

Ot.prp.nr.19 (1965-1966).

Om lov om toll (tolloven)

INNHold

Ot.prp.nr.19 (1965-1966). Om lov om toll (tolloven)

Proposisjonens hovedinnhold.

I. Innledning.

II. Tollovkomitéen av 1959.

1. Oppnevning.

2. Tollovkomitéens innstilling.

3. Uttalelser til komiteens innstilling.

III. Alminnelige merknader til lovutkastet.

1. Tollvesenets organisasjon.

2. Definisjoner.

3. Tollkontrollen i alminnelighet.

4. Grensetollsamarbeid med annen stat.

5. Tollkontrollen og de forskjellige transportmåter.

6. Tollbehandlingen.

7. Lagringsformer for ufortollete varer.

8. Tollkreditt.

9. Forenklet tollekspedisjon.

10. Forpassing.

11. Posttrafikken.

12. Tollberegningen.

13. Straff og inndragning.

14. Bestemmelser i tolloven som foreslås opphevet.

15. Saksbehandlingen.

IV. Merknader til de enkelte paragrafer i lovutkastet.

Finans- og tolldepartementet tilrår:

Utkast til lov om toll (tolloven).

Kap. I. Definisjoner. Lovens virkeområde.

Kap. II. Tollforvaltningen.

Kap. III. Alminnelige bestemmelser om tollkontrollen og tollbehandlingen.

Kap. IV. Trafikken til og fra tollområdet.

Kap. V. Tollekspedisjon av varer.

- Kap. VI. Mengdebestemmelse og verdsettelse.
Kap. VII. Lagring av ufortollede varer.
Kap. VIII. Sending av ufortollet vare innen tollområdet (forpassing).
Kap. IX. Etterberegning og tilbakebetaling av toll.
Kap. X. Straff og inndragning.
Kap. XI. Grensetollsamarbeid med annen stat.
Kap. XII. Klage og omgjøring.
Kap. XIII. Ikrafttreden. Opphevelse og endring av gjeldende lover.
-

Proposisjonens hovedinnhold.

Proposisjonen bygger på det forslag til ny tollov som Tollovkomitéen av 1959 la fram i sin innstilling av 9. mai 1962. Når det gjelder bestemmelsene om straff og inndragning, har en imidlertid lagt til grunn et forslag som Straffelovrådet har utarbeidet.

Loven inneholder bl.a. regler om tollkontrollen i sin alminnelighet og tollbehandlingen av varer, om lagring og innenlands sending av ufortollede varer, om etterberegning og tilbakebetaling av toll og om straff og inndragning ved tollovertredelser. Loven om grensetollsamarbeid med annen stat er innarbeidet i loven, som videre inneholder regler om klage og omgjøring av tollmessige forvaltningsvedtak.

Loven gir på flere områder bare rammebestemmelser, som forutsettes supplert med administrative lovforskrifter.

I. Innledning.

Gjeldende lov om tollvesenet av 22. juni 1928 avløste tolloven av 20. september 1845.

Loven har senere gjennomgått en rekke endringer. Av de vesentligste nevnes gjennomføringen av regler om antidumpingtoll i 1954, omorganisering av tollvesenets administrasjon i 1957 og endringen i 1960 ved Norges tilslutning til EFTA-konvensjonen.

Det har ellers vært tatt opp spørsmål om diverse endringer av reglene om tollbehandling av varer m.v..

Et utvalg nedsatt i 1938 behandlet således spørsmål om revisjon av gjeldende bestemmelser om kredittopplagsinstitusjonen. En komité oppnevnt ved kgl. resolusjon av 28. oktober 1949 har behandlet spørsmål om frihavn i Norge. Denne komité la også fram et forslag om endring av reglene om laste- og fyravgiften. Videre ble ved kgl. resolusjon av 5. oktober 1951 oppnevnt en komité hvis oppgave var å komme med forslag om tilpassing av vår tollovgivning til Brusselkonvensjonen om tollverdien.

Nevnte utvalg og komitéers innstillinger har ført til endringer i tollbestemmelsene på visse områder.

Tolloven suppleres ved et reglement for tolltjenesten, som ble endret senest ved Kronprinsregentens resolusjon av 28. juni 1957. Den suppleres videre med tolltariffens innledende bestemmelser, som tas inn i den tollavgiftsbeslutning som Stortinget vedtar hvert år. Bestemmelsene har stort sett samme innhold fra år til år.

Det er naturlig at tollovgivningen nå blir gjenstand for en revisjon med den utvikling som har funnet sted innen kommunikasjonsvesenet og innen tollvesenet selv, etter at den gjeldende lov ble utarbeidet.

Side 6

II. Tollovkomitéen av 1959.

1. Oppnevning.

Ved kgl. resolusjon av 28. mai 1959 ble det oppnevnt en komité med følgende sammensetning:

1. Byråsjef (nå høyesterettsadvokat ved regjeringsadvokatembetet) Audvar Os, Justisdepartementet, formann.
2. Byråsjef Hans Daae, Tolldirektoratet.
3. Direktør Ansgar Eriksen, Wilh. Wilhelmsen, Oslo.
4. Disponent Odd Heier, Oslo Havnelager A/S.
5. Tolldistriktssjef (nå driftsjef i Tolldirektoratet) Gunnar Mathisen, Bergen tolldistrikt.
6. Underdirektør R. Roem Nielsen, Norges Industriforbund.
7. Kontorsjef Thor Raabe, Tolldirektoratet.

Kontorsjef Raabe døde 14. januar 1960. Som nytt medlem i hans sted ble ved kgl. resolusjon av 26. februar 1960 oppnevnt førstesekretær (nå trafikkinspektør) Rolf Storeng, Oslo tollsted.

Tollovkomitéens mandat ble i resolusjonen formulert slik:

« 1. Komitéen skal utarbeide utkast til ny tollov og nytt tollreglement, videre skal komitéen legge fram utkast til nye innledende bestemmelser i tolltariffen etter nærmere samråd med departementet om omfanget av revisjonen på dette punkt.

Komitéen skal under sin revisjon av toll-lovgivningen ta hensyn til de forhold som i dag gjør seg gjeldende i trafikken til og fra utlandet og søke oppnådd at tollbestemmelsene utformes slik at tollvesenets virksomhet både fra statens og trafikantenes synspunkt blir mest mulig enkel, økonomisk og rasjonell. Komitéen bør herunder vurdere i hvilken utstrekning bestemmelser av instruksjonsmessig art kan tas ut av tolloven og tollreglementet og gjøres til gjenstand for tolladministrasjonens vanlige instruksjonsmyndighet.

2. Hvis Norge inngår tollpolitisk eller økonomisk samarbeid med andre land, skal komitéen på departementets anmodning komme med forslag til de bestemmelser i tolloven, tollreglementet og tolltariffens innledende bestemmelser som blir nødvendig på grunn av slikt samarbeid. »

Tollovkomitéen holdt sitt første møte 19. juni 1959. I samsvar med departementets tilråding delte komitéen seg i tre arbeidsutvalg, ett for tolloven, ett for tollreglementet og ett for tolltariffens innledende bestemmelser med hver sin sekretær. Byråsjef Daae har gjort tjeneste som hovedsekretær for komitéen.

Politiadjutant Hans Helle, Oslo politikammer, har som særskilt tilkalt sakkyndig deltatt i komiteens behandling av straffebestemmelsene.

Komiteén har innhentet opplysninger og uttalelser fra tolladministrasjonen, næringsorganisasjoner og interesserte institusjoner og organisasjoner.

2. Tollovkomitéens innstilling.

Tollovkomitéen avga 9. mai 1962 en enstemmig innstilling, hvor det i samsvar med oppdraget er lagt fram utkast til ny tollov, nye innledende bestemmelser i tolltariffen og nytt tollreglement. I nærværende proposisjon skal en bare behandle forslaget til ny tollov. Om nye innledende bestemmelser i tolltariffen viser en til stortingsproposisjon som fremmes samtidig (St.prp.nr.65 (1965-1966)). Nytt tollreglement vil bli fastsatt ved kgl. resolusjon med hjemmel i den nye tollov, jfr. utkastets § 5.

Komiteén har i størst mulig grad villet samle lovbestemmelser av samme karakter i samme paragrafer eller samme kapittel. Den har også ment å burde ta ut av loven bestemmelser av instruksmessig karakter og har foreslått disse flyttet over i « Reglementet ». Delvis på grunn herav inneholder komiteens utkast 14 kapitler og 92 paragrafer mot opprinnelig 16 kapitler og 219 paragrafer i gjeldende lov.

En viser ellers til den omtale av komitéens forslag til ny tollov som er gitt under de alminnelige merknader nedenfor.

3. Uttalelser til komiteens innstilling.

Departementet for forelagt innstillingen for følgende:

Tolldirektoratet.

Utenriksdepartementet.

Industridepartementet.

Justisdepartementet.

Fiskeridepartementet.

Samferdselsdepartementet.

Handelsdepartementet.

Sosialdepartementet.

Landbruksdepartementet.

Statistisk Sentralbyrå.

Politimesteren i Oslo.

Norsk Tolltjenestemanns Forbund.

Norsk Tollerforening.

Tollembetsmennes Forening.

Scandinavian Airlines System.

A/S Oslo Havnelager.

Norsk Skibsmeglerforbund.

Norges Handelsstands Forbund.

Norges Industriforbund.

Norges Håndverks- og Industribedrifters Forbund.

Norges Speditørforbund.
Riksadvokaten.
Straffelovrådet.
Riksrevisjonen.
Kongelig Norsk Automobilklub.
Norges Automobil-Forbund.
Oslo Handelskammer.
Hovedstyret for statsbanene.
Norges Skipsekspeditørers Forening.
Norges Rederforbund.

Det er kommet inn uttalelser fra de nevnte departementer og institusjoner bortsett fra Norsk Tollerforening, Tollembetsmennenes Forening, Scandinavian Airlines System, Norges Håndverks- og Industribedrifters Forbund, Kongelig Norsk Automobilklub og Norges Automobil-Forbund.

Enkelte departementer og institusjoner som innstillingen er forelagt for, har innhentet uttalelse fra underliggende institusjoner.

De fleste som har uttalt seg, har stort sett erklært seg enig i komitéens utkast til ny tollov. Det er reist krav om en del endringer som departementet vil gjøre rede for i forbindelse med sine merknader til utkastet. Uttalelsene med vedlegg følger proposisjonen som utrykte vedlegg.

III. Almennelige merknader til lovutkastet.

Departementet kan i det alt vesentlige slutte seg til Tollovkomitéens synspunkter. Komiteens lovutkast er derfor lagt til grunn for proposisjonen. De avvikelser som er gjort, skyldes stort sett senere henvendelser som er kommet til departementet i forbindelse med at innstillingen har vært sendt ut til uttalelse. De finnes behandlet under merknadene til vedkommende paragraf i lovutkastet som omhandler spørsmålet. I tilknytning til disse merknader har en også behandlet krav eller forslag som en ikke har funnet å kunne imøtekomme.

Departementets utkast har vært forelagt Justisdepartementet (Lovavdelingen) og ved den endelige utforming har Finansdepartementet på de fleste punkter lagt Justisdepartementets merknader og forslag til grunn.

Når det gjelder innholdet og avfatningen av tolloven, uttaler komitéen følgende i avsnitt III, side 11:

« Ut fra det oppdrag som er gitt, har komitéen sett det som en vesentlig oppgave å finne fram til en tollov som på en oversiktlig måte inneholder bestemmelser om tollvesenets adgang til å foreta kontroll og undersøkelser og om de rettigheter og plikter den enkelte trafikant har overfor tollvesenet. Samtidig har man søkt å gi loven en så elastisk form at den kan tilpasses de stadig skiftende trafikkformer. I forhold til den gjeldende lov har det da ikke vært til å unngå at utkastet i stor utstrekning har fått karakteren av en fullmaktslov; detaljbestemmelsene om de undersøkelser og kontrolltiltak ellers tollvesenet kan sette i verk og de opplysninger det må kunne kreve i de forskjellige grupper av tilfelle, må myndighetene kunne fastsette til enhver tid. Den enkelte trafikants interesser må søkes varetatt dels ved at rammen for fullmakten og formålet med

detaljbestemmelsene må være angitt i loven, og dels ved visse bestemmelser om saksbehandlingen ved utferdigelse av de detaljerte forskriftene. »

Departementet er enig i disse synspunkter, som fører til en vesentlig annen utforming av tolloven enn den någjeldende. Erfaringen har vist at man må følge denne fremgangsmåte med rammebestemmelser og utfyllende instruksjoner om en skal få tidsmessige og smidige regler på dette område.

Om systematikken i utkastet til ny tollov uttaler komitéen:

« Et annet siktepunkt komitéen har hatt for øye, er i størst mulig utstrekning å få samlet bestemmelser av samme karakter i samme paragraf eller samme kapittel; i den nåværende loven finnes det f.eks. spredt omkring bestemmelser om den enkeltes opplysningsplikt, om tollvesenets undersøkelsesrett, om kontrolltiltak av forskjellig karakter og om adgang til å pålegge den enkelte utgifter ved nødvendige kontrolltiltak. Dette er bestemmelser som med fordel må kunne konsentreres i ett og samme kapittel i loven.

Etter den utvikling som er skjedd innenfor transporttrafikken, synes det heller ikke å være samme grunn som før til å la hovedvekten av lovens bestemmelser dreie seg om den sjøgående transport. Komitéen har ment at det riktige nå må være å ha generelle bestemmelser for all transporttrafikk og utforme særbestemmelser i form av forskrifter og instruksjoner for de ulike transportformer. »

Departementet anser det som en stor fordel at sakområder som naturlig hører sammen, blir behandlet mest mulig samlet. Dette betyr en vinning og departementet kan uten videre slutte seg til den linje komitéen her har fulgt.

