnar en kerfinu átti að skila tilbúnu eigi síðar en 15. nóvember, það er tólf dögum fyrir kosningar. Tilboð voru opnuð þann 6. október. Kosíð var 27. nóvember en kosningarnar voru síðar ákvarðaðar ógildar og löggin brottfeld. Upphaflegu löggin um stjórnlagabing voru samþykkt án þess að fyrir lægi heildstætt mat á verkefninu. Greining á verkþáttum, tímaáætlanir, áhættumat og frekara kostnaðarmat tengt kosningunum fylgdi ekki frumvarpinu þegar það fór fyrir Alþingi. Breyta þurfti lögnum tæpum þremur mánuðum eftir að þau voru samþykkt. Gagnrýnin í kjölfar þess að kosningarnar voru ákvarðaðar ógildar beindist aðallega að lokaundirbúningi fyrir kosningar en ekki að málið hefði verið lítt skoðað í heild sinni. Það má leiða líkur að því að vandaðri undirbúningur lagasetningar út frá sýn verkefnastjórnunar hefði sett málið í annan farveg.

Í lok verkefnis mín setti ég fram nokkrar tillögur um breytingar. Mikilvægast tel ég vera að greina frumvörpin nánar og draga fram til hvaða verkefna þau leiða. Brjóta þarf þau upp í verkhluta til að hægt sé að meta þau út frá tíma, kostnaði, ávinningi og áhættum. Þetta á að gerast meðfram frumvarpssmíðinni því niðurstöður úr slíkri greiningu geta haft áhrif á endanlegt frumvarp. Áætlanir sem snúa að tíma, kostnaði og áhættum ættu að vera hluti af greinargerðinni með frumvarpinu.

Stjórnsýslan á Íslandi er fámenn og dýr fyrir lítið þjóf félag og mikilvægt er að full yfirsýn sé yfir þau verkefni sem vinna þarf áður en ákvörðun er tekin um að hrinda þeim í framkvæmd. Hér á ágætlega við máltækid að í upphafi skal endinn skoða.

Ásgerður I. Magnúsdóttir,
forstöðumaður hjá Advania

Nýir tollverðir

Stefán Þór Hannesson

Hvernig list þér á starf tollvarðar? Þessir fyrstu mánuðir í starfi tollvarðar hafa verið mjög skemmtilegir og spennandi. Ég hef fengið að takast á við fullt af krefjandi og skemmtilegum verkefnum og er ótrúlega spenntur fyrir því að halda áfram og gera vel. Það eru svo miklir möguleikar fyrir hendi í starfi tollvarðar og þarf maður bara að nýta sér þá og vera skapandi. Vinnuandinn hjá okkur er mjög góður, samstarfsfólkið frábært og yfirmenn hafa reynst ótrúlega vel. Þannig að það er ekki annað hægt að segja en að ég líti björtum augum á framtíðina í þessu starfi.

Hvað kom þér helst á óvart við tollvarðarstarfið? Hvað starfið er ótrúlega fjölbreytt og hvað embættið sjálft er gríðarlega stórt og mikið um sig.

Hver er þinn bakgrunnur? Stefán Redskin, eins og flestir félagar mínir kalla mig, er uppalinn í Laugarnesinu og svaf uppí hjá mömmu og pabba fram að 12 ára aldri. Ég hef alltaf verið mikið í íþróttum, æfði handbolta með Val í 13 ár og spilaði með öllum yngri landsliðum. Ég fór í FÁ og lærði íþróttufræði og ákvað svo að læra húsasmíði og vann ég við hana þangað til að ég byrjaði hérna. Ég er giftur yndislegri konu og á þrjú falleg börn.





Innleiðing á NCTS og TARIC tollakerfum

Stefnumörkunarskjal íslenska ríkisins „Ísland 2020“ er framtíðarsýn sem unnin var af breiðum hópi einstaklinga, sveitarfélaga, háskólastofnanna og fleiri aðila. Markmið þess var að setja fram sýn með hlutlægum markmiðum sem stuðlar að því að Ísland verði í farabroddi annarra þjóða á mörgum sviðum. Eitt af yfirlýstum markmiðum í „Ísland 2020“ stefnumörkunarskjalinu er að Ísland verði meðal tíu efstu þjóða í rafrænni stjórnsýslu. Í tengslum við þessa vinnu var unnið stefnumörkunarskjal fyrir Tollstjóra „Tollstjóri 2020“ þar sem eitt markmið í framtíðarsýn er að Tollstjóri verði í fremstu röð hvað varðar rafræna stjórnsýslu.

Upplýsingatæknikerfi Embættis Tollstjóra eru komin til ára sinna og styðja ekki eins vel við þetta markmið sem og nútíma viðskiptahætti og staðla eins og æskilegt væri. Fyrstu kerfin voru sett upp áramótin 1987/88 og eru hönnuð með það sjónarmið að tölvuvæða innri afgreiðsluferla Tollstjóra en síðar var bætt inn rafrænum samskiptum við ytri aðila. Þessi kerfi eru mörg hver orðin yfir 20 ára gömul og löngu tímabært að endurnýja þau. Því hefur verið ákveðið að hefjast handa við uppfærslu á tollakerfunum og færa þau nær þeim framkvæmdareglum sem stuðst er við í Evrópu. Uppfærsla á þessum kerfum er mjög yfirgripsmikil og snertir á mörgum þáttum í starfsemi embættisins og verður henni því skipt upp í mörg smærri verkefni. Vinna við tvö þessara verkefna hófst á árinu 2012.

Þau verkefni sem ákveðið var að ráðast í fyrst eru annars vegar kerfi sem hefur umsjón með gegnumflutningi, NCTS (New Computerised Transit System) og hins vegar með tollskrá og tollskrártengdum atriðum nefnt TARIC (Integrated Tariff of the European Communities).

NCTS gegnumflutningskerfið styður við samning um sameiginlegar umflutningsreglur (e. Common Transit Convention) sem Ísland er aðili að. Samningurinn auðveldar flæði tollskyldrar vöru innan Evrópusambandsríkja, EFTA ríkjanna, Króatíu og Tyrklands. Vörur geta því, í stað

þess að vera tollafgreiddar þar sem þær koma inn á þessi svæði, farið í gegnumflutningsflæði og verið fluttar að þeirri tollstöð sem endanlega tollafgreiðir vöruna. Með upptöku þessa kerfis næst meiri samhæfing með evrópskum reglum í gegnumflutningsferlum sem einfaldar og greiðir fyrir alþjóðlegum viðskiptum. Aukin skilvirkni ferla getur haft jákvæð áhrif á íslenskan útflutning, eftirtekt með sendingum í gegnumflutningi sem og bætt möguleika við að greina undanskot og svik.

Grunnurinn að TARIC kerfinu er gagnagrunnur tollskrárnúmera (e. Combined Nomenclature) sem sameiginleg tollskrá Evrópusambandsins byggir á. Samræming á tollfloknum við helstu viðskiptaaðila Íslands getur leitt til lægri kostnaðar, bættrar stjórnsýslu og aukinna möguleika á tölfæðilegum samburði við skráningu inn- og útflutnings. Auðveldur aðgangur að tölfæðilegum upplýsingum sambærilegum við það sem gerist hjá helstu viðskiptalöndum Íslands gefur nákvæmar upplýsingar í rauntíma til nota í stefnumótun, viðskipta- og áhættugreiningu auk þess að auðvelda mælingar. Upptaka þessa kerfis getur því verið til mikilla bóta fyrir ýmsa hagsmunaaðila og bætt viðskiptaumhverfi landsins.

Fjármögnun verkefnanna hefur verið tryggð með fjármagni frá íslenska ríkinu sem og styrkjum frá Evrópusambandinu. Gert er ráð fyrir að þeim verði báðum lokið í lok árs 2017. Hópur fólks hefur hafið vinnu við verkefnið en ljóst er að mikil reynsla starfsmanna embættisins mun nýtast vel við þá umfangsmiklu vinnu sem framundan er. Með innleiðingu þessara tveggja kerfa verður stuðlað að markmiðum „Ísland 2020“ og „Tollstjóri 2020“, bættu flæði vara til og frá landinu sem og bættu viðskiptaumhverfi fyrir íslensk fyrirtæki.

Jóhanna Guðmundsdóttir,
verkefnastjóri

Karl F. Garðarsson,
framkvæmdastjóri verkefnastofns nýrra tollakerfa

Innleiðing gæðastjórnkerfis

Í upphafi árs 2013 hófst vinna við innleiðingu gæðastjórnkerfis hjá embætti Tollstjóra skv. ISO 9001 gæðastjórnkerfinu. Haustið 2012 fór fram vinna við gerð verkefnisáætlunar og hefur það verk verið unnið af Einari Rúnari Guðmundssyni og Engilráð Ósk Einarsdóttur.

Gæði er hugtak sem oft er notað í daglegri umræðu. Það er þó ekki alltaf ljóst við hvað er átt þegar talað er um gæði. Þannig skilja menn hugtakið með mismunandi hætti og það sem einn metur sem mikil gæði kann að vera lítils metið af öðrum. Almennu eru gæði það hvernig vara eða þjónusta uppfyllir væntingar og kröfur viðskiptavina annars vegar og þær kröfur sem birtast í lögum og reglugerðum hins vegar.

Til að skýra hugtakið gæði var hér áður fyrir stundum notað dæmi um Löðu bílana. Í hugum sumra voru þetta gæðabílar þar sem þeir voru einfaldir að allri gerð og auðvelt var að nálgast ódýra varahluti. Aðrir mátu þessi gæði lítils enda ekki vanir að sinna bifreiðaviðgerðum. Þannig voru bílarnir gæðavara í hugum sumra en ekki annarra, allt eftir því hvaða væntingar eða kröfur menn gerðu til bílanna. Þannig er það með alla vöru eða þjónustu. Væntingar og kröfur eru mismunandi og því er mat okkar á gæðum vöru eða þjónustu einnig ólíkt.