Komitéen har i avsnitt IV gjort nærmere rede for den revisjon av tolloven som nå anses nødvendig. Den har tatt for seg de enkelte sakområder og gitt en generell omtale av den nåværende ordning. På denne bakgrunn har den så begrunnet sine reformforslag. Departementet skal kort gjengi og knytte noen merknader til hvert enkelt av de sakområder som

Side 8

er behandlet i dette avsnitt i komitéinnstillingen.

1. Tollvesenets organisasjon.

På samme måte som komitéen finner departementet at det ikke er noen grunn til å låse administrasjonsordningen fast i selve tolloven. Som foreslått av komitéen er den nåværende lovs § 1 og § 1 a om omgjøring og klage i det vesentlige beholdt, jfr. lovutkastets kap. XII.

2. Definisjoner.

De beste grunner taler for å opprettholde systemet med legal-definisjoner av de mest sentrale begreper. Som komitéen peker på, synes det rimelig at disse er avgrenset så klart som mulig, særlig siden overtredelser av tolloven i stor utstrekning medfører straffansvar.

3. Tollkontrollen i alminnelighet.

Bestemmelsene om dette finnes særlig i den nåværende tollovs kapittel 1, men også spredt rundt ellers i loven. Komiteen uttaler bl.a.:

« Komitéen har funnet at det her er mulig i betydelig utstrekning å samle de bestemmelser av samme slag som nå står spredt, likesom det må anses forsvarlig å sløyfe en god del av lovens detaljbestemmelser, til tross for at det her vesentlig dreier seg om plikter som pålegges den enkelte. Det er ellers ganske klart at grunnprinsippene må slå fast i selve loven, og det vil i første rekke si bestemmelser om hvor langt tollvesenets undersøkelsesrett går, hvilken plikt den enkelte har til å sørge for å få en vare fortollet (fortollingsplikten), hvilken plikt han har til å vise fram varen, til å gi erklæringer og andre opplysninger (opplysningsplikten) og i hvilken utstrekning han kan pålegges å bære omkostningene ved tollkontroll. Et slikt rammeverk må man i alle fall ha i loven. Spørsmålet er om man kan nøye seg med det og overlate til tollmyndighetene å fastsette de nærmere detaljer på de forskjellige områder. »

Som allerede nevnt ovenfor er en kommet til at det på flere områder er nødvendig å begrense lovens regler til rammebestemmelser med relativt vidtgående fullmakter til administrasjonen. Ved utformingen av de enkelte fullmaktsbestemmelser har komitéen søkt å fastlegge omfanget for fullmaktene ved klare formålsangivelser. Fullmaktene er også avgrenset ved de særbestemmelser som er foreslått for enkelte transportmåter.

Departementet finner at det neppe er noen særlige betenkeligheter som gjør seg gjeldende mot fullmaktsordningen på disse områder slik komitéen har gjennomført den. De viktigste kontrolltiltak er for øvrig direkte lovhjemlet i utkastets §§ 10-14, jfr. § 9 første ledd og § 17.

4. Grensetollsamarbeid med annen stat.

Departementet tar opp komitéens forslag om at lov om grensetollsamarbeid med fremmed stat av 18. desember 1959 innarbeides i tolloven. Bestemmelsene foreslås tatt inn som eget kapittel etter kapitlet om inndragning og straff. Den rent prinsipielle bestemmelse i den nåværende lovs § 1 er dog plassert i kapittel I, jfr. utkastets § 4.

5. Tollkontrollen og de forskjellige transportmåter.

Loven skiller nå i sine bestemmelser mellom sjøtrafikk, landtrafikk (veg og jernbane) og lufttrafikk. Komitéen har gjennomgått disse 3 områder og har funnet at en bør samle alle bestemmelsene om kontroll med trafikk til og fra tollområdet i ett kapittel. For fartøystrafikken foreslås særregler i noen tilfelle og for landtrafikken i ett tilfelle. Ellers skal bestemmelsene gjelde generelt, men komitéen forutsetter at utfyllende regler i forskrifter og instruksjoner blir bygget opp særskilt for de ulike transportmåter. Komitéens begrunnelse for ordningen er at detaljbestemmelsene må rette seg etter behovet til enhver tid og etter transportmidlets art. Når man i detaljbestemmelsene videre har samlede regelsett for fartøystrafikken, landevegstrafikken, jernbanetrafikken og lufttrafikken, vil dette være en stor fordel for alle dem som har behov for å orientere seg om de gjeldende bestemmelser innen et enkelt område.

Departementet har ikke noe vesentlig å merke til den framstilling som komitéen har gitt eller til den nye lovordning som den foreslår for kontrollen med trafikken til og fra tollområdet.

6. Tollbehandlingen.

I avsnitt IV, punkt 6, har komitéen gitt en alminnelig oversikt over tollbehandlingen, dvs. den kontroll og oppkreving av toll og avgifter som finner sted ved innførsel av varer til landet.

Det omtales at gangen i den ordinære behandling, som består i lossing, innkjøring på pakkhus, importørens presentasjon av papirene, tollvesenets undersøkelse og tariffing, importørens betaling av toll og avgifter samt endelig utleveringen av varen, kan vise variasjoner. Det kan f.eks. gis tillatelse til å sende varen ufortollet til et annet sted i landet eller til å legge den inn på et privat lager på innførelsesstedet.

Side 9

Komiteén peker på at hovedgrunnlaget for tollbehandlingen er at enhver som fører varer inn i landet, er pliktig til å melde seg for tollvesenet med varen for å få den tollbehandlet.

7. Lagringsformer for ufortollete varer.

I dette avsnitt har komiteén gitt en bred fremstilling av de ulike lagringsformer som nyttes for å oppbevare ufortollete varer. En skal her kort nevne de enkelte typer med en angivelse av deres særpreg.

a. Tollvesenets pakkhus.

Lagring på tollvesenets pakkhus er bare ment nyttet som en midlertidig oppbevaring inntil vareeieren kan ta seg av varen. For å tvinge fram en hurtig ekspedisjon, påløper det fra og med den femte dag en « oppleggelsesavgift », som etter 10 dager forhøyes til det tredobbelte.

Med enkelte spesielle unntak kan alle varer tas inn på tollpakkhus.

b. Kredittopplag.

Dette er vareeierens eget lager og han har full disposisjonsrett over varene uten innblanding fra tollvesenet. Det ble tidligere særlig brukt for rå kaffe og for sukker, da disse varer var tollbare, men er nå bare aktuelt for smøreoljer og smørefett. Tollberegningen skjer etter hvert eller kvartalsvis på basis av opptelling av lagre. Slik ordningen er utbygget, virker den som en tollkreditt.

c. Frilager.

Her er varene under tollbevoktning, men eieren har en utstrakt adgang til å behandle de lagrede varer. Han kan også ta ut det han ønsker og fortolle i småpartier eller han kan overføre varene til utlandet eller til andre opplag. Tollvesenets kontroll med frilager består i at ingen varer tillates tatt ut av lageret uten at de blir tollekspedert. Noen regnskapsmessig kontroll føres ikke. Loven skjelner mellom to slags frilagre, nemlig de private og de som er til alminnelig benyttelse. Noen vesensforskjell foreligger ikke.

d. Transittopplag.

Her skiller loven også mellom transittopplag til alminnelig benyttelse og private transittopplag. Men alminnelig transittopplag finnes ikke i Norge i dag. Et privat transittopplag er et lagerhus eller lagerrom forsynt med toll-lås, hvor opplagshaveren kan legge inn sine ufortollete varer etter forutgående tariffing (herunder veiing eller verdifastsettelse). Varene ligger således lagret under kontroll av tollvesenet. I lagringstiden skal varene ikke undergis annen behandling enn det som er nødvendig for å hindre at de blir

ødelagt. Tollvesenet holder regnskap med inngang og utgang av varer fra opplaget. Inngangsfristen er 2 år, men det er kurant å få den forlenget.

Foruten disse 4 lagerformer, som er omhandlet i tolloven, har utviklingen medført at tollvesenet har måttet tillate at særegne lagringsformer er tatt i bruk på enkelte områder. Det gjelder således bilimportørenes og skipshandlernes lagring på « tillempede » transittopplag. Videre har man en del såkalte private lagringsordninger. Herom viser en til komitéinnstillingens side 31-34.

e. Vurdering.

Som det fremgår av overskriften har utviklingen ført til anvendelse av en rekke andre former for lagring enn de som tolloven regulerer. Dette har også til en viss grad vært nødvendig for å kunne foreta en rasjonalisering på disse områder. Det kan ellers nevnes at mens loven normalt bygger på systemet med innlegg på tollvesenets pakkhus, har en hvor forholdene har ligget til rette for det, søkt å rasjonalisere tollvesenet ved å overlate lagringen av ufortollede varer til private lagerholdere i stadig større utstrekning. Dette byr utvilsomt på fordeler og ordningen bør nå få sitt lovgrunnlag, samtidig som en bør skaffe hjemmel for kontrolltiltak og reaksjonsmidler hvis tilliten brytes.

Som komitéen peker på bør det klart fremgå av den nye lov at tollvesenet ikke er pliktig til å holde tollpakkhus. På den annen side kan det slik som komitéen foreslår, opprettes private tollpakkhus som faktisk skal fylle samme funksjon som tollvesenets egne pakkhus. Dette bør skje etter bevilling fra Tolldirektoratet på nærmere vilkår for drift og kontroll. I selve loven bør det komme til uttrykk at den private lagerholder ikke skal være ansvarlig for betaling av toll og avgifter hvis han har gjort det som er praktisk mulig for å avverge at en vare kan bli borte fra lageret. Videre bør det inntas bestemmelse om at lagerholderen ikke pålegges ansvar for toll og avgifter av varer som ødelegges under lagringen.

Private tollpakkhus og de øvrige private lagerordninger vil kunne omfattes av de samme prinsipielle bestemmelser, jfr. utkastets § 48. Det er heller ikke ønskelig å ha detaljerte regler i selve loven. Lagerformene kan tillempes mer praktisk i hver enkelt bevilling. For midlertidig lagring på losseplass eller på eget lager for kortere tid, bør det skaffes en særskilt hjemmel. Forutsetningen må være at

Side 10

det stilles sikkerhet for toll og avgifter. En viser til utkastets § 29.

Departementet viser ellers til de merknader som komitéen har gjort til de forskjellige opplagsformer på side 36-39 i innstillingen og kan stort sett slutte seg til de synsmåter som der er gjort gjeldende.

8. Tollkreditt.

En importør kan etter tollovens § 46 på visse vilkår få sin vare utlevert uten å betale toll og avgifter ved fortollingen, men mot senere oppgjør. Kreditten kan bare tilstås inntil utgangen av den måned da varene er tollbehandlet. Av vilkårene for denne kreditt, den såkalte månedskreditt, nevner en spesielt at det kreves stilt sikkerhet for det beløp som importøren kan komme til å skylde. Sikkerheten skal bestå i selvskyldnerkausjon fra bank eller forsikringsselskap eller det kan deponeres bankbok for innskudd i norsk bank.

Komitéen finner at kreditt-tiden bør kunne utvides og mener at den i hvert fall ikke bør bindes på en slik uheldig måte som nå til utgangen av den kalendermåned da tollbehandlingen

har funnet sted. Komitéen antyder, forutsatt betryggende sikkerhetsstillelse, en kreditt-tid på inntil 4 måneder og unntaksvis endog noe lenger, men den tar ellers ikke noe bestemt standpunkt til den ordning som bør gjelde. Den foreslår at en ikke lovfester noen yttergrense, men at det hele reguleres i de forskrifter som skal utferdiges.

Departementet skal bemerke at tollkreditten innebærer åpenbare fordeler både for importører og tollvesenet. Det er helt på det rene at adgangen til å tilstå kreditt for tollen bør opprettholdes i den nye lov. Ut fra erfaringene bør ordningen samtidig mykes opp, selv om man bør vise noen varsomhet. Stort sett bør en derfor kunne bygge på en kreditt-tid på inntil en måned slik som etter den någjeldende ordning. Eventuelt kan det komme på tale en kortere forlengelse ut fra regnskapsmessige forhold hos tollvesenet, jfr. det som er uttalt i brev fra distriktsjefen i Oslo, gjengitt på side 39 i komiteens innstilling. Men departementet vil ikke utelukke at det for enkelte varegruppers vedkommende vil være forsvarlig med en lengre kredittfrist. En er enig med komitéen i at ordningen ikke låses fast i loven. Men det kan være hensiktsmessig å fastsette en « normal »-periode, som altså skal kunne utvides i bestemte tilfelle.

Komitéen drøfter hvorvidt det er mulig å gi avkall på sikkerhetsstillelse for innvilget kreditt, som Kongen etter utkastets § 35 skal gi nærmere forskrifter om. Den konkluderer med at de beste grunner taler for å opprettholde kravet om sikkerhetsstillelse. Den någjeldende lov har ikke noen lovforskrift om dette og komitéen finner det også unødvendig i den nye lov. Dermed holder man også veien åpen for myndighetene til å gi kreditt uten sikkerhetsstillelse dersom en slik ordning i helt spesielle tilfelle finnes ubetenkelig. Departementet er enig i disse synsmåter.

Spørsmålet om en selvskyldner-kausjonist som innfrir et tollkrav kan tre inn i statens fortrinnsrett i hovedmannens konkursbo, er behandlet i komitéens innstilling. Saken er ikke lenger aktuell etter at statens fortrinnsrett for tollkrav er bortfalt fra 1. august 1963, da de nye lovbestemmelser av 31. mai 1963 om fordringers prioritet i konkurs m.v. trådte i kraft.

Derimot er det fremdeles behov for en bestemmelse, slik som foreslått av komitéen, om at en kausjonist som har innfridd en forpliktelse, har samme rett til å begjære utpanting som tollvesenet. Dette bør uttrykkelig sies i loven, jfr. lovutkastets § 9 i.f..

Norges Speditørforbund har i brev til departementet av 15. desember 1962 anmodet om at en speditør må få utpantingsrett for sitt krav på importøren i de tilfelle han har lagt ut tollene ved at den er blitt belastet hans tollkreditt. Det gjøres gjeldende at det ikke er noen vesensforskjell på en kausjonist som må betale for en importør i henhold til sitt kausjonsansvar og en speditør som blir hengende med tollforpliktelsen fordi tollene er belastet hans tollkreditt. Det anføres videre at den legislative begrunnelse for å gi kausjonisten adgang til direkte pågang ved utpanting er at kausjonisten ikke skal bli dårligere stillet enn tollvesenet. Etter speditørforbundets oppfatning må speditøren få samme mulighet til å inndrive sitt krav ved utpanting ut fra samme begrunnelse.

Departementet viser i denne forbindelse til lovutkastets § 9 i.f. hvor det er foreslått at den som etter å ha innfridd tollvesenets krav har regress mot andre, skal ha samme utpantingsrett for sitt krav som tollvesenet ville ha hatt.

Komitéen fremholder at tollkreditten bør være rentefri likesom det heller ikke bør ytes noen rentegodtgjørelse for betaling før forfallstid. Derimot foreslår komitéen innført en morarente fra forfall under henvisning til at Riksrevisjonen stadig har påpekt det uheldige i at slik rente ikke beregnes. Komitéen mener at renten bør settes til 6 pst., som svarer til den høyeste sats som domstolene kan legge til grunn ved fastsettingen av prosessrente. Departementet tar opp komitéens forslag, jfr. lovutkastets § 35.

9. Forenklet tollekspedisjon.

Om dette uttales det bl.a. følgende i innstillingen:

« I løpet av 1960 er det ved de fleste av landets tollsteder satt i verk ordninger med forenklet tollekspedisjon av varer. Ordningen går ut på at importører med tollkreditt på nærmere fastsatte vilkår får tollvesenets tillatelse til i alminnelighet å ta sine varer direkte til eget lager mot senere fortolling på grunnlag av importørens egen erklæring - deklarasjon - på fakturaen. Tillatelsen gis etter en vurdering av søknad fra det enkelte firma, som må forplikte seg til å følge de fastsatte vilkår. -----

Denne ekspedisjonsmåte bygger på et tillitsforhold mellom tollvesenet og importøren. Ordningen er kommet i stand for at importøren skal spare tid og penger samtidig som tollvesenet får høve til raskere og greiere trafikkavvikling.-----

Etter de opplysninger som foreligger fra tollstedene, har deklarasjonsfortolling virket etter sin hensikt.----- »

Komiteéen er av den mening at adgangen til denne fortollingsordning bør opprettholdes. Noen særskilt hjemmel finner komiteéen ikke påkrevet utover den alminnelige fullmaktsbestemmelse i utkastets § 15. Den peker ellers på betydningen av effektiv kontroll og nødvendigheten av streng reaksjon i tilfelle av misbruk. Stikkprøvekontroll bør tas relativt ofte for å kontrollere at deklarasjonene er riktige. Komiteéen peker videre på at det for visse varer og varegrupper kan være nødvendig å føre skarpere kontroll enn for andre.

Departementet deler de synsmåter som komiteéen her har gitt uttrykk for.

10. Forpassing.

Når importøren har behov for å foreta fortolling ved et annet tollsted eller tollstasjon enn der innførselen finner sted, kan han få adgang til å gjøre det. Det skjer da en såkalt forpassing av varepartiet fra innførselsstedet til fortollingsstedet. Nærmere bestemmelser om forpassingsordningen inneholdes i den någjeldende tollovs kap. 9 (§§ 117-122) som komiteéen har gjort nærmere rede for i innstillingen. De viktigste av disse regler går ut på hvorledes en skal sikre at varen kommer riktig fram til bestemmelsesstedet og at pliktig toll og avgifter blir betalt. Forsendelsen finner sted på avsenderens ansvar, men sikkerhetsstillelse kreves ikke unntatt i rent spesielle tilfelle. Tollkassereren på mottakertollstedet skal innen en viss frist sende framkomstbevis til avsenderstedets tollkasserer, som må varsle avsenderen hvis slikt bevis mottas. Hvis avsenderen ikke innen 2 måneder etter at han mottok denne underretning, skaffer til veie framkomstbevis eller godtgjør at varene er forulykket, skal han straks betale den pliktige toll for varene med tillegg av 1/15 pst. av tollen for hver dag fra varenes utlevering til betaling skjer.

Krav på toll for forpassede varer som ikke er kommet fram, antas å ha utpantingsrett i medhold av den någjeldende tollovs § 46 siste ledd. Som generell regel gjelder dette også andre avgifter i henhold til gjeldende avgiftsvedtak. For alminnelig omsetningsavgift har departementet i visse tilfelle lempet på plikten til å betale avgift når sendingen kommer bort.

Komiteéen finner lovens regler om forpassingsordningen altfor detaljerte og systematisk uheldig sammensatt. Komiteéen foreslår at forpassingsreglene tas inn i et kapittel for seg og at man nøyer seg med noen få regler. Detaljene bør reguleres i forskrifter. Samtidig foreslår komiteéen at et par bestemmelser som står i den någjeldende tollovs kapittel om forpassing, men som angår andre forhold, bør utgå av tolloven. Det dreier seg om § 123 som gir regler for det tilfelle at et fartøy som ankommer fra utlandet, vil ta inn varer til et annet innenriks sted

før alle importvarer er utlosset eller tollekspedert. Her bør en kunne falle tilbake på den alminnelige fullmakt i utkastets § 15 til å regulere forholdet. Den annen bestemmelse gjelder tollovens § 126 som i realiteten inneholder en adgang for Kongen til å sette forbud mot at fremmede fartøyer driver gods- eller passasjertrafikk mellom innenrikske steder. Komitéen anfører om dette bl.a.:

« Samferdselsloven av 11. juli 1947 fastsetter i § 13 at konsesjonsordningen for fartøystrafikken bare gjelder transport med norsk fartøy mellom steder innenlands. Det ble ved utferdigelsen av loven drøftet om også utenlandske fartøyer skulle komme inn under konsesjonsordningen. Av hensyn til de sterke norske interesser i å ha en bevillingsfri adgang til kystfart på fremmede land, kom man imidlertid til at det ikke burde fastsettes konsesjonsplikt for fremmede fartøyer. Se nærmere Ot.prp.nr.1 for 1947 s. 9.

Komitéen er av den mening at den någjeldende bestemmelse i § 126 ikke hører hjemme i tolloven. Noe forbud mot at utenlandske fartøyer driver innenriks fart i Norge er det f.t. ikke gitt i medhold av bestemmelsen og det er heller ikke noe som tyder på, at det i nærmeste framtid vil være aktuelt å fastsette forbud av denne art. Under disse omstendigheter finner komitéen det riktig og ubetenkelig at bestemmelsen går ut av tollloven. Skulle det senere vise seg behov for å få fastsatt forbud mot utenlandske fartøyers trafikk i Norge, bør spørsmålet tas opp til vurdering av lovgiveren på vanlig måte. »

Departementet er enig i dette.

Side 12

11. Posttrafikken.

Komitéen gir en oversikt over den gjeldende ordning om tollbehandling av postsendinger og konkluderer med at det i den nye lov er behov for en helt alminnelig fullmaktsbestemmelse slik som foreslått av Poststyret. Den nødvendige hjemmel kan utledes av den generelle fullmakt i utkastets § 15.

12. Tollberegningen.

De sider ved tollberegningen som må reguleres i lov eller med hjemmel i lov gjelder bare de mer formelle med framgangsmåten, krav om dokumentasjon etc. Selve beregningsreglene hører hjemme i tollavgiftsbeslutningen og finnes nå inntatt i tolltariffens innledende bestemmelser § 8. Disse beregningsregler er basert på en internasjonal konvensjon på området og ble gjennomført fra 1. januar 1963, jfr. St.prp.nr.92 (1961-1962). Tollovens regler ble holdt utenfor denne revisjon i påvente av den generelle revisjon av tollovgivningen.

Til grunn for forslagene i ovennevnte stortingsproposisjon lå til dels en innstilling fra en nedsatt komité, Verditollkomitéen av 1951. Denne komité hadde også kommet med forslag til nye bestemmelser i tolloven om framgangsmåten ved verdifortolling, om tvister ved fastsettelse av verdien og om adgangen til å beriktige verdifortollinger. En oversikt over Verditollkomitéens forslag på dette område finnes inntatt på side 48 i innstillingen fra Tollovskomitéen. Det viktigste gjelder adgangen til beriktigelse av verdiansettelser, og om dette heter det i Verditollkomitéens innstilling:

« Tolldepartementet eller annen overordnet instans må kunne beriktige tolloppsynets verdiansettelse til skade for importøren når feilen skyldes uriktige eller misvisende opplysninger fra importørens side, regnefeil, uteglemmelse eller andre åpenbare feil under beregningen, og for øvrig når feilen beror på uriktig forståelse av tariffens regler,

herunder uriktig fortolkning av fakturaer m.v., mens tolloppsynets skjønnsmessige beregninger bare bør kunne beriktes for så vidt skjønnnet hviler på et uriktig faktisk eller juridisk grunnlag. »

Verditollkomitéen foreslo for verdiansettelsens vedkommende en særskilt frist på 12 måneder for framsetting av krav om beriktigelse når det ikke foreligger noe mislig forhold.

Tollovkomitéen gir i det vesentlige sin tilslutning til de synspunkter Verditollkomitéen har gitt uttrykk for når det gjelder framgangsmåten ved fastsettelse av tollverdien og om adgangen til revisjon av uriktige verdiansettelser. Tollovkomitéen ser imidlertid spørsmålet i sammenheng med adgangen til å rette feilaktige mengdebestemmelser og feil ved tariffing eller utregning. Den finner at det vil være en fordel å få mer faste regler å gå etter enn dem man har nå. Ut fra dette foreslår den et eget kapittel om mengdebestemmelse og verdsettelse og et kapittel om etterberegning og tilbakebetaling av toll.

Hva angår importørens adgang til å kreve verdiansettelse ved vurderingsnemnd (tolllovens §§ 158-160), opplyser Tollovkomitéen at den har vært i atskillig tvil om denne bør opprettholdes. Men i likhet med Verditollkomitéen foreslår den at denne klageadgang til et uavhengig og lokalt klageorgan beholdes. Selv om adgangen har vært lite brukt og det vel heller ikke i fremtiden skjer noen særlig endring i dette forhold, mener komitéen at det ikke kan gjøre noen skade at denne mulighet står åpen.

Departementet finner å kunne akseptere dette syn til tross for at de nye tollverdiregler skulle gi mindre foranledning til å gjøre bruk av vurderingsnemnd enn de tidligere regler.

Komitéen gjør oppmerksom på at i de nåværende regler i tolloven om verdifortolling brukes betegnelsen « importør » uten noen nærmere kvalifisering. Komitéen finner at uttrykket « vareeier » istedenfor « importør » bør nyttes også i tollovens regler om verdifortolling, jfr. legaldefinisjonene i utkastets § 1. Klageadgangen etter komitéutkastets § 44 vil på den måte tilligge den som er legitimert overfor tollvesenet ved fortolling. Krav om etterberegning og tilbakebetaling av toll må rettes mot den som ved fortolling sto som vareeier i lovens forstand.

Departementet er enig og skal ellers nevne at de virkninger bruken av denne betegnelse medfører i relasjon til speditørens ansvar for toll som er for lite beregnet, er behandlet nedenfor under de spesielle kommentarer til utkastets § 1 pkt. 3, og § 58.

13. Straff og inndragning.

a. Systematikken.

Komitéen bemerker at tollovens nåværende bestemmelser i kap. 14 om straff og inndragning til dels er svært detaljert utformet. I tillegg har loven som en slags sikring følgende generelle straffebestemmelse i § 187:

« Overtredelser av denne lov eller av forskrifter, som i medhold av loven er utfordiget, eller medvirkning dertil, blir, for så vidt ingen særskilt straff herfor er fastsatt i denne lov eller i Alminnelig borgerlig Straffelov, å straffe med bøter. »

Komitéen opplyser at denne bestemmelse er kommet til anvendelse i en rekke tilfelle hvor

enkelt-bestemmelsene i straffekapitlet ikke har dekket forholdet. På den annen side har enkelte av straffebestemmelsene aldri vært anvendt. Komitéen er av den mening at tollovens

straffekapittel må kunne forenkles i vesentlig grad. Ser man nærmere på bestemmelsene i dette, viser det seg nemlig at de fleste omhandler varianter av to hovedtyper av overtredelser: Den ene knytter seg til forskjellige former for ulovlig innførsel eller utførsel av varer, og den andre dreier seg om forsømmelse av opplysningsplikt eller om å gi uriktige eller mangelfulle opplysninger til tollvesenet.

Ut fra dette har komiteen samlet de viktigste bestemmelser om overtredelse av tollovgivningen i to paragrafer - komitéutkastets § 62 som omhandler ulovlig innførsel eller utførsel eller andre ulovlige disposisjoner over en vare, og § 65 som omhandler krenkelser av opplysningsplikten. « Smuglingsbestemmelsen » i § 62 suppleres av § 63, som gjelder planmessig forberedelse til ulovlig innførsel, og av § 64, som særlig tar sikte på å ramme omsetning av smuglergoods.

b. Strafferammen.