Gæðastjórnkerfið ISO 9001 er sú leið sem Tollstjóri hefur valið til að ná utan um þessar væntingar og kröfur og stýra starfseminni þannig að þeim verði sem best mætt. Staðallinn ISO 9001 um gæðastjórnkerfi er fyrst og fremst lýsing á því stjórnkerfi sem byggja þarf upp til að halda utan um gæði og tryggja að unnið sé að gæðum með markvissum hætti, þeim stýrt og sífellt leitað leiða til að gera betur. Með gæðastjórnkerfi fær Tollstjóri tæki til að gera sífellt betur, en hvernig farið er að því er undir starfsmönnum sjálfum komið.

Stefnumótunarynnan sem fór fram á árinu 2012 mun vísa veginn varðandi það í hverju gæði hjá embætti Tollstjóra felast. Orð eins og „traust“, „samvinna“ og „framsækni“ munu endurspeglast í gæðastjórnkerfi embættisins og gæðastjórnkerfið mun verða mjög mikilvægt tæki til að innleiða stefnu Tollstjóra.

Verkefnið að innleiða gæðastjórnkerfi samanstendur af nokkrum verkþáttum. Hér verður þeim ekki lýst í smáatriðum. Fyrir utan að koma upp stjórnkerfi gæðakerfis skv. ISO 9001 verður stærsti einstaki verkþátturinn greining, skráning, rýni, samþykkt og birting ferla og meginferla embættisins. Greining felst í að skoða starfsemina og ná sameiginlegri sýn á það hvernig ferli er og hvert markmiðið með ferlinu er. Skilgreina þarf hvert er upphafið, hvaða vinna þarf að fara fram og hvenær ferli teljist lokið með fullnægjandi hætti. Næsta skref er að skrá ferlið á blað og lýsa helstu þáttum í ferlinu. Mikilvægt er að sem flestir sem þekkjast til ferlis rýni skráningu þess því betur sjá augu en auga. Það einkennir alla þessa vinnu að reynsla sem flestra komi að verkefningu. Yfirstjórn þarf síðan að samþykkja hvert ferli formlega áður en það er birt og verður þannig hluti af gæðakerfi embættis Tollstjóra.

Tilgangur með skráningu ferla er margþættur. Þekking sem oft liggur hjá fáum starfsmönnum er með skráningu komin á blað sem auðveldar fræðslu og tryggir sameiginlegan skilning á einstökum verkefnum. Verkskipting er skýr og síðast en ekki síst er skráð ferli uppspretta umræðu um það hvernig vinna má verkefni enn betur en þegar hefur verið gert. Við skráningu ferla hjá Tollstjóra verður einnig leitast við að endurspeglar gildi embættisins, traust, samvinnu og framsækni auk annarra þátta í stefnu embættisins.

Þegar stjórnkerfinu hefur verið komið á fót, meginferlar hafa verið skráðir og fyrir liggur í hverju gæði felast er komin fyrsta útgáfa af virku gæðastjórnkerfi. Það mun nýtast við skoðun á starfseminni, með tilliti til gæða og stöðugra umbóta. Þar er þátttaka allra starfsmanna með alla þá þekkingu sem í þeim býr nauðsynleg. Gæðastjórnkerfi nær aldrei fullri virkni nema með þátttöku starfsmanna. Innleiðing á gæðastjórnkerfi verður því spennandi verkefni þar sem margir starfsmenn munu verða kallaðir til.

**Einar Rúnar Guðmundsson,
sérfræðingur í gæðamálum**



AEO-verkefnið

Hjá Tollstjóra er í undirbúningi verkefni sem fylgið er í hönnun og innleiðingu AEO-kerfis. Í stýrihópi verkefnisins eru Karen Bragadóttir, forstöðumaður, Karl F. Garðarsson, framkvæmdastjóri verkefnastofns nýrra tollkerfa, Sigfríður Gunnlaugsdóttir, alþjóðafulltrúi, og Hörður Davíð Harðarson, yfirtollvörður. Gerð verkefnisáætlunar annast Hermann Guðmundsson, lögfræðingur.

AEO er valkvætt vottunarkerfi sem komið hefur verið á í ýmsum löndum og á að færa fyrirtækjum, sem fullnægja skilyrðum og fá vottun tollyfirvalda, tiltekinn ávinning í tollframkvæmd og á einnig að auka öryggi vöruferlis í alþjóðaverslun, m.a. með því að draga úr hættu á hryðjuverkum og öðrum glæpum er varða það.

AEO stendur fyrir „Authorised Economic Operators“ sem hefur verið nefnt viðurkenndir rekstraraðilar.

Öll AEO-kerfi lúta að öryggi og vernd vöruheðjunnar með öryggiskröfum með tilliti til meðferðar og flutnings vöru í milliríkjaverslun, en jafnframt fjalla AEO-kerfi iðulega um einföldun tollframkvæmdar, þannig að viðurkennd fyrirtæki fái tilteknar ívilnanir í tollalegu tilliti umfram önnur fyrirtæki.

AEO-kerfi hafa verið tekin upp í öllum helstu viðskiptalöndum Íslands, í samræmi við alþjóðlega fyrirmynd að slíkum kerfum í stöðlum Alþjóðatollastofnunarinnar (WCO) frá 2005 (SAFE-Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade). Staðlarnir voru samstarfsverkefni WCO, tollyfirvalda í leiðandi aðildarríkjum og tollabandalögum, alþjóðastofnana sem láta sig varða nútímalega tollstjórn og öryggi alþjóðaverslunar og sam-

taka úr einkageiranum sem vinna að umbótum á starfs-skilyrðum atvinnulífsins, m.a. í verslun og flutningum. Var m.a. byggt á Endurskoðaða Kyoto-samningnum (WCO, 1999,1973), um einföldun og samræmingu tollframkvæmdar, sem má segja að setji viðmið um bestu tollframkvæmd, en þar er m.a. lögð áhersla á það hlutverk tollyfirvalda að greiða fyrir löglegum viðskiptum. Ennfremur var leitað fyrirmynda í vottunarkerfum tollyfirvalda í Svíþjóð (Stairway) og Bandaríkjunum (Customs-Trade Partnership Against Terrorism, C-TPAT).

Til að stuðla að útbreiðslu staðlanna voru þeir hannaðir með vissum sveigjanleika sem gerir mögulegt að aðlaga þá aðstæðum í hinum ýmsu löndum og tollabandalögum. Við hönnun og innleiðingu AEO-kerfa verður þó að gæta þess að ef tollyfirvöld stefna að gerð gagnkvæmra viðurkenningsamninga á AEO við tollyfirvöld í helstu viðskiptalöndum, verður í meginatriðum að vera samræmi í öryggiskröfum vegna AEO.

Íslensk tollyfirvöld eru í þeim stóra hópi tollyfirvalda sem eru aðilar að WCO og hafa skuldbundið sig til að taka upp SAFE-staðlana og AEO sem hluta af þeim. Í júní 2012 höfðu 166 af 177 aðilum að WCO skuldbundið sig til að innleiða SAFE-staðlana. Þá höfðu 24 AEO-kerfi verið innleidd og 8 AEO-kerfi voru á lokastigum undirbúnings. Samtals eru þetta 32 AEO-kerfi í 58 löndum, en mismunur á þeim tölum helgast af því að í 27 ríkjum Evrópusambandsins (ESB) er eitt sameiginlegt AEO-kerfi.

Meðal ávinnings sem fyrirtækin fá með AEO-vottun er lægra áhættumat með tilliti til tolleftirlits og því minni kostnaður og tafir af þeim sökum. Þá geta útflutnings-

fyrirtæki jafnframt notið hags af lægra áhættumati hjá tollyfirvöldum erlendis, að því tilskyldu að gerðir hafi verið gagnkvæmir viðurkenningarsamningar um AEO við viðkomandi tollyfirvöld. Samkvæmt SAFE er með gagnkvæmri viðurkenningu átt við að tollyfirvald viðurkennir og samþykkir AEO-vottun sem annað tollyfirvald hefur gefið út og þannig má komast hjá tvíverksnaði í eftirliti og greiða fyrir vöruflæði í alþjóðaviðskiptum. AEO-vottun á að vera einskonar gæðamerki viðkomandi fyrirtækis sem getur verið staðfesting á að fyrirtækið sé áreiðanlegur viðskiptaaðili og þannig bætt samkeppnisstöðu þess og jafnvel skapað því ný viðskiptatækifæri. Alla jafna eiga vottuð fyrirtæki að njóta einföldunar í tollfrankvæmd, ef slíku er til að dreifa, samkvæmt nánari skilgreiningu við hönnun AEO-kerfis, og forgangs, eftir því sem unnt er, t.d. vegna tolleftirlits. Ávinningur tollyfirvalda vegna AEO er fyrst og fremst betri aðstaða til að beita kerfisbundinni áhættustjórnun, þannig að auðveldara verði að leggja áherslu í tolleftirliti á fyrirtæki þar sem helst má ætla að eftirlitið skili tilætluðum árangri.

SAFE-staðlarnir og AEO varða hlutverk tollyfirvalda er lýtur að auðveldun viðskipta og þar er stefnumörkun um að þegar tollyfirvöld rækja hlutverk sitt skuli litið heildrænt á öryggi vöruheðjunnar í alþjóðaviðskiptum og að þau, í samstarfi við atvinnulífið, stuðli að því að innra eftirlit, vörustjórnun og vöruferilsstjórnun fyrirtækjanna sé nýtt í því sambandi.

AEO á að hanna og innleiða í samráði við hagsmunaaðila, bæði viðkomandi hagsmunasamtök atvinnulífsins og önnur stjórnvöld sem bera ábyrgð á tilteknum eftir-

litsþáttum í tengslum við vöruflutninga milli landa.