Komiteén bemerker at den vanlige strafferamme etter gjeldende lov er bøter eller fengsel inntil 3 måneder. I visse tilfelle kan bare anvendes bøter, i noen tilfelle er straffen fengsel inntil 4 måneder, i andre fengsel inntil 6 måneder og for en særlig gruppe overtredelser kan straffen i gjentakelsestilfelle gå helt opp i 2 års fengsel. Komiteén mener ut fra de erfaringer som man har høstet at den vanlige strafferamme i tolloven er for snever. Det anføres at det fra påtalemyndighetens side er gitt klart uttrykk for at man med den nåværende strafferamme ikke kan oppnå den nødvendige preventive virkning gjennom straffebestemmelsene. Når man ser bort fra særbestemmelsene i § 164 tredje ledd, ligger yttergrensen i den norske tollov også vesentlig under det som er vanlig i de øvrige nordiske land. Komiteén er derfor kommet til at strafferammen for tollovertredelser bør utvides og at denne utvidelse bør gjennomføres for alle slags tollovertredelser. Komiteén peker på 2 hensyn som tilsier dette: De moderne hjelpemidler som i dag står til rådighet, gjør det mulig å smugle i langt større stil enn tidligere. Videre har en den omlegging og rasjonalisering av tollkontrollen som - ikke minst i trafikantenes interesse - er gjennomført og som bygger på et tillitsforhold mellom tollvesenet og trafikantene. Denne friere kontrollordning bør etter komiteens mening omgjerdes med effektive straffebestemmelser.

Komiteén foreslår at den vanlige strafferamme for overtredelser av tollovgivningen settes til bøter eller fengsel inntil 9 måneder eller begge disse straffer. Men i gjentakelsestilfelle eller når overtredelsen må regnes som grov, foreslås rammen for fengselstraffen utvidet til 2 år. Komiteén henviser til at denne ordning med én strafferamme for de « ordinære » tilfelle og en utvidet strafferamme for grovere tilfelle er vel kjent ellers i kontroll- og reguleringslovgivningen. Fra den senere tid nevnes prisloven og forsyningsloven. Komiteén finner at en yttergrense på 2 år her er nødvendig og peker på at en finner samme eller høyere strafferamme også ellers i skatte- og reguleringslovgivningen, jfr. landskatteloven § 118 (3 år), prisloven av 26. juni 1953 § 52, valutareguleringsloven av 14. juli 1950 § 9 og lov av 4. juni 1954 om sprit til teknisk og vitenskapelig bruk § 9. Komiteén mener ellers at strafferammen bør være den samme både for de forskjellige smuglingsovertredelser i komitéutkastets §§ 62-64 og for overtredelser av opplysningsplikten i § 65.

Komiteén nevner at det fra påtalemyndighetens side har vært framsatt ønske om at det i tollovertredelsessaker blir åpnet adgang til fengsling uansett straffens størrelse slik ordningen var før § 194 i tolloven ble opphevet ved endringslov av 5. april 1957, da tollvesenets selvstendige påtalerett falt bort. Etter hovedregelen i straffeprosesslovens § 228 er vilkåret for adgang til pågripelse og fengsling at gjerningsmannen med skjellig grunn mistenkes for en straffbar handling som kan medføre høyere straff enn fengsel i 6 måneder. Komiteén bemerker at etter dens forslag til vanlig strafferamme, blir det ikke nødvendig med noen

særbestemmelser om pågripelse og fengsling. Den peker også på at utvidelsen av strafferammen også får betydning for adgangen til å foreta beslag, jfr. straffeprosesslovens § 217, og for foreldelse av straffeansvaret, jfr. straffelovens § 67.

Til spørsmålet om å heve den vanlige strafferamme har Riksadvokaten i sin uttalelse av 17. januar 1963 anført følgende:

« Når strafferammen ved grove overtredelser og i gjentakelsestilfelle etter forslaget er 2 år, synes det unødvendig å heve den vanlige strafferamme til 9 måneder. Da det ved siden av fengselsstraff kan anvendes bøtestraff, er en strafferamme på 6 måneder tilstrekkelig til å åpne adgang til fengsling, jfr. Rt-1924-199, og en høyere alminnelig strafferamme må antas å være uten betydning for straffeutmålingspraksis.

Komitéen synes å forutsette at ulovlig innførsel, utførsel og omsetning av rusdrikk fortsatt skal reguleres av rusdrikkloven, og tilsvarende blir da forholdet hvor overtredelsen gjelder narkotika. I så fall vil de nye strafferammene i tolloven harmonere dårlig med strafferammene i rusdrikkloven og opiumsloven. Disse lover burde ikke ha lavere strafferammer

Side 14

enn tolloven. - Dersom kumulasjon (idealkonkurrens) er utelukket fordi de mer spesielle lover går foran tolloven, blir det for øvrig noe uklart når det i § 62, 3. ledd, 2. punktum, nevnes som et vurderingsmoment « om inn- eller utførsel av varen er forbudt. »

Om strafferammen for tollovertredelser har Straffelovrådet i sin uttalelse av 23. desember 1963 anført følgende:

« Den gjeldende tollov har i en rekke tilfelle, § 169, § 170, § 173, § 174, § 177, § 178, § 179, § 180, § 184, bare straff av bøter, mens den vanlige strafferamme for øvrig er bøter eller fengsel inntil 3 måneder. Også strafferammen bøter eller fengsel inntil 4 måneder forekommer i noen få tilfelle, og dessuten i enkelte gjentakelsestilfelle, § 164 og § 172, bøter eller fengsel inntil 6 måneder. I et enkelt tilfelle, § 175, er straffen fengsel inntil 6 måneder, og i visse tilfelle av gjentakelse bøter eller fengsel inntil 2 år.

Tollovkomitéen foreslår at straffen for « vanlige » tollovertredelser skal være bøter eller fengsel i inntil 9 måneder eller begge disse straffer, og for visse grove overtredelser og i gjentakelsestilfelle bøter eller fengsel inntil 2 år eller begge deler, men at alle overtredelser skal regnes som forseelser.

Straffelovrådet har ikke noe å innvende mot en ordning med strengere straff for særlig grove overtredelser, og har heller ikke noe å bemerke til at straffen for disse overtredelser settes til bøter eller fengsel i inntil 2 år eller begge disse straffer. Derimot har Rådet i sitt lovutkast nedenfor foreslått bøter eller fengsel i inntil 6 måneder eller begge disse straffer som den vanlige strafferamme. Også dette innebærer gjennomgående for de fleste lovovertrædelser en betydelig forhøyelse av strafferammen i den gjeldende lov. En maksimumsstraff på 9 måneders fengsel mener Rådet er for høy for de « vanlige » tollovertredelser. For disse overtredelser vil det sikkert fremdeles ytterst sjelden bli spørsmål om annen straff enn bøter (med subsidiær fengselsstraff, jfr. strl. § 28 tredje ledd), og dessuten inndragning. De tilfelle som det vil kunne være grunn til å ramme med fengselsstraff, må antas å ville kunne subsumeres under bestemmelsen om særlig grove overtredelser hvor fengsel i inntil 2 år kan idømmes. I de tilfelle som ikke går inn under denne bestemmelse kan det vanskelig tenkes å være noe behov for å idømme strengere straff enn fengsel inntil 6 måneder. At den straff som i praksis vil bli utmålt i det enkelte tilfelle, vil bli strengere når det settes en så høy maksimumsstraff som 9 måneder, er lite trolig, særlig når - som det vanlige vil være - straffen blir fastsatt til bøter og dessuten

inndragning idømmes.

Straffelovrådet ser også hen til at det av prosessuelle hensyn vil være praktisk at disse overtredelser blir behandlet som « forseelser », slik som også foreslått av Tollovskomitéen. Etter den alminnelige regel i strl. § 2 blir overtredelser som omhandles i andre lover å anse som forbrytelser når de kan medføre fengsel i over 3 måneder. Endel spesiallover har dog bestemmelser om at overtredelser blir å anse som forseelser selv om straffen kan overskride 3 måneders fengsel. En lignende bestemmelse i tolloven finner man forsvarlig for så vidt angår overtredelser som går inn under den foreslåtte ordinære strafferamme på bøter og/eller fengsel inntil 6 måneder. Derimot mener Straffelovrådet at særlig grove overtredelser som kan straffes med fengsel i inntil 2 år, bør behandles som forbrytelser. Bestemmelsene i straffeprosessloven om oppnevning av forsvarer i saker om forbrytelser vil da få anvendelse, likeså bestemmelsene om at spørsmål om tiltale hører under statsadvokatene. Det antas ikke at antallet av slike saker vil bli så stort at praktiske hensyn taler mot en slik ordning som av prinsipielle straffeprosessuelle grunner ubetinget er å foretrekke. »

Departementet finner etter det foreliggende å ville følge Straffelovrådets forslag om at den vanlige strafferamme bør være bøter eller fengsel i inntil 6 måneder eller begge disse straffer.

Straffelovrådet har for øvrig utarbeidet et fullstendig revidert utkast til straffebestemmelser i tolloven. Departementet legger dette til grunn for sitt lovutkast og skal her referere hva Straffelovrådet ellers uttaler i sine alminnelige merknader til straffebestemmelsene:

« Tollovskomitéen har i innstillingens § 67 gjentatt den nåværende bestemmelse i tollovens § 189 om adgang til å sette en domfelt i tvangsarbeidshus såfremt han antas helt eller delvis å skaffe seg midlene til sin livslørsel ved overtredelser av tolloven, jfr. en tilsvarende bestemmelse i alkoholloven av 5. april 1927 § 69. Som det er fremholdt av Riksadvokaten og statsadvokatene i Oslo, har denne bestemmelse liten eller ingen praktisk betydning ved siden av bestemmelsene i løsgjengerloven, særlig dens § 5, og tollovens bestemmelse er derfor overflødig. Straffelovrådet vil videre bemerke at dom på tvangsarbeidshus ikke er noen adekvat eller rimelig følge av tollovertredelser, medmindre også vilkårene etter løsgjengerloven er til stede. De anstalter man har til avsoning av dom på arbeidshus, tar sikte på et annet klientel. Straffelovrådet foreslår derfor at bestemmelsene om arbeidshus i tollovskomitéens utkast til § 67 utgår.

Også den tilsvarende bestemmelse i alkohollovens § 69 burde oppheves som overflødig ved siden av løsgjengerlovens bestemmelser.

Det sies i Tollovskomitéens innstilling s. 54 « at for så vidt overtredelsen gjelder ulovlig innførsel, utførsel eller omsetning m.v. av rusdrikk vil forholdet fortsatt reguleres av rusdrikkloven. Tollovens bestemmelser vil få anvendelse når det gjelder alle andre varer ».

Til dette bemerkes at det synes uklart om det er meningen at tollovens bestemmelser ikke skal være anvendelige på tollovertredelser med hensyn til rusdrikk. Det er etter Straffelovrådets oppfatning uheldig å ha bestemmelser om ulovlig innførsel m.v. av rusdrikk i alkoholloven, mens tollovens bestemmelser anvendes på tilsvarende overtredelser når det gjelder alle andre varer. Det vil derfor være ønskelig at alkohollovens straffe- og inndragningsbestemmelser blir revidert således at alle bestemmelser som etter tollovens regler er tollovertredelser, blir tatt ut av alkoholloven og erstattet av tollovens regler også når overtredelsen gjelder rusdrikk. »

Departementet er enig med Straffelovrådet i at det ikke er nødvendig å ta med i den nye tollow komitéens utkast til bestemmelser om adgang til å sette domfelt i tvangsarbeidshus.

For så vidt angår Straffelovrådets forslag om revisjon av alkoholovens straffe- og inndragningsbestemmelser angående ulovlig innførsel m.v. av rusdrikk, har en gjort Sosialdepartementet oppmerksom på saken.

c. Omsetning og oppbevaring av smuglergods.

Komitéen anfører at slik tolloven nå lyder, rammes ikke den som omsetter eller oppbevarer smuglergods direkte av noen straffebestemmelse. Man må her falle tilbake på den noe særegne « angiverbestemmelse » i tollovens § 183 som setter straff for den som har i sin besiddelse smuglergods uten å kunne eller ville oppgi eieren.

Både fra politiets og tollvesenets side er det gitt uttrykk for at det er en vesentlig mangel ved loven at den som kjøper, oppbevarer eller omsetter smuglergods ikke kan rammes av straff. Komitéen er enig i at det er behov for en slik bestemmelse og peker på at man alt har tilsvarende bestemmelser i de øvrige nordiske land.

Riksadvokaten uttaler i sitt brev av 17. januar 1963 følgende om dette spørsmål:

« Hvorvidt omsetning av smuglervarer bør være straffbart, er ikke minst et praktisk spørsmål om oppklaring - spesielt når varene ikke er beslaglagt. Skal de som har deltatt i omsetningen av smuglervarer kunne nekte å avgi forklaring i saken, vil dette kunne vanskeliggjøre oppklaringen. På den annen side er det støtende om den som i omsetningsøyemed sitter med et lager av innsmuglede varer, skal være straffri. At omsetningen av smuglervarer er belagt med straff, kan også tenkes å virke generelt bremsende på smuglertrafikken. Den foreslåtte bestemmelse bør derfor prøves. »

Departementet er etter de samstemmige uttalelser enig i at omsetning av smuglervarer belegges med straff, jfr. utkastets § 63.

d. Inndragning.

Komitéen gjør oppmerksom på at mens en har adgang til å inndra varer som er eller er forsøkt gjort til gjenstand for en toll-overtredelse uten hensyn til eierforholdet, har toll-loven ingen bestemmelse om inndragning av transportmiddel eller andre hjelpemidler som har vært benyttet ved tollovertredelse. Men gjelder overtredelsen smugling av rusdrikk, kan inndragning skje også av slike gjenstander med hjemmel i rusdrikklovens §§ 71-72. Ved andre slags overtredelser har man i tollsaker bare de vanlige inndragningsbestemmelser å falle tilbake på.

Komitéen gjør oppmerksom på at de svenske bestemmelser i visse tilfelle gir adgang til inndragning av alt som har vært brukt som hjelpemiddel ved varesmugling eller forsøk på det eller ved ulovlig befatning med smuglergods. Det heter videre:

« Komitéen er av den mening at det bør åpnes adgang til å inndra transportmiddel som har vært nytt til ulovlig innførsel eller utførsel av varer eller ved ulovlig omsetning av smuglergods. Også andre hjelpemidler som har vært brukt ved slike overtredelser bør kunne inndras, f.eks. beholdere særskilt innrettet til frakt av smuglergods, spesialsydd klær o.l. Denne inndragningsadgang bør imidlertid begrenses til særlig høyt skattlagte varer - f.eks. tobakksvarer og sigarettpapir - og til varer som det er forbudt å innføre og utføre eller som bare kan innføres eller utføres på særskilte vilkår. De reelle grunner som taler for en slik inndragningsadgang er i det vesentlige de samme som førte til at man ved

endringsloven av 29. juni 1934 (nr. 13) fikk bestemmelsene i rusdrikklovens §§ 71- 72, og man kan for så vidt vise til forarbeidene til denne endringslov. »

Komitéen nevner ellers eksempler på smugling i større stil hvor det ikke har vært adgang til å inndra vedkommende transportmiddel (varebil som smugler tekstilvarer, motorbåt som brukes til å fiske opp « droppede » tobakkvarer, fartøyer som går til utenlandske havner i den vesentlige hensikt å søke å få varer smuglet inn). Komitéen mener at muligheten for at et transportmiddel kan bli inndradd, vil gjøre smuglingsvirksomheten og omsetningen av smuglede varer vesentlig mer risikobetonet og at en slik adgang derfor utvilsomt vil komme til å virke preventivt.

Endelig peker komitéen på at man slik som i den danske tollov bør innføre en bestemmelse om tilbakeholdsrett når det gjelder befordringsmiddel som har vært anvendt ved innsmugling eller ved forsøk på innsmugling av særlig høyt beskattede varer eller til videre befordring av slike varer på tollområdet. På denne måte skulle en kunne sikre de toll- og avgiftsbeløp og de bøter som eieren, føreren, mannskap, sjåfør eller andre måtte skyldte. Denne tilbakeholdsrett vil være særlig praktisk overfor utenlandske fartøyer når fører eller mannskap har gjort seg skyldig i smugling her i landet.

Også når det gjelder inndragningsbestemmelsene har Straffelovrådet utarbeidet et helt nytt utkast og uttaler følgende i sine alminnelige merknader til dette:

« Den Nordiske Strafferettskomité har undersøkt mulighetene for å tilveiebringe større ensartethet i de nordiske lands lovgivning om inndragning (konfiskasjon). Komitéen har bare beskjeftiget seg med de alminnelige straffebestemmelser

Side 16

om inndragning (den norske straffelovs §§ 34-37) og ikke direkte med reglene i spesiallovgivningen. Men de bemerkninger som Den Nordiske Strafferettskomité har fremkommet med i sin betenkning av 20. mai 1963, gir uttrykk for retningslinjer som komitéen mener bør følges også innenfor spesiallovgivningen. Man henviser herom nærmere til komitéens betenkning som det vedlegges et eksemplar av.

Såvel fra norsk side som fra dansk og svensk side er utarbeidet foreløpige utkast til den alminnelige straffelovs bestemmelser om inndragning. På samme måte som i den gjeldende norske straffelovs §§ 34-37 er det i det foreløpige norske utkast forutsatt at straffelovens regler om inndragning også får anvendelse på overtredelser av spesiallovgivningen, medmindre vedkommende spesiallov bestemmer noe annet.

Straffelovrådet er av den oppfatning at straffelovens alminnelige bestemmelser om inndragning ikke er tilstrekkelige når det gjelder tollovertredelser, og at de derfor må suppleres på samme måte som etter den någjeldende tollov og etter Tollovskomitéens innstilling. I det alt overveiende antall tilfelle hvor det i praksis blir spørsmål om inndragning i forbindelse med tollovertredelser, skjer inndragningen med hjemmel i tollovens bestemmelser. Det kan nok tenkes at enkelte av straffelovens inndragningsbestemmelser kan anvendes, f.eks. § 36 om inndragning av utbytte av en straffbar handling og § 35 om gjenstander som etter sin art fremtrer som bestemt til å tjene som middel ved forøvelse av straffbare handlinger, men noen praktisk betydning har dette neppe i forbindelse med tollovertredelser.

Straffelovrådet mener at også den nye toll-lov bør inneholde alle de inndragningsbestemmelser som har praktisk betydning i forbindelse med tollovertredelser. Det lovutkast som Straffelovrådet har utarbeidet og som gjengis nedenfor, bygger på denne forutsetning. Når det gjelder de nærmere vilkår for inndragning, mener man imidlertid at også tollovens bestemmelser i størst mulig

utstrekning bør følge de retningslinjer som er trukket opp i den foran nevnte betenkning fra Den Nordiske Strafferettskomité. Av disse retningslinjer nevner man særlig at inndragning av gjenstanden for en lovovertrédelse, f.eks. innsmuglede varer og redskaper etc. som er brukt, bare bør kunne foretas hos eier som har begått eller medvirket til overtrédelsen eller som lovovertréderen har handlet for. Dessuten vil inndragning kunne skje hos den som tingen er overdratt til etter at lovovertrédelsen er begått, forutsatt at erververen ikke er i begrunnet god tro. Tilsvarende prinsipper oppstilles for inndragning av rettigheter i en ting. Såvel den gjeldende tollov som Tollovkomitéens innstilling inneholder enkelte bestemmelser som ikke helt ut stemmer med de prinsipper som her er nevnt. Dette vil man komme nærmere tilbake til nedenfor i bemerkningene til de enkelte paragrafer.

Departementet har funnet å burde legge Straffelovsrådets utkast til grunn også når det gjelder inndragningsbestemmelsene og viser til den fremstilling fra rådet som er referert foran.

14. Bestemmelser i tolloven som foreslås opphevet.

Komitéen peker på at det utkast som legges fram, er langt mindre detaljert enn någjeldende tollov. Mange av dens detaljbestemmelser må gjentas i form av forskrifter. Imidlertid er det noen kapitler som komitéen mener helt kan sløyfes, således kap. 10 inneholdende særbestemmelser ved klarering av fartøyer og ekspedisjon av varer i Finnmark, Troms og Nordland fylker (vedrørende den såkalte pomorhandel i Nord-Norge). Bestemmelsene har ikke lenger noen praktisk betydning.

Videre nevner komitéen at tollovens kap. 11 nærmest betegner en dublering av bestemmelsene i lov om stranding og vrak av 20. juli 1893. Etter å ha gjort rede for dette, konkluderer komitéen med at bestemmelsene i det nåværende kap. 11 bør innarbeides i strandingsloven og har gitt anvisning på den nærmere gjennomføring i de spesielle motiver til komitéutkastets § 92.

Denne sak er nå løst. Ved lov 12. juni 1964 om endringer i lov om sjøfarten av 20. juli 1893 m.m. er gjeldende tollovs kapittel 11 opphevet fra 1. juli 1964, jfr. kgl. resolusjon av 12. juni 1964. Fra samme tidspunkt er de bestemmelser som er nødvendig av hensyn til tollspørsmålet, innarbeidet i lov av 20. juli 1893 om stranding og vrak.

Komitéen kommer til slutt i dette avsnitt inn på tollovens § 218, som regulerer det forhold at det etter inngåelsen av kjøpsavtalen, men før levering, skjer forandring i tollsatsen for vedkommende vare. I så fall skal kjøpesummen kunne reguleres oppover eller nedover svarende til endringen i tollsatsen, medmindre noe annet er avtalt.

Komitéen foreslår at denne bestemmelse føres over til kjøpsloven, da den er av utpreget privatrettslig natur og derfor ikke hører hjemme i tolloven.

Etter Justisdepartementets oppfatning bør tollovens § 218 ikke overføres til kjøpsloven. Kjøpsloven er et resultat av nordisk lovsamarbeid, og man kan vanskelig foreta noen endringer i loven som ikke er resultatet av forhandlinger på det nordiske plan. Kjøpsloven er for øvrig for tiden under revisjon ved nordiske komitéer.

Justisdepartementet peker videre på at det problem som løses i nevnte § 218, er et ledd i et større problemkompleks og at bestemmelsen i sin kasuistiske form ikke passer i kjøpsloven. Dessuten er bestemmelsen uklar. Den tar formentlig særlig sikte på salg av importert, men ikke fortollet vare. Den synes imidlertid også å måtte gjelde ved salg av varer som ved kjøpets avslutning befinner seg i utlandet. Derimot er det vel forutsatt at bestemmelsen

ikke skal gjelde ved eksport av varer fra Norge. Men også dette spørsmål kan være tvilsomt.

Justisdepartementet antar for sitt vedkommende at bestemmelsen bør oppheves. Som påpekt av Tollovkomitéen, er dette en ren privatrettslig bestemmelse, som partene fritt kan fravike ved avtale. Mangler avtalen uttrykkelige bestemmelser om forholdet, må spørsmålet på vanlig måte løses ved en fortolkning ut fra kjøpslovens alminnelige prinsipper m.v.. Nyere skatte- og avgiftslovgivning kan heller ikke ses å inneholde deklarasjonsregler av denne art, se motsetningsvis henvisningen til eldre lover i Ot.prp.nr.23 (1927) s. 118.

Departementet finner i likhet med Justisdepartementet at bestemmelsen kan oppheves.

15. Saksbehandlingen.

Komitéen reiser her bl.a. spørsmålet om behandlingsmåten gir tilstrekkelig garanti for at det treffes riktige avgjørelser, og at den enkeltes interesser ikke blir tilsidesatt.

Komitéen kjør oppmerksom på at Forvaltningskomitéen i sin innstilling i 1958 har laget et utkast til lov om saksbehandlingen i forvaltningen, som etter sin ordlyd også vil omfatte tollforvaltningen. Toll-lovens bestemmelser i dag om framgangsmåten tar bare i beskjeden utstrekning hensyn til trafikantens særlige interesser. Heller ikke inneholder loven noen bestemmelse om den enkeltes adgang til å uttale seg før avgjørelse treffes eller om grunngeving. Derimot finnes i § 1, sjette ledd, en helt generell klagehjemmel, idet alle « avgjørelser » som treffes av underordnet tollmyndighet, kan bringes inn for Tolldirektoratet. I loven er det videre forutsatt at det skal være en viss adgang til å klage over Tolldirektoratets avgjørelser, jfr. tollovens § 1 femte ledd, men nærmere regler om dette er ikke fastsatt.

Departementet skal her opplyse at en i mangel av slike særregler har praktisert den klageordning som eksisterer etter de vanlige forvaltningsmessige regler. Departementet har således i en rekke tilfelle etter opprettelsen av Tolldirektoratet i 1957 behandlet klager over direktoratets avgjørelser.

Komitéen peker ellers på den særregel man har for fastsettelse av tallverdien. Her kan importøren bringe saken inn for en vurderingsnemnd. Ellers har man ikke ordningen med egne klagenemnder. Komitéen finner til gjengjeld at ordningen med rådgivende organer, som nyttes på flere områder når det gjelder tollspørsmål, er av den største betydning for forståelsen mellom tollmyndighetene og trafikantene.

Komitéen anfører til slutt i sin oversikt over den nåværende saksbehandling: at gjeldende tolllov ikke har noen bestemmelser om framgangsmåten ved utferdigelse av generelle forskrifter og at domstolprøvelse av trufne avgjørelser følger de vanlige regler.

Komitéen opplyser at det utkast som den legger fram, heller ikke inneholder mange bestemmelser, som særskilt er formet med den enkeltes rettssikkerhet for øye. I utkastets § 15 pkt. 1 er det forutsatt at det ved forskrifter skal gis nærmere regler om framgangsmåten ved kontrollundersøkelse og ved ransaking på person. Videre inneholder utkastet de samme regler om veiledningsplikt og om administrativ klage som gjeldende lov, jfr. § 91 og § 86. For utøvelse av delegert lovgivningsmyndighet er det i komitéutkastets §§ 88-90 tatt med visse særregler.

Departementet viser imidlertid til at det ved kgl. resolusjon av 9. april 1965 er satt fram proposisjon om lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) jfr. Ot.prp.nr.38 (1964-1965) . Proposisjonen ble ikke behandlet i 1965, men det er den 22. oktober 1965 fremmet ny liklydende proposisjon for 1965-66 (Ot.prp.nr.2 (1965-1966)). I nevnte lovutkast er det i kapittel VII trukket opp nærmere retningslinjer for utferdigelse av

administrative lovforskrifter. Departementet antar at disse bestemmelser vil få anvendelse også i tollforvaltningssaker og finner derfor ikke grunn til å ta med i utkastet til ny toll-lov de av tollovskomitéen foreslåtte bestemmelser om utferdigelse av forskrifter (komitéutkastet §§ 88-90).

Når det gjelder adgangen til å omgjøre en truffen avgjørelse, gjør komitéen oppmerksom på at det vil være grunnlovstridig om det ble bestemt at forvaltningsakter på dette område i noe tilfelle skulle kunne utstedes uten adgang fra Kongen til å omgjøre avgjørelsen. Etter den nåværende tollov, jfr. § 1 tredje ledd står omgjøringsretten åpen « såfremt ikke tredjemanns rett er til hinder ». Komitéen nevner at det ofte er uklart når det skal sies at tredjemanns rett er til hinder for en omgjøring og mener at den beste ordning vil være at Kongens rett til omgjøring bør være absolutt innen en bestemt frist. Tredjemanns rett skal da bare kunne tillegges betydning for omgjøringsadgangen etter fristens utløp. Den samme ordning mener komitéen også bør legges til grunn for Tolldirektoratets adgang til omgjøring av underordnede organers avgjørelse.