Staða Íslands gagnvart ESB setur óhjákvæmilega mark sitt á hvernig AEO-kerfi verður tekið upp hér á landi. Í ESB er sameiginlegt AEO-kerfi og það verður tekið upp hér, eins og tollalöggjöf ESB í heild, ef Ísland gerist aðili. Ennfremur myndu gilda hér þeir gagnkvæmu viðurkenningarsamningar um AEO sem ESB hefur gert, t.d. við Bandaríkin og Noreg. Ívilnanir samkvæmt AEO-kerfi ESB ráðast af tollalögum sambandsins. Verði Ísland ekki aðili, geta íslensk stjórnvöld tekið upp AEO-kerfi sem best kann að þykja henta aðstæðum hér og með tilliti til hagsmuna íslensks atvinnulífs og út frá íslenskri tollalöggjöf. Þá þurfa stjórnvöld, einkum fjármála- og efnahagsráðuneytið, að ákveða hvaða ívilnanir fyrirtæki með AEO-vottun eigi að geta fengið og með hvaða skilyrðum og að undirbúa nauðsynlegar lagabreytingar til að unnt sé að koma AEO í framkvæmd. Mikilvægt yrði að gæta þess að haga öryggismálum varðandi AEO með þeim hætti að það gætu verið forsendur til að íslensk tollyfirvöld gætu leitað eftir að gera gagnkvæma viðurkenningarsamninga um AEO við tollyfirvöld í öðrum ríkjum og tollabandalögum sem við helst höfum viðskipti við.

**Hermann Guðmundsson,
lögfræðingur**



Uppbygging þjónustumiðaðrar högunar og tengd verkefni

Síðastliðið sumar var gerður samningur við Advania um þrjú verkefni. stefnumótandi verkefnið er að hefja uppbyggingu þjónustumiðaðrar högunar hjá Tollstjóra. Annað verkefnið miðar að því að breyta viðmóti núverandi tollakerfis varðandi afgreiðslu skýrslna og hið þriðja að taka upp SAD formið fyrir aðflutnings-, umflutnings- og útflutningsskýrslur. Ísland notar ekki þetta form í dag, nema gagnvart útflutningi, en það er ráðandi á EES svæðinu.

Innleiðsla stofnbrautar samskipta, þjónustulags, verkferlakerfis og notendaviðmóts

Þjónustumiðuð högun (e. Service Oriented Architecture, SOA) byggir á laustengdu en vel skilgreindu safni af þjónustum sem hver um sig framkvæmir einstaka aðgerð eða ferli. Þjónustan er nýtanleg frá margs konar kerfum, hvort sem þau eru innan eða utan veggja stofnunarinnar. Með því að búa til vefþjónustur sem framkvæma ákveðnar aðgerðir með tengingum í undirliggjandi kerfi, gefst kostur á að nýta þjónustuna í margar lausnir. Þannig er hægt að tengja kerfi beint saman og um leið að auka gagnafæði bæði innanhúss sem og til aðila utan stofnunarinnar. Markmiðið er ekki síst að auka endurnýtanleika í forritum en það hefur verulegan sparnað í för með sér.

Stofnbraut skeyta (e. Enterprise Service Bus, ESB), þjónustumiðuð högun, verkferlakerfi (e. Business Process Management, BPM) og notendaviðmót (e. User Interface, UI) verða hjarta nýrra kerfa Tollstjóra. Þessir kerfishlutar koma til með að stýra allri framkvæmd á framtíðar innleiðslu kerfa. Með þessu verkefni, þar sem gengið er út frá innleiðslu ofnagreindra kerfisþátta, hefur stóru spurningunum um stefnu, stöðlun og kröfum til annarra tollakerfa í raun verið svarað. Önnur framtíðarkerfi munu verða í þessari högun, sem þjónustueiningar, en þjónustulagið mun síðan vera hjartað í kerfinu.

Innleiðsla eldri skýrslna og endurskoðunar í nýju notendaviðmóti

Núverandi tollakerfi er að grunninum til orðið yfir 20 ára gamalt og eru skjámyndir þess háðar þeim takmörkunum sem þáverandi umhverfi bauð upp á. Skjámyndir í kerfum frá þeim tíma eru ekki að nýta möguleika sem algengir eru í nútíma kerfum með vefviðmóti. Því var ákveðið að búa til nýtt „andlit“ á tollakerfið. Þetta mun auðvelda starfsmönnum alla vinnu við kerfið þar sem afgreiða má margar aðgerðir í einni og sömu skjámyndinni en í dag þarf að ferðast í gegnum margar skjámyndir til að ljúka aðgerðum. Þetta mun þegar fram í sækir auðvelda yfirfærslu notenda yfir í nýtt umhverfi tollakerfis og að auki er verkefnið góð byrjun á að uppfæra tollakerfið með það að markmiði að uppfylla framtíðarkröfur til þess.

Innleiðsla SAD skýrslu

Aðflutningsskýrslan í núverandi tollakerfi er ekki samkvæmt samningum sem Ísland er aðili að um tollskýrslur. Lönd sem eiga aðild að EES eða ESB nota eitt samræmt form sem yfirleitt er kallað SAD formið (e. Single Administrative Document) fyrir aðflutnings-, umflutnings- og útflutningsskýrslur. Ísland notar ekki þetta form fyrir aðflutningsskýrsluna í dag. Íslenska formið er að stofni til eldra en SAD formið. Útflutningsskýrslan tekur reyndar mið af SAD forminu en ef breyta á aðflutningsskýrslunni má gera ráð fyrir að breyta þurfi útfærslu á stökum reitum útflutningsskýrslunnar til samræmis. Þessi lausn mun nýtast í framtíðar innflutningskerfi óháð því hvort Ísland gengur í ESB eða ekki.

**Atli Arason,
verkefnastjóri**



Úttekt á þjónustumálum

Eitt af stærstu viðfangsefnum Tollstjóra er að veita viðskiptavinum embættisins þjónustu. Þjónusta byggir á mannauði og þarf því mannauðurinn að vera í stakk búinn til að veita þá þjónustu sem embættið vill vera þekkt fyrir. Hjá Tollstjóra er í undirbúningi að fara yfir og meta þjónustumál embættisins. Byrjað verður á að gera úttekt á þjónustumálum tollasviðs. Mun sú úttekt skýra stöðu þjónustumála og auðvelda val og forgangsroðun verkefna.

Áherslur og sóknarfæri í þjónustu

Áherslur Tollstjóra í þjónustu- og gæðamálum miða að því að þeir sem sækja þjónustu til embættisins séu ánægðir með hana. Ennfremur að þeir sem starfsfólk embættisins hefur samskipti við vegna innheimtu- eða tollamála séu sáttir við framkvæmdina. Til þess að svo megi verða vinnur starfsfólks Tollstjóra sem ein heild og hefur eftirfarandi þætti að leiðarljósi í samskiptum við samstarfsfólk og viðskiptavinum; gott viðmót, viðbragðsflýttir, áreiðanleiki, góð ásýnd, starfsþekking og færni.

Stefnan nú sem fyrr er að veita góða og skilvirka þjónustu. Til þess að sækja fram í þjónustu þarf að greina hvaða þjónustu er verið að veita nú þegar og hvort og þá einnig hvar eru tækifæri til að auka eða bæta þjónustu. Einnig er vert að skoða hvort mögulegt sé að færa til verkefni milli starfseininga til að bjóða upp á heildstæðari þjónustu og auka möguleika starfsmanna á starfsþróun.

Á vinnustofu meðal starfsmanna sem haldin var snemma árs 2012 til að rýna stefnu Tollstjóra 2020 kom margt fram sem nýta má í tengslum við að auka og bæta þjónustumál innan embættisins. Eitt af því sem þar var rætt var að skoða þurfi símsvörun og þá til dæmis m.t.t. hvernig svarað er í símann og eins hvernig og hvaðan símtöl til Tollstjóra eru að berast. Önnur ábending sem kom fram við sama tækifæri var sú að starfsmenn þurfa að vera betur upplýstir um hlutverk og störf annarra starfsmanna, sviða og deilda. Mikilvægt er að starfsmenn

viti hvert þeir geta leitað eftir upplýsingum, sem auðveldar þjónustu við viðskiptavinum til muna.

Verkefnið

Verkefnið sem framundan er felst í því að meta þá þjónustu sem er veitt á tollasviði, finna styrkleika hennar og sóknarfæri og þá sérstaklega skoða þá þjónustu sem símaverið og TTU-deild eru að veita. Í framhaldi af því er hægt að draga lærdóm af því sem gott er og nýta sér þann lærdóm til betrubóta. Einnig verður metið hvar tækifæri til aukinnar þjónustu liggja og kannað hvað þarf að gera til að vinna með þau tækifæri. Skilgreina þarf hvaða þjónustu er verið að veita og hvaða þjónustu Tollstjóri vill veita. Einnig þarf að skilgreina viðskiptavinum embættisins, bæði innan sem og utan þess. Skoða þarf hvaða og hverslags þjónustu viðskiptavinir biðja um og með hvaða leiðum þeir leita til Tollstjóra. Skilgreina þarf hlutverk starfsmanna og útfra því skoða hvort að ástæða sé til að halda þeim hlutverkum eða breyta m.t.t. þarfa starfsmanna, viðskiptavina og embættisins. Þá þarf að meta upplýsingaflæði innan sem utan sviðsins, sem og hvernig og hvert upplýsingarnar eru að flæða.

Ávinningur

Með því að skoða markvisst þá þjónustu sem er verið að veita og að skoða sérstaklega hvaða þjónustu á að veita opnast tækifæri til að sníða þjónustuna betur að þörfum viðskiptavina og starfsmanna tollasviðs. Einnig verður auðveldara að forgangsraða þeim verkefnum sem úttektin sýnir fram á að þurfi að ráðast í.

Með því að öðlast skýra sýn á stöðu þjónustumála má auðveldlega finna sóknartækifæri sem útfæra má í verkefnum. Ef vel tekst til í slíkum umbótaverkefnum má ætla að þau skili aukinni ánægju viðskiptavina sem og starfsmanna með þá þjónustu sem Tollstjóri er að veita.

Gerða Sigmarisdóttir,
sérfræðingur í verkefnastjórnun

Útdeildin á Keflavíkurflugvelli

Rúðuþurrkurnar hafa vart undan að ryðja burt rigningunni sem dynur á framrúðunni þegar ekið er suður með sjó, en það birtir til þegar rennt er í hlað hjá skrifstofu útdeildar tollgæslunnar á Keflavíkurflugvelli. Á skrifstofunni hittir útsendari Tollpóstsins Andrés Ara Ottósson, aðalvarðstjóra, og tollverðina Ólaf Braga Bragason, Pétur Örn Helgason og Valdimar Birgisson sem starfa í deildinni ásamt Eiði Gils Brynjarssyni, en hann var veikur þegar viðtalið fór fram.

Hver var aðdragandinn að því að útdeildin var stofnuð?

“Við sameiningu tollembættu árið 2009 fóru menn að beina athyglinni að flugverndarsvæðinu. Þá var eftirlit tollgæslunnar utan flugstöðvarinnar sáralítið, það hafði verið eftirlit í þjónustuhliði til áramótanna 2006-2007, svo var sett upp svokallað „ramp-eftirlit“ þar sem tollverðir fóru í flugvélar og athuguðu innsigli og afgreiddu einkavélar,” segir Andrés. “Við sameiningu embættisins hófst vinna við að auka eftirlit utandyra, enda ljóst að á svona óhemju stóru svæði er að ýmsu að hyggja. Það var framsýni á tímum niðurskurðar og sparnaðar, en menn sáu að það vantaði eftirlit hérna úti. Yfirstjórn embættisins tók svo ákvörðun í byrjun ársins 2012 um að stofna sérstaka útieiningu sem hefði eftirlit með svæðinu utan flugstöðvarbyggingar, þar sem vaktir starfsmanna væru breytilegar og ófyrirsjáanlegar. Þá hófst vinna við skipulag og undirbúning, og deildin var stofnuð í byrjun júní sama ár.”

Hver eru viðfangsefni deildarinnar?

“Verkefnin eru mjög fjölbreytt,” segir Andrés. “Tollverðirnir í deildinni fá reynslu á öllum sviðum tollgæslunnar, fara í afgreiðslur á flugvélum, bæði í fraktflugi og einkaflugi, en einkaflugið felur í sér herflug, ferjuflug, sjúkraflyg og einkavélar. Þeir fara líka í afgreiðslur á skipum, sinna vöruskoðunum, talningum á frívörulagernum, ásamt því að sinna eftirliti með fólki, t.d. öllum starfsmönnum á svæðinu. Þetta er gríðarlega fjölbreytt, verksviðið spannar eitt víðasta starfsumhverfi tollvarða, ætli Akureyri komi ekki næst þessu? Fyrir norðan eru

menn ekki með hraðsendingar, en það er eitt af þeim verkefnum sem við sinnum hér.”

„Viðfangsefnin eru margvísleg, og það er undir okkur sjálfum komið að hafa þetta fjölbreytt og skemmtilegt,” segir Ólafur. „Já, við skipuleggjum þetta mikið sjálfir,” tekur Valdimar undir. „Við lögðum upp með það að ég myndi ekki segja þeim hvað þeir ættu að gera dag frá degi, heldur ættu þeir að hafa frumkvæðið að því að sjá út hvað þarf að gera,” segir Andrés og bætir við: „Ef ég væri alltaf að segja hvað þeir ættu að gera þá væri verið að berja úr þeim frumkvæðið. Markmiðið var að hafa lifandi deild sem væri tilbúin að takast á við fjölbreytt og ólík verkefni sem kæmi inn á borð.” „Verkefnin detta oft inn þegar maður fer út á ramp,” segir Pétur. „Þetta er alþjóðaflugvöllur og það gerist alveg ótrúlega margt hérna sem við þurfum að bregðast við. Til dæmis kom upp mál um daginn þegar farþegi var með kött í poka á almennu farrými, þá þurftum við að mæta á staðinn til að sjá til þess að sóttvarnarlögum væri framfylgt.” „Þetta er gríðarstórt svæði og mikið umfang, alls um 25 km² að stærð. Til samanburðar eru Vestmannaeyjar um 14 km²,” segir Valdimar og bendir á stóra loftmynd á veggnum sem sýnir flugsvæðið í allri sinni dýrð. „Sumarið 2012, þ.e. í júní, júlí og ágúst, lentu hér alls 4.400 vélar, þar af 3.943 vélar í reglubundnu farþegaflugi, 349 vélar í viðskiptaflugi, t.d. einkavélar, og 108 vélar í leiguflugi.”

„Við höfum fengið að móta starfsemi deildarinnar mikið sjálfir. Við gáfum okkur 6 mánaða aðlögunar- og mótunartíma til að gera ramma utan um starfsemi deildarinnar og skipuleggja hvernig við vildum vinna hlutina,” segir Andrés. „Strákarnir byrjuðu á því að gera úttekt á svæðinu, skiptu því upp og horfðu á það með augum tollvarðarins, athuguðu hvað mætti bæta og hvað væri gott.” „Svo höfum við lagt mikið upp úr því að hafa sömu vinnubrögð á öllum vöktum,” bætir Ólafur við. „Þess vegna tókum við upp nýja starfshætti og skrifuðum bókstaflega allt niður og skráum. Við höldum verkbókhald sem er nauðsynlegt til að tryggja að enginn tvíverknaður sé milli vakta. Þannig eltum við verkefnin sem við vinnum í, getum fylgst með hvað við erum að gera og hvað kemur út úr því.” „Já, eftir hverja vaktasýrpu er skilað inn stuttri greinargerð



um hvað var gert. Þannig get ég fylgst með og hin vaktin líka," segir Andrés. „Þannig fylgjumst við allir með hvaða áherslur hafa verið og getum ákveðið hvort það eigi að breyta viðfangsefnum eða halda áfram í verkefnum sem hin vaktin var með. Þetta stuðlar að góðu upplýsingaflæði innan einingarinnar, boðleiðir eru stuttar og það kemur í raun ekkert neinum á óvart. Eiður og Pétur kannski byrja á einhverju en svo geta Ólafur og Valdimar tekið við. Við erum með samræmd vinnubrögð og þetta stuðlar að því að enginn tviwerknaður á sér stað. Við setjum upp plan fram í tímann, þær áherslur sem við ætlum að leggja og hvað við ætlum að gera. Við erum allir að læra, grunnhugsunin er sú að fara út úr þessum kassa sem menn hafa stundum sett sig í, hugsa út fyrir rammann. Okkur finnst skipta miklu máli að hér ríki traust og samvinna, það er lykilatriði í starfinu. Menn eru að taka ákvarðanir sem skipta máli og verða að geta treyst samstarfsmönnum sínum.“

„Við höfum verið að stefna að því fyrirkomulagi að tollverðirnir geti farið í hvaða verkefni sem er með mjög stuttum fyrirvara," segir Andrés. „Við búum allir hér á svæðinu, í Bítlabænum, svo við erum mjög fljótir að mæta á staðinn ef eitthvað kemur upp á," bætir Ólafur við. „Verkefnin eru oft ófyrirsjáanleg og þessi deild þarf að geta brugðist við með mjög skömmum fyrirvara. Þannig hnikum við stundum til vaktirnar eftir því sem verkefni krefja, ásamt því að við erum að fíkra okkur áfram í að gera vaktirnar breytilegri, t.d. ekki alltaf endilega

12 tímar í senn," segir Andrés. „Það hefur verið rætt hér innan deildarinnar hvort gagnlegt væri að líta á okkur sem einhvers konar útkalls- eða viðbragðsteymi sem hægt væri að húa í ef eitthvað kæmi upp á svæðinu, til dæmis vafasamar skipakomur, óeðlilegar ferðir manna á svæðinu eða eins og nýlega þegar fram kom sprengjuhótun," segir Andrés. „Þetta er eitt best vaktada svæði á landinu, en þó hefur það komið fyrir að hér hafi fundist laumufarþegar. Sama kvöld og laumufarþegarnir tveir voru stöðvaðir í sumar þá stoppuðu strákarnir konu úti á rampi sem var að sniglast um. Hún var í gulu vesti en ekki með neinn passa. Þeir stoppuðu hana og báðu um að gera grein fyrir sér, sýna skilríki, og þá reyndist þetta vera öryggisfulltrúi frá svissnesku flugfélagi sem var hér að taka út starfsemi þjónustuaðilans, IGS. Hún var yfir sig ánægð með að hafa verið stoppuð og spurð um skilríki," segir Andrés Ari, stoltur af sínum mönnum.

Þegar tollverðir útdeildarinnar eru spurðir hvort þeim finnst ekki spennandi að tollafgreiða stórstjörnur í einkaflugvélum hrísta þeir höfuðin og andvarpa, hafa greinilega þurft að svara þessari spurningu oft. „Nei veistu, þetta er bara fólk," segja þeir brosandi. „Við erum lög-gæslumenn og það eru allir jafnir í okkar augum," segir Pétur og slær hnefanum í borðið. „Það er mjög góður andi hérna, eins og þú heyrir," segir Andrés. „Já, mannskapurinn gæti ekki verið betri," taka hinir hlæjandi undir. „Við erum líka með svo finan yfirmann!"