Komitéen antar at både for den enkelte trafikant og for tollvesenet må det anses som en fordel at man på denne måte får en endelig avgjørelse. En omgjøring av høyere myndighet.

Side 18

etter fristens utløp forutsettes da bare å kunne skje unntaksvis. Adgangen til « omgjøring » i forbindelse med etterberegning eller tilbakebetaling av toll, vil imidlertid stå åpen så langt dette følger av særbestemmelsene i utkastets kapittel IX.

Departementet skal bemerke at så vidt en har erfart, er det meget sjelden at tredjemanns rett er til hinder for en omgjøring. Dertil kommer at tredjemann vil kunne fremme krav på erstatning for tap uten omsyn til retten til omgjøring hvis det er begått erstatningsbetingende feil ved avgjørelsen. En har derfor ingen særlig betenkelighet ved å følge den ordning som komitéen har foreslått.

Komitéen drøfter til slutt spørsmålet om hvorvidt den enkelte kan kreve å få myndighetenes bindende forhåndsuttalelse om tariffings spørsmål. Etter loven nå har myndighetene ingen plikt til dette, men Tolldirektoratet har på anmodning gitt slike uttalelser i stor utstrekning. Komitéen har overveiet om man i loven skulle gi særlige regler om dette. Men da den antar at gjeldende praksis her har fungert tilfredsstillende, har den ikke funnet grunn til å foreslå noen forandring på dette punkt.

Departementet skal bemerke at det her neppe er av så stor viktighet å lovfeste en praksis som Tolldirektoratet følger allikevel. Spørsmålet er snarere å få en uttrykkelig forskrift om at bare Tolldirektoratet kan gi slike bindende forhåndsuttalelser om tariffings spørsmål. De lokale tollsteder kan enkelte ganger komme i skade for å gi tariffingsuttalelser som er feilaktige. Importøren får ikke av denne grunn adgang til å innføre varer mot den oppgitte feilaktige sats, om den er lavere enn den riktige. (Er den feil oppgitte sats høyere enn den riktige, oppstår intet problem).

Men feilen kan føre til at det oppstår et erstatningsansvar for staten. En har et eksempel på at staten måtte betale en erstatning på kr 50 000 i et slikt tilfelle. Dette kunne ha vært unngått hvis importøren i vedkommende tilfelle hadde vært henvist til å skaffe seg forhåndsopplysninger fra Tolldirektoratet.

På den annen side kan en bestemmelse om at Tolldirektoratet alene kan gi slike bindende forhåndstilsagn, føre til at de lokale tollsteders rettledningsvirksomhet på dette område blir svekket og at belastningen på Tolldirektoratet blir unødig stor.

Departementet mener dog at det i loven bør åpnes en adgang for Kongen til å treffe en bestemmelse om hvem som er berettiget til å gi bindende forhåndstilsagn om

tarifieringsspørsmål. Riksrevisjonen har også i en tilleggsuttalelse til innstillingen anmodet om at det fastsettes hjemmel for bestemmelser om adgang til å gi bindende forhåndsuttalelser i tarifieringsspørsmål.

Foruten Tolldirektoratet kan det også bli spørsmål om å gi denne myndighet til et eller flere av de større tollsteder. Bestemmelsen om denne adgang antas å kunne settes inn som nytt annet ledd til komitéutkastets § 15.

IV. Merknader til de enkelte paragrafer i lovutkastet.

Departementets utkast er kalt « lov om toll » med « tolloven » i en parentes etter hovedtittelen. Tittelen på den någjeldende lov er « lov om tollvesenet ». Vanligvis blir den sitert som « tolloven ». I Danmark og Finland er de tilsvarende lover kalt henholdsvis « toldlov » og « tullag ».

Til kap. I. - Definisjoner. Lovens virkeområde.

Til § 1.

, lov-1966-06-10-5-§ 1 (Tollov)

Om de generelle betraktninger som ligger til grunn for definisjonsbestemmelsene i § 1 viser en til komitéinnstillingens alminnelige motiver avsnitt IV, 2, og til departementets merknader under avsnitt III, 2, foran.

Til pkt. 1.

Denne bestemmelse svarer til någjeldende lovs § 3 første ledd. Den bør sammenholdes med utkastets § 2, punkt 1 og 2.

Til pkt. 2.

Svarer til någjeldende bestemmelse i § 1 b.

Til pkt. 3.

Definisjon av begrepet « vareeier » blir av sentral betydning for avgjørelsen av hvem som skal stå ansvarlig for toll og hvem som er pålagt plikter eller tillagt beføyelser i en hel rekke paragrafer i lovutkastet. Det er nyttet i forskjellige forbindelser ved en vares tollbehandling helt fra den er kommet hit til landet, under eventuell lagring av varen i ufortollet stand, under varens tollekspedisjon og i forbindelse med eventuelle krav om etterberegning og tilbakebetaling av toll.

Definisjonen bør være tilstrekkelig presis, avgrenset og dekkende. Blir den for omfattende og upresis, vil de bestemmelser hvor uttrykket blir brukt kunne få for stor slagvidde. På den annen side bør den heller ikke være for snever.

Side 19

Gjeldende lov har i § 1 b følgende legaldefinisjon av begrepet « vareeier »: « den som har eiendomsrett til varen, eller på dennes vegne forføyer over eller drar omsorg for varen.» Loven nytter betegnelsen « vareeier » bare under det tidsrom da en vare er kommet hit til landet og inntil den er tollekspedert eller lagt inn på tollbodens pakkhus eller opplagssteder, jfr. § 39 og § 41, samt i et helt spesielt forhold i forbindelse med tollekspedisjon av en vare,

jfr. § 154 siste ledd. I gjeldende lov er ellers brukt uttrykk som « eier », « importør » og « varens eier ».

Departementet er enig med komitéen i at den definisjon av « vareeier » som er nyttet i gjeldende lov er for omfattende til å kunne brukes i alle relasjoner ved tollbehandlingen av en vare.

I et utkast som i sin tid ble laget til overenskomst mellom de nordiske land om felles tolladministrative bestemmelser, er « vareeier » definert slik: « den der som eier eller på annen måte overfor toldvesenet er legitimert til å disponere over de pågældende varer ». Her er det i første rekke lagt vekt på legitimasjonsforholdet og ikke det underliggende eierforhold. I tråd med denne formulering har komitéen foreslått følgende definisjon: « den som er eier av varen eller på annen måte overfor tollvesenet er legitimert til å disponere over den ». Justisdepartementet har foreslått følgende formulering for definisjonen av vareeier: « den som er eier eller som overfor tollvesenet fremtrer som eier av varen. »

Tolldirektoratet har foreslått at begrepet « vareeier » løsrives fra eiendomsretten ved at ordene « - - er eier av varen eller på annen måte - - » tas ut av komitéens forslag til definisjon.

I likhet med Tolldirektoratet og for så vidt også komitéen, har departementet funnet at hovedvekten i definisjonen må legges på legitimasjonsforholdet og foreslår « vareeier » definert slik: « den som overfor tollvesenet er legitimert til å råde over en vare ».

Det avgjørende for om vedkommende skal bli ansett som « vareeier » blir det kompleks av kjensgjerninger som gjør ham materielt berettiget til å råde over varen. Det er således den legale råderett en har for øye. « Vareeier » kan f.eks. være den som har eiendomsretten til varen, en kommisjonær som opptre i eget navn, en lån- eller leietaker eller et firma som innfører en vare for foredling eller reparasjon for deretter å gjenutføre den. Han må kunne anses som legitimert når han ved konnossement, fraktbrev eller annet legitimasjonsdokument godtgjør å ha rådighet over varen. Den faktiske besittelse kan også i visse tilfelle være tilstrekkelig, f.eks, en reisende som selvbringer varen med fra utlandet og angir den til fortolling ved innpasseringen.

Det er forutsatt at « vareeieren » må kunne opptre med en viss selvstendighet. Den som opptre som bud eller fullmekig faller således utenom begrepet når det av omstendighetene klart går fram at han opptre i egenskap av bud eller fullmektig.

Det samme gjelder når transportfirma, rederi, ekspeditør eller speditør opptre overfor tollvesenet og det av omstendighetene går fram at de opptre på vegne av en oppdragsgiver.

I helt spesielle forhold hvor det er ansett ønskelig å gjøre ansvar gjeldende også for andre enn dem som direkte omfattes av definisjonen, er det gjort nødvendige tilføyelser i de enkelte paragrafer, jfr. § 37, § 38 og § 58 og merknadene til disse bestemmelser.

Til pkt. 4

For å forenkle lovteksten i enkelte paragrafer og for å markere at de avgifter som kreves opp i henhold til tolltariffens bestemmelser, ikke omfattes av uttrykket « offentlig avgift », har departementet funnet at også uttrykket « tollavgifter » bør defineres.

Som eksempler på andre avgifter til det offentlige enn tollavgifter for så vidt avgiften skal svares ved innførsel eller utførsel av en vare, kan nevnes omsetningsavgift, lisensavgift, trafikkavgift, havneavgift. I motsetning til komitéen mener departementet at « avgift » her omfatter noe mer enn det som går inn under dette uttrykk slik det er nyttet i Grunnlovens § 75 a. Som eksempel kan nevnes trafikkavgift til vedkommende havnekasse, som er en kommunal avgift, men som må omfattes av uttrykket « offentlig avgift ». En viser ellers til den utførlige oversikt over avgifter som tollvesenet plikter å innkreve, inntatt i bilag 1 til Tilråding I fra

Tollvesenets administrasjonskomité (særskilt trykt vedlegg til St.prp.nr.1. Tillegg nr. 17 for 1956).

En er enig med komitéen i at godtgjørelser for bestemte tjenester eller utgifter, faller utenfor de definerte uttrykk, jfr. § 7 og § 18. Derimot er vederlag for bruk av tollvesenets pakkhus ansett som en tollavgift, hvis satser nå er fastsatt i tolltariffens innledende bestemmelser.

Til pkt. 5.

Definisjonen er hentet fra någjeldende lovs § 101 fjerde ledd. I stedet for « tilvirkningsavgift », som nå er et for snevert uttrykk, er satt « offentlig avgift ».

Til pkt. 6.

Loven har i dag ingen definisjon av « tollekspedisjon », men uttrykket brukes en rekke

Side 20

steder i loven, jfr. § 39, § 41 og § 43. I utkastet er « tollekspedisjon » brukt i betydning av tollbehandling som innebærer at vareeieren gis adgang til (eller eventuelt nektes) en bestemt disponering over varen.

Det omfatter ikke innlegg på tollvesenets pakkhus eller innlegg på private lagringsplasser som i henhold til § 48 blir likestilt med pakkhus og lagringsplasser tilhørende tollvesenet. Videre faller disposisjoner som er omhandlet i § 29 annet ledd siste punktum, utenfor begrepet.

Siste del av definisjonen omfatter tillatelser til tollfri innførsel til midlertidig bruk, herunder f.eks. medbrakte biler, og frigjøring av passasjergods etc.

Til pkt. 7.

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 1 b, i.f..

Til pkt. 8.

Definisjonen av transportmiddel har særlig relasjon til inndragningsbestemmelsene.

Samferdselsdepartementet har pekt på at en motorsykkel uten bagasjebrett vanskelig kan sies å falle inn under komitéens definisjon og foreslår tilføyet « eller personer » etter « varer » i komitéens utkast.

En antar imidlertid ikke at den av komitéen foreslåtte tekst skulle føre til noen komplikasjoner. Har en slik motorsykkel virkelig vært nyttet til smugling, vil den også være slik beskaffen at den går inn under definisjonen på transportmiddel.

Til pkt. 9.

Denne definisjon svarer til den som finnes i den någjeldende lovs § 1 b. Uttrykket « på vann » er byttet om med « til vanns ».

Til pkt. 10.

Definisjonen svarer - med noen språklige endringer - til den loven nå har i § 1 b.

Til pkt. 11.

Definisjonen svarer til definisjonen av « fartøysfører » i någjeldende lovs § 1 b, men er gjort mer generell for å trekke inn alle slags transportmidler.

Til pkt. 12.

Komitéen anfører at en betydelig del av de materiellrettslige regler og bestemmelser om toll må gis i form av forskrifter. De omfatter i første rekke alle de bestemmelser som ville ha krevet lovs form om administrasjonen ikke hadde fått den nødvendige fullmakt i loven. Definisjonen tar imidlertid sikte på å gå noe videre; uttrykksmåten « som direkte berører den enkeltes offentligrettslige rettigheter eller plikter » er valgt også for å få med de mer sentrale bestemmelser om framgangsmåten og saksbehandlingen. Dette vil særlig ha betydning ved utferdigelse av forskrifter i henhold til loven. Reelt sett vil det bety at den enkelte kan påberope seg slike forskrifter om saksbehandlingen og eventuelt få et vedtak kjent ugyldig, dersom forskriftene ikke er fulgt. Dette stiller seg annerledes ved saksbehandlingsregler som har karakter av intern instruks; om disse krenkes, vil det ikke ha noen betydning for vedtakets gyldighet, jfr. Castberg: Innledning til forvaltningsretten (3. utg.) side 12 - 14.

Til pkt. 13.

Denne definisjon er tatt med for å forenkle lovteksten i de mange paragrafer hvor det ved siden av henvisning til loven også er tatt med henvisning til forskrifter som er gitt eller opprettholdt i medhold av loven, jfr. motivene til komitéutkastet. Da det her hun dreier seg om forskrifter som er gitt eller opprettholdt i medhold av tolloven, har departementet for tydelig å markere den lovgivningsmessige karakter, foreslått det definerte begrep endret til « gjeldende tollovsforskrifter ». Det vises i denne forbindelse til § 2 c og kapittel VII i utkastet til ny forvaltningslov, jfr. de alminnelige merknader til tollovsutkastet under III, 15 foran.