- áes



Vefurinn

Eins og lesendur hafa ef til vil tekið eftir eru stöðugar breytingar í gangi í vefheiminum á internetinu. Stöðugar breytingar og tískustraumar eru í gangi varðandi framsetningu og birtingu upplýsinga á vef. Það sem þótti frábært og flott í fyrra er gamaldags og hallærislegt í ár. En breytingar og þróun vefja snúast ekki bara um útlit. Undanfarin ár hefur upplýsingabyltingin, sem varð til með tilkomu internetsins og vefsins tekið miklum breytingum. Með tilkomu samfélagsmiðla, sem oft eru kenndir við web 2.0 hafa samskipti fólks á netinu tekið grundvallarbreytingum. Mikilvægt er fyrir opinberar stofnanir að skoða hvort og hvernig þær geti nýtt sér möguleika samfélagsmiðla, en með þeim er til dæmis hægt að deila upplýsingum til stærrí hóps og hafa áhrif á umræðu á netinu. Notkun þessara miðla kann að líta út fyrir að vera vandmeðfarin, en nokkrar opinberar stofnanir hafa nú þegar náð mjög góðum árangri í notkun þeirra.

Vefur Tollstjóra var valinn einn af fimm bestu vefjum ársins 2011. Matið fer þannig fram að úttekt er gerð á vefjunum þar sem sérfræðingar meta samkvæmt gátlistum innihald, nytsemi, aðgengi og þjónustu, einnig svara forsvarsmenn vefjanna spurningalista og geta gert athugasemdir við matið. Úttekt af þessu tagi hefur farið fram annað hvert ár síðan árið 2005, Deloitte hf. sá um framkvæmd verkefnisins að þessu sinni.

Á vordögum 2013 má búast við að úttektaraðilar byrji að skoða vefinn á ný og eins og undanfarin ár eru komnar fram nýjar kröfur. Stærstu breytingarnar snúa annars vegar að rafrænni stjórnsýslu, þar sem þrýstingur eykst á okkur um að boðið sé uppá að skila sem flestum eyðublöðum rafrænt og að viðskiptavinir geti fylgst með stöðu mála sem þeir stofna til í gegnum vefinn. Hins-

vegar snúa þær að auknum kröfum um aðgengi allra, en ríkisstjórnin samþykkti nýverið stefnu til að tryggja aðgengi blindra, sjónskertra o. fl. að opinberum vefjum. Aðgengisviðmiðin í nýju stefnunni fylgja staðli alþjóðlegu staðlasamtakanna W3C og heitir staðallinn því skemmtilega nafni WCAG 2.0 AA. Staðallinn er hægt að kynna sér á vefnum: <http://www.ut.is>.

Verkefnahópar skipaður vösku fólki frá tollasviði og innheimtusviði Tollstjóra funda mánaðarlega um vefinn. Á fundunum er staðan tekin varðandi breytingar og lagfæringar og einnig er farið skipulega yfir efni vefsins. Fundað er með öðrum sviðum eftir þörfum. Þar sem vefurinn inniheldur mjög mikið magn af upplýsingum er afar mikilvægt að allt starfsfólk Tollstjóra taki þátt í að gera vefinn og innihald hans betri. Við þiggjum með þökkum allar ábendingar um villur og lagfæringar, einnig eru hugmyndir að nýjungum vel þegnar. Ábendingar og hugmyndir má senda á vefur@tollur.is.

Í óbeinum tengslum við vefinn var settur á laggirnar verkefnishópur um upplýsingastefnu. Hópurinn skipuðu fulltrúar frá öllum sviðum embættisins. Stefnumótunaryvinnu hópsins lauk í desember 2012 þegar skýrslan „Upplýsinga- og samskiptastefna“ var afhent yfirstjórn embættisins til samþykktar. Stefnan tekur bæði á innri og ytri upplýsingum og er ætlað að tryggja örugg og skilvirk samskipti og upplýsingaflæði. Henni er einnig ætlað að tryggja örugga meðferð trúnaðarupplýsinga og að koma til skila í sem stystu máli stefnu embættisins í upplýsinga- og samskiptamálum. Að ósk yfirstjórnar hefur stefnan verið lögð fram sem innlegg í heildarstefnumótun embættisins.

Björn Guðmundsson,
vefstjóri



Fölsuð hjólreiðaljós

Á tollstöð embættisins að Stórhöfða starfa tollverðir við að tollafgreiða sendingar sem berast til landsins. Allar sendingar sem hingað koma fara í gegn um póstmíðstöðina, en magnið er gríðarlegt. Á árinu 2012 bárust rúmlega 86.000 böggjar erlendis frá og rúmlega 3 milljónir bréfa (allt frá léttum póstkortum að 2 kg þungum sendingum). Tollverðir sem starfa á Stórhöfðanum hafa fundið fyrir mikilli aukningu í sendingum frá vefverslunum, en í fyrra voru rúmlega 130.000 slíkar sendingar tollafgreiddar.

Baldvin Örn Konráðsson er einn þeirra tollvarða sem starfa við tollafgreiðslu að Stórhöfða. Hann hefur jafnframt sérhæft sig í hugverkaréttarbrotum og er aðili að sérverkefnahópi Tollstjóra um hugverkarétt. Í því ljósi er skandið að lesa frásögn Baldvins af pakka sem barst inn á borð til hans fyrir skömmu.

Það er nauðsynlegt fyrir þá sem hjóla að vetrarlagi að vera sýnilegir. Þar gegna ljós og endurskinsmerki lykil-

hlutverki. Nite Ize er bandarískt fyrirtæki sem framleiðir ljós (SpokeLit) sem fest er á reiðhjólaggjarðir og mynda ljóshring þegar hjólið er á ferð.

Nýlega barst pakki á borð tollvarða að Stórhöfða með þannig ljósum. Móttakandinn hafði pantað þau á eBay og átti hann von á 6 stk. af SpokeLit, enda hafði seljandinn tekið það fram í auglýsingunni. Í pakkanum voru ljós, nánast alveg eins og SpokeLit og umbúðir og textinn sambærilegur, utan við nafnið – SpokoLit. Ljósin voru blá, þó svo að umbúðirnar segðu að ljósin ættu að vera græn. Þetta er gott dæmi um brot á hugverkarétti þar sem reynt er blekkja neytandann með því nota sambærilegar umbúðir en breyta vörumerkinu lítils háttar. Á myndunum er hægt að bera saman SpokoLit og SpokeLit.

Sá sem varð fyrir barðinu á þessum óprúttu aðilum er einn af sérfræðingum tollgæslunnar í hugverkaréttarbrotum.

Baldvin Örn Konráðsson,
tollvörður



Norrænt samstarf

Norræna tollasamvinnuráðið (NTR) var formlega stofnað árið 1960 í Helsinki í Finnlandi. Ráðið á þó rætur sínar að rekja til ársins 1953 þegar sett var á laggirnar norræn þingmannanefnd sem skyldi fjalla um auðveldun samgangna milli Norðurlandanna. Ísland gerðist formlega aðili að NTR á Helsinki-fundinum árið 1960 en hafði þó haft áheymaraðild frá 1957. Helsinki-fundurinn setti starfinu einnig ákveðin markmið, kvað á um hvernig því skyldi stjórnað og hvaða fastanefndir ætti að setja á stofn. Norðurlöndin fimm skipta með sér formennsku í ráðinu í tvö ár í senn. Færeyjar og Grænland hafa haft nokkurskonar aukaaðild að ráðinu og sitja fulltrúar þeirra árlega tollstjórafundum NTR. Ísland tók við formennsku í ráðinu haustið 2010 og haustið 2012 tóku Danir við. Hinir árlegu tollstjórafundir NTR voru því haldnir hér á landi að haustlagi árin 2011 og 2012.

Kontrollfundur

Í byrjun september 2012 fóru tveir fulltrúar Tollstjóra á norrænan samstarfsfund tollyfirvalda í Finnlandi. Um

er að ræða árlega fundi þar sem yfirmenn tollgæslu fara yfir stöðu mála og leita lausna í sameiginlegum málum. Á fundinum var meðal annars farið yfir skipulagsmál, haldlagningar og tölfræði. Einnig var farið yfir áhættugreiningu, tækjabúnað og ýmis verkefni sem tollyfirvöld í mörgum eða öllum löndunum eru að vinna að.

NTR-KUG

NTR-KUG, árlegur samstarfsfundur um mannauðs- og fræðslumál, var haldinn á Íslandi í lok september 2012. Meðal málefna sem fundargestir tóku fyrir má nefna breyttar áherslur í fræðslumálum vegna þróunar í tollamálum og breyttra kennsluhátta. Norræn tollembætti eiga margt sameiginlegt þegar kemur að fræðslumálum og það er mikilvægt að miðla og læra af reynslu hvers annars. Það er gagnlegt að ræða þær áskoranir sem þarf að takast á við og ræða hvaða leiðir og lausnir hafa gefist vel. NTR-KUG er ein leið til að efla norrænt samstarf og stuðla að starfsmannaskiptum, auknum samskiptum og samræmingu í tollaframkvæmd.

sg



Fræðsla um Evrópumál á vegum Tollstjóra

Ríkisstjórn Íslands sótti formlega um aðild að Evrópusambandinu (ESB) í júlí árið 2009. Þegar umsóknarferlið hófst var hafist handa innan stjórn-sýslunnar við að meta hvaða þekking væri þegar til staðar og á hvaða sviðum aðstoðar væri þörf til að geta sem best staðið vörð um hagsmunum Íslands og mætt þeim kröfum sem umsóknarferlið gerir til stjórn-sýslunnar. Á þeim rúmu þremur árum sem liðin eru frá því að Ísland sótti um aðild að ESB hefur mikið starf verið unnið innan stjórn-sýslunnar í tengslum við umsóknarferlið. Samningahópar sem starfa í tengslum við samningaviðræður Íslands við ESB hafa jafnframt borið saman löggjöf Íslands og ESB í því skyni að kortleggja það sem á milli ber. Í kjölfarið hófust hinar eiginlegu samningaviðræður sem eru nokkuð á veg komnar, þrátt fyrir að enn eigi eftir að opna viðkvæmstu kaflana.

Löggjöf Evrópusambandsins skiptist í 35 kafla og er samið um hvern þeirra fyrir sig. Ísland hefur þegar tekið upp stóran hluta af lagaverki ESB í gegnum EES-samninginn frá 1994, 10 kafla að öllu leyti og 11 að mestu leyti. Auk þess hefur lagaumhverfi Íslands verið aðlagð þátttöku í alþjóðlegu samstarfi á fleiri sviðum. Kafi 29 fjallar um tollabandalagið og hann er einn af þeim köflum sem ekki fellur undir EES-samninginn. ESB er tollabandalag, en evrópska efnahagssvæðið (EES) er það ekki og því standa EFTA ríkin utan við tollabandalagið.

Aðild að ESB felur í sér inngöngu viðkomandi ríkis í tollabandalag ESB. Við aðild falla tollar á vörur frá aðildarlöndum sambandsins niður á Íslandi, svo og á vörum frá Íslandi til ESB. Þá tekur gildi ný tollskrá gagnvart þriðju ríkjum. Innganga í tollabandalagið kallar á umtalsverðar breytingar á tollframkvæmd, þróun og hönnun tölvukerfa og upptöku nýrrar og umfangsmeiri tollskrár. Þetta verkefni er umfangsmikið og tæknilega flókið.

Tollskóli ríkisins hefur að undanförnu staðið fyrir fræðslu sem miðar að því að auka þekkingu og skilning starfsfólks á eðli og tilurð ESB og starfsemi tollabandalags sambandsins sem hefur gegnið undir nafninu „Evrópuskóli Tollstjóra“. Fyrsti hluti námsins fór fram í maí 2011. Baldur Þórhallsson, prófessor í stjórnmálafræði við Háskóla Íslands hafði umsjón með námskeiði, sem fjallaði um sögu, stofnanir og ákvarðanatöku innan ESB. Meginmarkmið var að efla þekkingu starfsfólks Tollstjóra á samvinnu ríkja Evrópu og ESB. Að námskeiði loknu höfðu þátttakendur fengið yfirsýn yfir sögu, helstu stofnanir og ákvarðanatöku sambandsins. Einnig var farið yfir fyrirhugaðar breytingar á starfsemi ESB með Lissabon sáttmálanum og þýðingarmestu breytingar sem orðið hafa á Evrópusamrunum undanfarin ár.

Annar hluti námsins var haldinn dagana 5. – 7. september 2012. Tvö námskeið fóru fram í Reykjavík og eitt námskeið var haldið á Akureyri. Um var að ræða sértækt námskeið um uppbyggingu, ákvarðanatöku og starfsemi tollabandalags Evrópusambandsins. Á námskeiðinu var kynntur lagarammi tollabandalagsins og farið yfir hlutverk TAXUD, skrifstofu framkvæmdarstjórnar Evrópusambandsins í skatta- og tollamálum. Tveir sérfræðingar frá TAXUD komu til landsins og kenndu á námskeiðinu. Panayota Anaboli er yfirmaður á skrifstofu tollalöggjafar hjá TAXUD og Michael Lux er fyrrverandi yfirmaður á skrifstofu tollaframkvæmdar hjá TAXUD. Markmið námskeiðsins var þrennskonar. Í fyrsta lagi að veita grundvallar upplýsingar um uppbyggingu, ákvarðanatöku og starfsemi tollabandalags ESB. Í öðru lagi veita ítarlegar upplýsingar um innviði tollabandalagsins og hlutverk TAXUD skrifstofu framkvæmdarstjórnar ESB í skatta og tollamálum. Í þriðja lagi kynna lagarammi tollabandalags ESB.

Þátttakendur á námskeiðinu voru yfirstjórn embættisins auk annarra stjórnenda og sérfræðinga sem valdir voru í samráði við yfirmenn. Einnig sátu fulltrúar frá m.a. fjármála- og efnahagsráðuneyti námskeiðið ásamt fulltrúum frá Samtökum verslunar og þjónustu og fleiri hagsmunaaðilum. Námskeiðið var fjármagnað með styrk úr TAIEX-styrktar-sjóði Evrópusambandsins, en reikna má með að fleiri námskeið verði haldin hjá embættinu á vegum sjóðsins um málefni sem tengjast ýmsum starfssviðum embættisins.

Elvar Örn Arason,
sérfræðingur í alþjóðamálum



Hvað fellst í TAIEX-aðstoð?

TAIEX-aðstoð Evrópusambandsins gengur fyrst og fremst út á að aðstoða umsóknarríki við að undirbúa sig undir þær skuldbindingar sem aðild að sambandinu felur í sér. TAIEX snýst um að miðla starfsmönnum í stjórnsýslu umsóknarríkja nauðsynlegri þekkingu á löggjöf ESB. Aðstoðin gengur einnig út á að búa til tækifæri fyrir stjórnsýsluna í umsóknarríkjum til að læra af þeim sem best kunna til verka á tilteknum sviðum innan Evrópu.

TAIEX miðast við að veita umsóknarríkjum aðstoð við að undirbúa sig undir þær skuldbindingar sem aðild að ESB felur í sér. Sérfræðingar úr stjórnsýslu aðildarríkjanna veita starfsbræðrum og –systurum sínum í umsóknarríkjum ráðgjöf og þjálfun á þeim sviðum sem óskað er eftir. Aðstoðin er sérstaklega hugsuð sem stuðningur við þá sem hafa með innleiðingu og framkvæmd löggjafar ESB að gera. TAIEX-aðstoð er ekki ætluð einstaklingum eða fyrirtækjum.

TAIEX-aðstoð byggist á eftirspurn, sem þýðir að það eru stofnanirnar sjálfar sem meta þörfina á aðstoð og óska eftir henni. Skilyrði fyrir aðstoðinni er að hún tengist með beinum hætti regluverki ESB og eru umsóknir metnar út frá því hversu líklegt er að þeir viðburðir sem sótt er um verði til að auka þekkingu á þeirri löggjöf sem vísað er til í umsókninni.

Þegar Ísland sótti um aðild að Evrópusambandinu í júlí 2009 var hafist handa innan stjórnsýslunnar við að meta hvaða þekking væri þegar til staðar og á hvaða sviðum aðstoðar væri þörf til að geta sem best staðið vörð um hagsmuni Íslands og mætt þeim kröfum sem um-

sóknarferlið gerir til stjórnsýslunnar. Ljóst var að margir starfsmenn stjórnarráðsins og opinberra stofnana þyrftu að tileinka sér nýtt verklag að einhverju leyti. Það er þó ekki forsenda fyrir því að aðstoð sé samþykkt að hún tengist samningaviðræðunum beint, aðstoðin má einnig styðja við innleiðingu og framkvæmd gerða sem falla undir EES-samninginn.

Um þrennskonar aðstoð er að ræða. Í fyrsta lagi eru skipulagðir vinnufundir eða málstofur þar sem sérfræðingar frá aðildarríkjum ESB kynna fyrir þátttakendum ýmsar hliðar regluverks sambandsins. Í öðru lagi fær stofnun sérfræðing á tilteknu sviði til landsins sem veitir ráðgjöf um fyrirmyndar starfshætti eða leiðbeinir um innleiðingu tiltekinna löggjafar ESB. Í þriðja lagi stendur sérfræðingum íslensku stjórnsýslunnar til boða að heimsækja aðildarríki og kynna sér starfsemi, verklag og reynslu stjórnsýslunnar við innleiðingu regluverks ESB á sínu sviði.

Kostnaður við þátttöku í TAIEX-viðburðum er að öllu leyti greiddur af framkvæmdastjórn ESB. Stuðningurinn er þó aldrei veittur í formi fjárstyrkja heldur er greitt fyrir laun sérfræðinga sem leitað er til, ferðakostnað sérfræðinga og þeirra sem sækjast eftir aðstoð og fyrir húsnæði ef þörf er á slíku, hvort sem er til gistingar eða fundarhalda. TAIEX-aðstoð hefur staðið Íslendingum til boða síðan sumarið 2010 og hefur eftirspurnin aukist mikið milli ára. Um 1600 TAIEX-viðburðir eru skipulagðir árlega.

Elvar Örn Arason,
sérfræðingur í alþjóðamálum

Greiðsluuppgjör opinberra gjalda - úrræði fyrir atvinnulífið

Við hrun efnahagslífsins á haustdögum 2008 stóðu íslensk stjórnvöld frammi fyrir erfiðasta verkefni lýðveldisins, að endurreisa íslenskt efnahagslíf. Stjórnvöld veittu ýmsar ívilnanir við innheimtu skatta og gjalda með stjórnvaldsfyrirmælum og tímabundnum breytingum á löggjöf. Á vormánuðum 2009 voru sett ákvæði í lög um gjaldþrotaskipti varðandi nauðasamninga einstaklinga til greiðsluaðlögunar. Lög númer 101/2010 um greiðsluaðlögun einstaklinga hafa nú leyst þau ákvæði af hólmi. Greiðsluaðlögun tekur til krafna innheimtumanns ríkissjóðs að fráskildum virðisaukaskatti og staðgreiðslu. Þegar nokkur reynsla var komin á greiðsluaðlögunarúrræði einstaklinga varð það ljóst að úrræði skorti fyrir einstaklinga og félög í atvinnurekstri sem voru í alvarlegum vanskilum við innheimtumann ríkissjóðs.