Uttrykket « gjeldende forskrifter » som komitéen har foreslått, synes lite heldig ved siden av definisjonen i pkt. 12. Ved lesning av den enkelte paragraf isolert kan man komme til å tro at det også kan dreie seg om andre forskrifter enn de som er gitt i medhold av tolloven. De siste sju ord i komitéens forslag (« uten senere å være bortfalt eller opphevet ») er strøket som overflødige.

Til § 2.

, lov-1966-06-10-5-§ 2 (Tollov)

Etter forslag fra Tolldirektoratet er paragrafen redigert noe annerledes enn komitéens utkast.

Første punkt svarer til någjeldende lovs § 3 annet ledd, annet punkt gjengir § 125 tredje ledd og tredje punkt vil erstatte § 151 og § 208. Fjerde punkt i utkastet er nytt i forhold til gjeldende lov.

Vedrørende paragrafens annet punkt bemerkes at de bestemmelser i loven som omhandler trafikken til og fra tollområdet, jfr. § 21, § 23, § 26 og § 28, også gjelder for trafikken mellom det norske fastland på den ene side og Svalbard, Jan Mayen og fangstfeltene på havet på den annen side. I henhold til annet punkt kan det gis lempninger i disse bestemmelser for nevnte trafikk. For bestemmelsene i § 22 og § 27 som bare gjelder for trafikk til

Side 21

og fra utlandet, kan det i henhold til annet punkt fastsettes hvorvidt og i hvilken utstrekning de skal få anvendelse overfor omhandlede trafikk.

Av hensyn til det utstrakte internasjonale samarbeid på varehandelens område har komitéen funnet det hensiktsmessig å ha en bestemmelse som gir Kongen adgang til å fastsette slike lempninger som internasjonale overenskomster måtte gjøre nødvendig. Komitéen mener at det ikke skulle være noe betenkelig å gi Kongen en slik fullmakt, da

overenskomster av denne art normalt vil bli forelagt Stortinget som sak « af særlig Viktighed », jfr. grunnlovens § 26 annet ledd.

Departementet finner det også praktisk med en slik fullmakt og tar opp komitéens forslag.

Til § 3.

, lov-1966-06-10-5-§ 3 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 125 første og annet ledd. En viser ellers til komitéens merknader til paragrafen.

Til § 4.

, lov-1966-06-10-5-§ 4 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til § 1 i loven om grensetollsamarbeid med fremmed stat av 18. desember 1959. Se nærmere de alminnelige motiver avsnitt III, 4 foran.

Til kap. II - Tollforvaltningen.

Til § 5.

, lov-1966-06-10-5-§ 5 (Tollov)

Bestemmelsen erstatter någjeldende lovs § 1 første og annet ledd samt tredje ledds første punktum, og § 215 første ledd, jfr. også § 1 a.

En viser til komitéens merknader, som departementet finner å kunne slutte seg til.

Når det gjelder åremålsansettelse av tolldirektøren for 6-års perioder og spørsmålet om dette er forenlig med tjenestemannslovens § 19 og § 20, viser en til det som er uttalt i tjenestemannslovkomitéens innstilling av 27. juli 1964, side 8. Det heter her bl.a.:

« Det har hittil vært ansett for noe tvilsomt hvorvidt de åremålsansatte tjenestemenn har gått inn under tjenestemannsloven. Det har for så vidt også vært reist tvil om hvorvidt åremålsansettelser i det hele tatt er forenlig med tjenestemannsloven. Det er dog på det rene at de årsmålsansatte har fått de samme rettigheter som faste tjenestemenn, bortsett fra at de vanlige oppsigelsesregler ikke har vært anvendt.

Komitéen finner ikke tilstrekkelig grunn til å skille mellom de årsmålsansatte og andre tjenestemenn som er ansatt i organiserte stillinger, og mener derfor at også de åremålsansatte uten videre bør gå inn under loven. »

Annet ledd bygger på komitéutkastets § 91. Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 211. Siste punktum i komitéens utkast (om tollvesenets plikt til å veilede trafikantene) er strøket i samsvar med forslag fra Tolldirektoratet. Pålegg til tjenestemennene om å rettlede trafikantene antas å være av instruksjonsmessig art og vil bli tatt inn i det nye tollreglement.

Til § 6.

, lov-1966-06-10-5-§ 6 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 19 og § 20, men er forenklet noe.

Komitéen opplyser at det har vært en viss misnøye med at tollvesenets kontor- og ekspedisjonstid og arbeidstiden på havnen ikke har vært koordinert. Videre at det fra

Statsbanenes side er gitt uttrykk for at tollstedets ekspedisjonstid bør bringes i samsvar med ekspedisjonstiden for jernbanens godsekspedisjon.

Komiteén finner at en koordinering her utvilsomt er av stor praktisk betydning, men dette er i vesentlig grad et spørsmål om lønns- og arbeidsvilkårene i tolletaten. Komiteén går derfor ikke lenger enn til å foreslå at tollvesenets losse- og lastetid så vidt mulig skal bringes i samsvar med arbeidstiden for losse- og lastearbeidere og lagerpersonalet på stedet.

Norsk Tolltjenestemanns Forbund har i sin uttalelse av 25. januar 1963 anført - med utgangspunkt i at den foreslåtte § 6 griper inn på området for tjenestemennenes lønns- og arbeidsvilkår - at forbundsstyret er absolutte motstandere av at deres arbeidsvilkår skal kunne fastsettes i et lovverk som det senere vil bli umulig å forhandle om. Forbundet gjør gjeldende at slik tollvesenet utvikler seg i dag, må tilsynet med lossing og lasting i meget stor utstrekning føres av tally- eller kontrollmenn som er ansatt og lønnet av rederiene. Disse funksjonærer arbeider etter egne arbeidstider og tariffier og noe behov for å fastsette losse- og lastetid for deres vedkommende synes ikke å være til stede. Forbundet anfører videre at ved landets største tollsted er det utsatt 4 tjenestemenn pr. dag, hvis tjenestegjøring på en eller annen måte har forbindelse med denne arbeidstid. De øvrige tjenestemenn ved samme tollsted, som er utsatt til tjeneste i losse- og lastetiden, har ikke lenger gjøremål som betinger at de må følge denne arbeidstid. Forbundet foreslår etter dette at begrepet « losse- og lastetid » i § 6 utgår i sin helhet, idet forbundet mener at bestemmelsen i overskuelig framtid har liten betydning for trafikanter, ingen betydning for tollvesenet, men fortsatt vil være en kilde til misnøye blant tjenestemennene.

Departementet skal bemerke at det vil være nødvendig med fastsettelse av en bestemt tid for lossing og lasting, da dette ellers kunne

Side 22

skje til en hvilken som helst tid trafikantene måtte finne hensiktsmessig. Også trafikantene må ha sikkerhet for at de til visse tider har rett til å få utført de omhandlede forretninger uten å måtte betale for det. Hjemmelen for slik fastsettelse må finnes i loven.

Med den formulering som er foreslått - at losse- og lastetiden så vidt mulig skal bringes i samsvar osv. - behøver det heller ikke å være umulig å forhandle med tjenestemennene om disse spørsmål. En har også ellers eksempler på at en lov fastsetter visse ekspedisjonstider som for så vidt griper inn i tjenestemennenes arbeidsvilkår, således f.eks. alkohollovens § 10 som bestemmer den maksimale salgstiden for brennevin.

Til § 7.

, lov-1966-06-10-5-§ 7 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 6 tredje ledd, § 22 og § 209 første ledd.

Departementet er enig med komiteén i at spørsmålet om godtgjørelse til tolltjenestemenn for ekspedisjoner utenom de fastsatte tider er en intern sak mellom tjenestemennene og staten, som ikke direkte bør berøre vareeierens plikt til å betale for tollforretningene.

Norsk Tolltjenestemanns Forbund har i ovennevnte brev av 25. januar 1963 uttalt at « vi finner det ikke riktig at staten skal gå til salg av arbeidskraft for tjenester som utføres av en tjenestemann på dennes fritid. Det kan selvsagt hevdes at godtgjørelsen av overtiden er en sak mellom tjenestemennene og staten, men det er dog tjenestemennene som må utføre tjenesten på forlangende av staten og trafikanten, og det synes derfor ikke rimelig at spørsmålet uten videre kan overlates til den ene parts forgodtbefinnende slik forslaget synes å antyde ». Forbundet foreslår derfor at siste punktum i § 7 bør lyde slik: « I så fall plikter den som

forretningen utføres for å betale de ekstraomkostninger som er forbundet med det.» Ved en slik formulering, uttaler Forbundet, bringes ordlyden i samsvar med ordlyden i § 18.

Departementet skal bemerke at det også nå er tollvesenet som utbetaler godtgjørelsen (mot refusjon fra rederiene), og det regulativ som følges, svarer praktisk talt helt ut til regulativet for statsbetalt overtid. Den forskjell fra den nåværende ordning som vil oppstå, består i realiteten bare i at tolltjenestemennene vil bli dekket av staten i stedet for av rederiet. Videre vil staten ikke behøve å fastsette den godtgjørelse rederiet skal betale til de nøyaktige utgifter. Noen endring i tolltjenestemennenes godtgjørelse for vedkommende tjeneste, vil ikke bli følgen av forslaget i utkastet.

Etter ordlyden i komitéutkastets annet punktum synes det å være forutsatt at godtgjørelse skal betales i alle tilfelle da forretningen foregår utenom losse- og lastetiden. Dette må imidlertid reguleres nærmere i de forskrifter som skal gis, og departementet har derfor i samsvar med forslag fra Justisdepartementet gitt annet punktum en annen formulering.

Til § 8.

, lov-1966-06-10-5-§ 8 (Tollov)

I likhet med komitéen mener departementet at en generell bestemmelse om taushetsplikt bør tas inn i selve loven.

Tolldirektoratet har uttalt:

« I det någjeldende tollreglements § 26, punkt 3, er tjenestesaker underlagt taushetsplikt. Det er mulig komitéen har ment at tjenestesaker er dekket av « andre forhold som ikke er alminnelig kjent ». For å unngå misforståelser er imidlertid Tolldirektoratet av den oppfatning at tjenestesaker bør nevnes særskilt i lovteksten. »

Direktoratet foreslår derfor at ordet « tjenestesaker » føyes til etter « forretningshemmeligheter ». Departementet antar imidlertid at denne tilføyelse ikke er påkrevet da tjenestesakene vil være dekket i nødvendig utstrekning av uttrykket « forhold som ikke er alminnelig kjent ».

En viser ellers til komitéens merknader til paragrafen.

Til kap. III. - Alminnelige bestemmelser om tollkontrollen og tollbehandlingen.

Til § 9.

, lov-1966-06-10-5-§ 9 (Tollov)

Bestemmelsen erstatter gjeldende lovs § 2, første punktum. Den omfatter også bestemmelser som ikke er rent tollmessige, f.eks. bestemmelsene om import- og eksportreguleringen.

Annet ledd er gitt en annen formulering enn foreslått av komitéen.

Det er ikke absolutt nødvendig å ha med i loven bestemmelsen om at tollvesenet også kan bli pålagt å kreve inn andre avgifter enn tollavgifter, men det anses ønskelig at det blir angitt hvilke oppgaver tollvesenet har. Det bemerkes i denne forbindelse at slike avgifter ikke kreves opp etter tolloven eller tolltariffen, men at hjemmelen for avgiften må søkes annet sted. I spørsmål om klagerett, omgjøringsrett, hvem som er klagemyndighet m.v. må man - så lenge ikke annet særskilt følger av tolloven - holde seg til de lovbestemmelser og avgiftsvedtak som danner grunnlaget for vedkommende avgift.

Spørsmålet om utpantingsrett er omhandlet i komitéutkastets § 35, § 37, § 51, § 58 og § 59. Etter forslag fra Tolldirektoratet har departementet

Side 23

samlet bestemmelsene om utpantingsrett i § 9 tredje ledd.

Ifølge komitéutkastets § 35, § 37 og § 58 skal utpantingsretten også omfatte andre « offentlige avgifter » enn tollavgifter. Etter Justisdepartementets oppfatning bør loven ikke inneholde noen materielle regler om andre avgifter enn tollavgifter. Når det gjelder andre avgifter enn tollavgifter, får man også når det gjelder utpantingsrett holde seg til de særlige lovbestemmelser som gjelder for vedkommende avgift.

For de krav utpantingsretten gjelder er det foreslått at den skal stå ved lag til kravene faller bort som foreldet, jfr. tilsvarende bestemmelser for skattekrav i § 32 i lov av 21. november 1952 om betaling og innkreving av skatt.

Fjerde ledd i § 9 er flyttet over fra komitéutkastets § 35, siste punktum og gitt en mer generell form enn av komitéen, da spørsmålet om inntreden i utpantingsrett også oppstår i forhold til andre som har innfridd tollvesenets krav enn kausjonister og som av den grunn har regress.

Til § 10.

, lov-1966-06-10-5-§ 10 (Tollov)

En viser til komitéens merknader.

Til § 11, § 12, § 13 og § 14.

, lov-1966-06-10-5-§ 11 (Tollov) , lov-1966-06-10-5-§ 12 (Tollov) , lov-1966-06-10-5-§ 13 (Tollov) , lov-1966-06-10-5-§ 14 (Tollov)

Departementet viser til komitéens merknader til nevnte paragrafer.