Lög nr. 24/2010, um greiðsluuppgjör á opinberum gjöldum lögaðila og einstaklinga í atvinnurekstri voru samþykkt á Alþingi 25. mars 2010. Var þeim ætlað að veita einstaklingum og lögaðilum í atvinnurekstri tækifæri til þess að koma vanskilum á opinberum gjöldum í skil vegna þeirra erfiðu aðstæðna sem sköpuðust í íslensku atvinnulífi.

Lögin um greiðsluuppgjör gerðu ráð fyrir tvískiptu ferli: Í fyrsta lagi var veittur greiðslufrestur til 1. júlí 2011 á þeim gjöldum sem undir greiðsluuppgjör féllu samkvæmt lögum nr. 24/2010. Þau gjöld voru: Þing- og sveitarsjóðsgjöld, virðisaukaskattur, staðgreiðsla opinberra gjalda og tryggingagjald sem gjaldféllu fyrir 1. janúar 2010. Dráttarvextir lögðust ekki á þær kröfur sem féllu undir greiðsluuppgjör á frestímabili þ.e. frá 1. janúar 2010 til og með 30. júní 2011. Á frestímabili var innheimtuágerðum ekki beint að umsækjendum og yfirstandandi

innheimtuágerðum var frestað eða þær afturkallaðar eftir atvikum. Til að fá umsókn um greiðslufrest samþykkt þurftu umsækjendur að vera með öll önnur gjöld, en þau sem féllu undir greiðsluuppgjör, í skilum ásamt því að greiða öll áfallandi gjöld á frestímabilinu á gjald-daga.

Í öðru lagi var gjöldunum er féllu undir greiðsluuppgjör skuldbreytt með útgáfu skuldabréfs og því næst færð sem greiðsla í Tekjubókhaldskerfi ríkisins. Með færslunni breyttist skattkrafan í almenna kröfu sem innheimt verður samkvæmt ákvæðum skuldabréfsins. Fjársýsla ríkisins sér um innheimtu skuldabréfanna.

Skuldabréfið er vaxtalaust til 5 ára með fyrsta greiðslu-dag þann 1. júlí 2012. Þar sem skattarnir báru ekki vexti á greiðslufreststímabili frá 1. janúar 2010 til 1. júlí 2011 fengu umsækjendur mikla ívilnun á lögboðnum vanskila-viðurlögum. Ávinningur stjórnvalda var betri skattframkvæmd vegna leiðréttinga á skattáætlunum ásamt bættri greiðsluhegðun þar sem umsækjendur urðu að standa rétt að skattskilum á frestímabilinu svo heimild til greiðslu-uppgjör félli ekki niður.

Framkvæmd verkefnisins

Tollstjóra var falið verkefnið á landsvísu til að tryggja samræmi við framkvæmd úrræðisins. Við gildistöku laganna 31. mars 2010 útbjó Tollstjóri rafrænt umsóknar-eyðublað, kynningarefni á vef og auglýsingu sem birtist í dagblöðum. Samþykktarferli umsókna hófst í maíbyrjun árið 2010. Með 37. gr. laga nr. 165/2010 var úrræðið út-vikkað þannig að aðilar sem hætt höfðu atvinnustarfsemi gátu einnig sótt um það. Í sömu lögum var sett ákvæði er heimilaði Tollstjóra að fella niður tekjuskatt að hluta

hjá lögaðilum í tengslum við sértæka skuldaaðlögun. Ákvæðið fól jafnframt í sér að eftirstöðvar tekjuskatt-sins færu á skuldabréf með sama hætti og aðrar kröfur samkvæmt ákvæðum laga nr. 24/2010. Lögin tóku gildi 30. desember 2010.

Með lagabreytingum í desember 2010 var heimilað að beita greiðsluuppgjöri samhliða greiðsluaðlögun skv. lögum nr. 101/2010 um greiðsluaðlögun einstaklinga þannig að virðisaukaskattur og afdregin staðgreiðsla launa-greiðanda félli undir greiðsluuppgjör en aðrir skattar undir greiðsluaðlögun.

Úrræðið var kynnt með auglýsingum í fjölmiðlum í maí 2010, janúar og maí 2011, auk þess sem hagsmunasam-tökum voru sérstaklega sendar upplýsingar um úrræðið.

Síðustu umsóknirnar voru móttæknar 30. júní 2011 og í framhaldi af því var farið að undirbúa gerð skuldabréfa-forms og leiðbeininga um útfyllingu þess til umsækjenda. Þróaðar voru sérstakar vinnslur í Tekjubókhaldskerfi ríkisins til að reikna út og framkvæma vaxtafrávik vegna niðurfellingar vaxta. Áður en hægt var að færa kröfurnar á skuldabréf þurfti að fara yfir það hvort umsækjandi upp-fyllti öll skilyrði. Það er að segja hvort allar skattáætlanir hefðu verið leiðréttar og staðið við greiðslur áfallandi gjalda. Þá þurfti einnig að yfirfara kröfur í hverju máli fyrir sig með tilliti til leiðréttinga á skuldajöfnuði. Undirbúningur við gerð skuldabréfa krafðist mikilla samskipta við umsækjendur og Ríkisskattstjóra. Tollstjóri áætla að hver umsókn hafi tekið að meðaltali 75 mínútur í afgreiðslu.

Verkefnið var unnið í góðu samstarfi við Fjársýslu ríkis-ins og aðra innheimtumenn ríkissjóðs.

Niðurstöður

Fjöldi umsókna um greiðsluuppgjör - Tímabilið frá gildistöku laganna til 1. júlí 2011

Fjöldi umsókna var 721 á greiðslufreststímanum. 155 um-sóknum var hafnað eða umsækjandi dró umsókn sína til baka af þeirri ástæðu að hann uppfyllti ekki skilyrði lag-anna um skuldleysi í öðrum gjöldum. Alls voru samþykkt-ar 556 umsóknir um greiðsluuppgjör fyrir 1. júlí 2011. Umsækjendur greiddu kr. 3.152.612.650,- til þess að fá umsókn um greiðslufrest samþykkt.

Fjórir lögaðilar sóttu um lækkun á tekjuskatti jafnframt því að sækja um greiðsluuppgjör.

Fjöldi útgefina skuldabréfa - Skuldbreyting eftir 1. júlí 2011

Útbúin voru 463 skuldabréf fyrir 2.129.846.178 kr. Móttækin voru 430 skuldabréf samtals að fjárhæð 1.997.700.206,- kr.

33 skuldabréf voru ekki móttækin sem greiðsla þar sem umsækjendur hirtu ekki um að skila þeim inn þrátt fyrir ítrekanir og skriflegar áskoranir um að leiða málin til lykta.

81 aðila var synjað um útgáfu skuldabréfs þar sem þeir uppfylltu ekki skilyrði um að vera skuldlausir í nýjum gjöldum og/eða höfðu ekki fengið skattáætlanir leiðrét-tar. 18 umsóknir féllu niður þar sem kröfur voru uppgreidd-ar annaðhvort eftir skattbreytingu eða með skuldajöfnuði.

Í níu tilvikum var úrræðinu og greiðsluaðlögun skv. lögum nr. 101/2010 beitt samhliða. Fjörum aðilum var synjað um skuldbreytingu þar sem þeir voru í greiðslu-aðlögunarferli og skulduðu eingöngu kröfur sem féllu undir greiðsluaðlögun.

Almennar upplýsingar um greiðsluuppgjörsmál

Fjöldi umsókna um greiðsluuppgjör fyrir 1. júlí 2011	721
Samþykktar umsóknir um greiðslufrest fyrir 1. júlí 2011:	566
Umsókn hafnað eða umsókn dregin tilbaka	155
Kröfur greiddar upp fyrir skuldbreytingu	18
Synjað um skuldbreytingu þar sem skilyrði 5. gr. voru ekki uppfyllt	81
Synjað um skuldbreytingu vegna greiðsluaðlögunar	4
Fjöldi mála þar sem skuldari gekk ekki frá skuldabréfi	33
Fjöldi skuldabréfa sem voru færð til greiðslu eldri skulda	430
Heildarfjárhæð á skuldabréfum	1.997.700.260 kr.
Meðalfjárhæð	4.645.815 kr.
Hæsta fjárhæð	122.361.747 kr.
Lægsta fjárhæð	52.274 kr.

Lokaorð

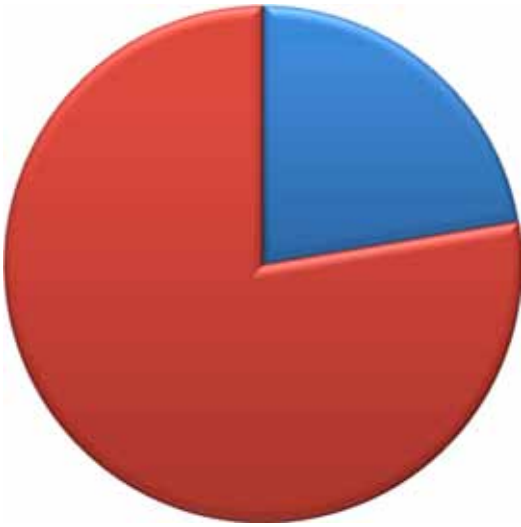
Framkvæmd laga um greiðsluuppgjör var krefjandi verkefni sem tókst í alla staði vel. Það má þakka hæfum og samstilltum hópi starfsfólks sem þurfti að móta og tileinka sér nýjan verkferil í vanskilainnheimtu. Verkefnið var umfangsmikið og bættist við önnur venjubundin störf innheimtusviðs. Vegna sérstöðu þess var ekki hægt að ráða nýtt starfsfólk til að sinna því þar sem það kallaði á mjög sérhæfða þekkingu reynslumikilla starfsmanna sem höfðu hvoru tveggja skilning á tekjubókhaldskerfi ríkisins ásamt staðgóðri þekkingu á

efnisreglum úrræðisins. Undirbúningur úrræðisins, móttaka umsókna, úrvinnsla þeirra ásamt gerð skuldabréfa og móttöku þeirra sem greiðslu tók 2 ár. Fjársýsla ríkisins sér um fruminnheimtu skuldabréfanna en Tollstjóri um vanskilainnheimtu þeirra.

Edda Símonardóttir,
forstöðumaður innheimtusviðs
Jóhanna Lára Guðbrandsdóttir,
deildarstjóri lögfræðideildar innheimtusviðs
Una Dagbjört Kristjánsdóttir,
deildarstjóri afgreiðsludeildar innheimtusviðs

Hlutfall kröfufjærhæða á milli einstaklinga og lögaðila

■ Lögaðilar 78% ■ Einstaklingar 22%



Hlutfall útgefina skuldabréfa á milli einstaklinga og lögaðila

■ Lögaðilar 64% ■ Einstaklingar 36%



	Samtals upphæð	%
Einstaklingar	446.018.497	22,33%
Lögaðilar	1.551.681.763	77,67%
Samtals	1.997.700.260	100,00%

	Fjöldi	%
Einstaklingar	154	35,81%
Lögaðilar	276	64,19%
Samtals	430	100,00%

Skipting kröfufjárhæða á milli skatttegunda
Lögaðilar og einstaklingar



Skatttegund	Krónur	%
Þing- og sveitarsjóðsgjöld	536.843.004	26,87%
Tryggingagjald	140.210.369	7,02%
Staðgreiðsla launagreiðanda	319.929.018	16,01%
Virðisaukaskattur	1.000.717.869	50,09%
Samtals	1.997.700.260	100,00%

Hlutfall kröfufjárhæða á mill innheimtumanna ríkissjóðs



Sjá sundurliðun í töflu hér að neðan

Innheimtumaður ríkissjóðs	Greitt inn	Fjöldi	%
Tollstjóri	947.863.582	244	47,45%
Sýslum. í Kópavogi	338.553.887	57	16,95%
Sýslum. í Hafnarfirði	277.551.248	40	13,89%
Sýslum. á Akureyri	140.439.859	19	7,03%
Sýslum. á Selfossi	136.411.170	24	6,83%
Sýslum. í Keflavík	56.608.098	30	2,83%
Sýslum. á Akranesi	38.582.402	7	1,93%
Aðrir innheimtumenn	61.690.014	25	3,09%
Samtals	1.997.700.260		100,00%



Kolbrún og Bryndís við afgreiðslu farþega farangri á Reykjavíkflugvelli í morgun. (Ljósmynd: Vísir/BG)

Sáttafundur í dag

Boðaður hefur verið sáttafundur í dag af sáttafundsmannafélagsmanna ráðsins með fulltrúum vinnuveitenda og Dagsbrúna, Hlífar og verkakvænnafélaganna. — Mun fundurinn hefjast kl. 2 e. h. — Verðat þar rædd ýmis meginmál í kaupgjaldsálfnum og reynt að ná samkomulagi. Í gærkvöldi var haldinn fundur með þess-

um aðilum. Hófst hann kl. 9 e. h. og stóð í tvo tíma. Hófur á samkomulagi í þessu þessari eru nú betri en fyrr og standa vonir til þess að senn gerist líkindi í þessu efni. Aðrar fréttir af verkisáttum og samningum er ekki að segja á þessu atigi málsins.



Ingvi Ólafsson.

Skipaður sýslumaður Dalasýslu

Ingvi Ólafsson, deildarstjóri í viðskiptamálaráðuneytinu hefur verið skipaður sýslumaður í Dalasýslu, en umskjalfundur um embætti það voru alla sex.

Ingvi er fæddur 18. desember 1922 að Borðeyri, bróðir Höskuldur bankastjóra í Verzlunarbankanum. Hann lauk prófi í lögum frá H.L. 1948 og hefur síðan starfað í viðskiptamálaráðuneytinu. Ingvi tekur við embætti 1. ágúst. Hann er kvæntur Ásu Jónsdóttur.

Að veiðum í Langá

A föstudaginn var herra Ásgeir Ásgeirsson forseti við laxveiðir í Langá. Þar var við veiðar aðalbankastjóri Hambrosbanka í London, J. H. Hambro, ásamt konu sinni. Fréttamaður Vísis kom í heimsóka á laxveiðistöðir og segir frá deginum í frásögu og myndum á síðu 3 í blaðinu í dag.

BLAÐIÐ Í DAG

- 3 Myndsja frá Langá
- 4 Talað við dr. Seumenicht.
- 7 Síðasta grein frá Tírol.
- 9 50 ára bilstjóra-afmæli.
- 10 Talað við Pál Ólafsson.
- 11 Á sletum yfir Grænlandsjökul.

TOLLFREYJUR SKOÐA Í TÖSKUR

Tollgæzlan ræður fimm stúlkur í flugvallareftirlitið

Tollþjónustunni í Reykjavík hefur horizt goður starfskraftur. Fimm ungar og myndarlegar stúlkur úr Kennaraskólanum hafa nú byrjað að starfa sem „tollfreyjur“, og eru þær ráðnar um sumaríð. Unnsteyn Beck tollgæzlastjóri sagði í morgun að stúlkur settu í morgun tilfellið að geta ymmt farþegaafgreiðsluna betur af hendri en karlmenn. „Í farþegafrangrinum er oft mikill af fatnaði og stúlkurnar bera mun betra skynbragð á bæði verð og gæði fatnaðar almennt en karlmenn gera. Unnsteyn sagði enn fremur að erlendis

tíðkaðist það mjög mikið að stúlkur ymmt við farþegaafgreiðsluna og hefði það reynist mjög vel við þau störf. Tollgæzlan lenti í talsverðum vandræðum í sumar með að fá samarmenn til að leysa af í samarmenninum. en talsverðan mannskap þarf á hverju sumri til, enda er fjórðungur tollvarð anna eða rúmlega það þá í frium og farþegastraumurinn margfalt meiri en á veturna. Var litað til Kennaraskólans, en ekki fengust nægilega margir piltar þaðan. Hinsvegar kváðust nokkrar stúlkur reiðubúnaðar til að gerast tollþjónar yfir

sumaríð og það varð úr að þær voru ráðnar. Blaðamaður Vísis hiti tveir tollfreyjanna öti á Reykjavíkflugvelli í morgun. Þær sátu með starfsfélögum sínum við flugbarinn og hlífu eftir aðbóttinni milliandavél sem gat ekki lent í Reykjavík í nótt vegna þoku. Þær klæddust svörtum drögtum og voru með laglega báta með gylltu einkennismerki Tollgæzlu. „Þetta er í annað skipti, sem við förum á flugvöllum“, sögðu þær stúllurnar Kolbrún Ásgrimsdóttir og Bryndís Skúladóttir, „okkur líkar ágætlega

við starfið a. m. k. það sem af er“, en í gær voru þær í fyrsta sinn við afgreiðslu á farangri farþega. „Við eigum að vera við afgreiðslu í flugvöllum á Reykjavíkflugvelli, og í Gullfossi, Heklu og Kronprins Ólavi.“ — Og hafid þið gott kaup? „Við erum ánægðar, erum í 12. tannaflokki og höfum vakti álag.“ „Strangar við farþega?“ „Við eigum að vera það.“ Auk þeirra Kolbrúnar og Bryndísar voru ráðnar sem tollfreyjur þær Ágústa Halldórsdóttir, Ingibjörg Bagnarsdóttir og Sigurbjörg Gísladóttir. Allar hafa þær lokið kennaraprófi, nema Bryndís, sem á einn vetur eftir.

Sjónvarp

Hætt við að

Að undangenginni af launaskrá fyrir verðandi menn íslenskra sjónvarps Menntamálaráðuneytisins er umsóknun um 26 sjónvarpshólf, af þeim 39 sem um verður að ræða Guðfinnsson hefur þrjú ráðinn sem skrifstofusvarpsins. Skrifstofa hefur endanlegan samning við una um kaup á húsnæði Laugavegi 176, þar sem verður til húsa. Samkvæmt Pétur Guðfinnsson tja umsamis kaupverð 12.

Stúðurnar, sem augverið eru 2 dagskrár annars vegar fyrir fröðsludeild, en hins skemmtideild. Laun et launaflokki í höðum verða dagskrárstjóra háir. Aðrar stöður stjórnenda dagskrárinn kvæmt sérstökum samþjófanda, laun samkvæm fl. Staða fulltrúa, lax fl. Auglýsingastjóra, sviðsstjóra, 16. fl. S 13. fl. Tveir stöður 22. og 24. fl. Kviken ur, 18. fl. Þrjár stöf fröðinga, 18. fl. Fir



Tollgæzlan ræður fimm stúlkur í flugvallareftirlitið

Tollþjónustunni í Reykjavík hefur horizt goður starfskraftur. Fimm ungar og myndarlegar stúlkur úr Kennaraskólanum hafa nú byrjað að starfa sem „tollfreyjur“, og eru þær ráðnar yfir sumaríð. Unnsteyn Beck tollgæzlastjóri sagði í morgun að stúlkur settu í morgun tilfellið að geta ymmt farþegaafgreiðsluna betur af hendri en karlmenn.

Unnsteyn Beck tollgæzlastjóri sagði í morgun að stúlkur settu í morgun tilfellið að geta ymmt farþegaafgreiðsluna betur af hendri en karlmenn.

„Í farþegafrangrinum er oft mikið af fatnaði og stúlkurnar bera mun betra skynbragð á bæði verð og gæði fatnaðar almennt en karlmenn gera...“



Ekki horfa í hina áttina

Ef þú hefur upplýsingar um ólöglegan innflutning, svo sem fíkniefni, áfengi o.s.frv.,

láttu okkur vita í síma 552 8030 eða á www.tollur.is.

Nafnleyndar er gætt.