Justisdepartementet har vedrørende disse paragrafer uttalt følgende:

« Bestemmelsene i § 11 og § 12 henger saklig sett nøye sammen. Det er formentlig også når det gjelder § 11 forutsatt at undersøkelsene må ha de formål som er nevnt i § 12. Spørsmålet om stansing av fartøyer m.m. foreslås samlet i § 14. Man foreslår at § 11 og § 12 til dels slås sammen til en ny § 11, og at bestemmelsene om personundersøkelser samles i en ny § 12. Den nye § 11 foreslås gitt følgende ordlyd:

« For å bringe på det rene om en vare er eller søkes unndratt tollvesenets kontroll, kan tollvesenet foreta undersøkelse:

- 1) av fartøyer, luftfartøyer og jernbanetog overalt i tollområdet,
- 2) av ethvert annet transportmiddel underveis til eller fra grensen for tollområdet,
- 3) av vareførsel til eller fra tollområdet uten bruk av transportmiddel,
- 4) av vareførsel til eller fra anløpssted for fartøy eller landingsplass for luftfartøy,
- 5) overalt utendørs i områder hvor lossing eller lasting foregår eller har foregått og i pakkhus eller andre bygninger på slike steder,
- 6) overalt utendørs når undersøkelsen skjer i umiddelbar tilknytning til forfølgelse av et forhold som antas å innebære unndragelse fra kontrollen. »

Annet ledd i utkastets § 11 kan - med eventuelle endringer - beholdes på det

tilsvarende sted.

Ny § 12 forslås gitt følgende ordlyd:

« Med samme formål som nevnt i § 11 kan tollvesenet foreta undersøkelse av person som:

- 1) ferdes til eller fra grensen for tollområdet,
- 2) befinner seg i eller underveis til eller fra transportmiddel som er underveis til eller fra grensen for tollområdet,
- 3) forlater lagringsplasser for ufortollede varer og skattegodtgjøringsvarer eller er underveis til eller fra sted som nevnt i § 11 nr. 4,
- 4) befinner seg på sted som nevnt i § 11 nr. 5,
- 5) befinner seg på sted som kan undersøkes av tollvesenet i medhold av § 11 nr. 6, og som mistenkes for å unndra varer fra kontroll. »

Under § 11 nr. 1 har man tilføyet « jernbanetog », sml. § 12 nr. 4 i det ærede departements utkast. Nr. 5 erstatter § 12 nr. 2 og 3, men rekkevidden er noe begrenset, jfr. ordene « eller antas å ha foregått » i § 12 nr. 2. De sistnevnte tilfelle må antas i det vesentlige dekket av § 10 og nr. 6 i utkastet foran.

§ 12 svarer i realiteten stort sett til det ærede departements utkast til § 12 nr. 5. Man har imidlertid foretatt den realitetsendring at den generelle bestemmelse i nevnte nr. 5 pkt b) første setning er sløyfet, jfr. også henvisningen til § 11 nr. 4. Det synes nemlig mindre overveiet når tollvesenet her er gitt hjemmel til å undersøke personer på fartøy, luftfartøy og jernbanetog i ren lokal trafikk innen tollområdet uten at det foreligger en konkret mistanke. Og når slik mistanke måtte foreligge i disse tilfelle, antar man for sitt vedkommende at de vanlige regler i straffeprosessloven bør komme til anvendelse, jfr. særlig lovens kap. 18 om ransaking.

Ved endring av § 11 og § 12 rettes henvisningene i § 13 til: « § 10, § 11 og § 49 annet ledd ».

Under henvisning til merknadene til § 11 og § 12 foreslås § 14 formet slik:

« Transportmiddel som kan kreves undersøkt etter reglene i § 11 nr. 1 og 2, skal stanses når tollvesenet ved tegn eller på annen måte forlanger det. Samme plikt til å stanse har enhver som kan kreves undersøkt etter reglene i § 12.

Fører av transportmiddel og enhver som kan kreves undersøkt, plikter å gi tollvesenet alle de opplysninger og yte den hjelp som tollvesenet finner nødvendig for gjennomføring av kontrollen. Når det forlanges, plikter han også å forevise de varer han måtte bringe med. »

Til dette har Tolldirektoratet uttalt:

« Tolldirektoratet finner ikke å kunne tilrå at bestemmelsene blir omredigert og endret slik som foreslått av Justisdepartementet.

Tollvesenet må ha en objektiv adgang til å stanse og foreta undersøkelser av fartøyer og luftfartøyer slik som foreslått i komitéutkastets § 11 for bl.a. å bringe på det rene om de går i utenriks fart eller ikke. Dette er i overensstemmelse med de någjeldende lovregler som så vidt vites aldri har vært misbrukt. En er heller ikke enig i de realitetsendringer for øvrig som er foreslått, f. eks. når det gjelder adgangen til å foreta undersøkelser på person. Det er spesielt viktig at adgangen til å foreta

undersøkelse på person blir opprettholdt når det gjelder person som befinner seg i eller underveis fra eller til fartøy eller luftfartøy og at adgangen ikke blir begrenset til når disse transportmidler er underveis til eller fra grensen for tollområdet, jfr. Justisdepartementets forslag til ny formulering § 12, pkt. 2. Spesielt fartøyer i utenriksfart anløper ofte en rekke innenlandske havner og det er nødvendig å kunne foreta undersøkelser som nevnt, under fart mellom norske tollsteder og under anløp av de forskjellige havner. Denne adgangen bør være hjemlet på en utvetydig måte og ikke være basert på en tvilsom fortolkning av om fartøyet er underveis til eller fra grensen for tollområdet. Fartøyer og luftfartøyer i så vel innenriks som utenriks fart anløper de samme havner og flyplasser. Faren og mulighetene for ukontrollert overlossing av smuglervarer fra et transportmiddel til et annet er meget stor. Det er derfor nødvendig at tollvesenets adgang til undersøkelser ombord i disse er generell hva enten de går i innenriks eller utenriks fart. »

Departementet har funnet at Tolldirektoratets uttalelse må tillegges avgjørende betydning og har derfor lagt komitéens utkast til grunn når det gjelder disse paragrafer.

Ved siden av bestemmelsen i lovutkastets § 12, pkt. 5 b, anses det ikke nødvendig å ha adgang til å kropsvisitere personer i jernbanetog overalt på tollområdet. Departementet har derfor funnet at henvisningen til § 12, pkt. 4 i samme paragrafs pkt. 5 d (c i komitéutkastet), kan sløyfes.

Det er foretatt noen mindre endringer i komitéens utkast etter foranledning av Tolldirektoratet. Bl.a. er det satt inn et nytt litra c under punkt 5 i § 12. Komitéutkastets § 50, siste punktum, er sløyfet, slik at alle bestemmelser om undersøkelse på person blir samlet i en paragraf. Litra c i komitéutkastet er endret til litra d.

Foruten en redaksjonell endring i § 14 som følge av den foreslåtte § 12, litra c, har en erstattet ordet « påvise » i komitéutkastet med « forevise ». Det vil da gå fram av lovteksten at vedkommende må yte en aktiv bistand, f.eks. åpne koffertene, foreta utpakking, vise fram varen o.l..

En har ellers endret utkastet slik at uttrykket « grensen for tollområdet » er nyttet i § 11, pkt. 2 og § 12, pkt. 5, a og b.

Til § 15.

, lov-1966-06-10-5-§ 15 (Tollov)

Paragrafen vil gi hjemmel for å regulere en rekke forhold som nå er behandlet i selve tollloven og er dermed et viktig ledd i det system for tollbestemmelsene som nå forutsettes lagt til grunn, jfr. de innledende avsnitt under punkt III side 7 foran. Av de bestemmelser § 15 tar sikte på å erstatte helt eller delvis, nevner komitéen nåværende lovs § 6 første og annet ledd, § 7 annet og tredje ledd, § 18, § 27, § 30 annet ledd, § 36 første ledd og § 49 første ledd.

Paragrafen gir ellers anledning til å fastsette supplerende bestemmelser på en rekke områder, hvorav de viktigste er nevnt i lovutkastet. En viser for øvrig til komitéens merknader.

Vedrørende paragrafens annet ledd viser en til det som er anført under III, 15 foran.

Til § 16.

, lov-1966-06-10-5-§ 16 (Tollov)

Paragrafen gjelder opplysningsplikt når antidumping - eller utjevningstoll er pålagt eller når en klage over dumping er under granskning - for andre enn den som står som importør eller eksportør. Det har vært framholdt betenkeligheter ved denne opplysningsplikt, som nå er hjemlet i tollovens § 162 b. Departementet er enig med komitéen i at den bør opprettholdes i den nye lov. Det viser seg ofte vanskelig å få opplyst dumpingsaker grundig og en bør ha adgang til å skaffe seg det materiale som finnes ønskelig. Det er selvsagt at myndighetene ikke vil benytte seg av adgangen i utide.

Ordet « omsetning » er nevnt på like linje med priser, produksjon og fortjeneste slik som i den nåværende lovs § 162 b. Når det mangler i komitéutkastet, skyldes det antakelig en inkurie.

Til § 17.

, lov-1966-06-10-5-§ 17 (Tollov)

Departementet er enig med komitéen i at det i loven bør være en helt alminnelig hjemmel til å foreta bokettersyn o.l. til kontroll av opplysninger som pliktes gitt, - på samme måte som skattelovene, prisloven og valutareguleringsloven gir slik adgang.

Etter foranledning av Tolldirektoratet har en i utkastets annet punktum føyet til « fakturaer » foran « opprinnelsesbevis », da det kan være tvilsomt om fakturaer kan betraktes som « særlig legitimasjonsdokument » og derfor rammes av bestemmelsen uten å være særskilt nevnt.

Handelsdepartementet er i sin uttalelse av 14. februar 1963 inne på at adgangen til kontroll bør stå åpen også når opplysningene kreves med hjemmel i andre lover enn tolloven, f.eks. etter lovene som innførsleforbud og utførsleforbud av 13. desember 1946.

Departementet finner imidlertid ikke at denne nye bestemmelse bør gjøres mer omfattende enn foreslått av komitéen. En selvstendig hjemmel vil for øvrig sjelden være påkrevet. Når det gjelder opprinnelsesbevis, vil adgangen til kontroll stå åpen også når avgivelsen av slike bevis kreves med hjemmel i innførselsreguleringsbestemmelsene. Utkastets § 17, annet punktum, gir i visse tilfelle denne

Side 25

adgang uten at opplysningsplikt i henhold til utkastets § 15, punkt 2 b, foreligger. Særregelen i dette punktum tar imidlertid i første rekke sikte på å kunne foreta en slik kontroll av opprinnelsesbevis som EFTA-samarbeidet gjør nødvendig.

Til § 18.

, lov-1966-06-10-5-§ 18 (Tollov)

Paragrafen erstatter en rekke bestemmelser i den någjeldende lov i en delvis utvidet og i mer konsis form. En viser til komiténs merknader, som departementet slutter seg til. Etter foranledning av Tolldirektoratet er det foretatt en mindre endring i komitéens utkast for å gjøre det klart at det er tollvesenets vurdering som er avgjørende for spørsmålet om tollvakt er nødvendig for å oppnå betryggende kontroll.

Til § 19.

, lov-1966-06-10-5-§ 19 (Tollov)

Første ledd svarer til någjeldende lovs § 4 annet ledd, men er utvidet til ikke bare å omfatte fartøy, men også andre transportmidler. Et par redaksjonelle endringer i forhold til komitéutkastet er foretatt.

Annet ledd bygger på nåværende lovs § 34 tredje ledd og svarer til komitéutkastets § 19 annet ledd, første punktum. Komitéutkastets annet ledds annet punktum er omarbeidet og er etter forslag fra Tolldirektoratet tatt i et eget tredje ledd, jfr. gjeldende lovs § 154, siste ledd. I tillegg til overtredelse av tollovgivningen har en tatt med også « annet straffbart forhold overfor tollvesenet », som bør kunne medføre at vedkommende forbys adgang til tollvesenets steder eller områder der tollforretninger utføres, f.eks. personer som har gjort seg skyldig i tyveri, innbrudd eller naskeri på tollvesenets områder.

Etter komitéutkastet skulle alle, også en vareeier selv, kunne nektes å tollekspedere varer hvis han hadde gjort seg skyldig i overtredelse av tollovgivningen. Etter forslag fra Tolldirektoratet har departementet funnet at vareeieren ikke kan nektes å tollekspedere sine varer, jfr. § 29 og § 30. Skulle han være nektet adgang til de områder som er nevnt i utkastets annet ledd, må han la seg representere av en person eller et firma som ikke er rammet av en slik bestemmelse.

Til § 20.

, lov-1966-06-10-5-§ 20 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 216 og § 217.

Som komitéen gjør oppmerksom på har det gjennom tidene vært et skiftende syn hos lovgiverne når det gjelder spørsmålet om plikt til å hindre tollovertredelser og å innberette eventuelle overtredelser til tollvesenet eller påtalemyndigheten. Saken har vært særlig aktuell for de offentlig beskikkede losere, men det har også vært hevdet at alle offentlige tjenestemenn burde ha anmeldelsesplikt, jfr. således hva Tollvesenets administrasjonskomité uttalte i sin « Tilråding III », side 6. Etter samråd med Justisdepartementet fant Finansdepartementet ikke å ville fremme noe slikt forslag, jfr. Ot.prp.nr.36 for 1957, side 7. Dette er også departementets standpunkt i dag, men en finner å kunne slutte seg til komitéens forslag om at losene bør ha en uttrykkelig anmeldelsesplikt. En viser til komitéens begrunnelse og merknader ellers til paragrafen.

Komitéen har nyttet betegnelsen « offentlig beskikkede losere ». I lovtkastet har en nyttet betegnelsen « statslosere », jfr. § 1 i lov om losvesenet av 9. april 1948. I overensstemmelse med uttalelse fra Tolldirektoratet har en ikke ansett det formålstjenlig at andre enn de statsansatte losere omfattes av bestemmelsen.

Til kap. IV. - Trafikken til og fra tollområdet.

Til § 21.

, lov-1966-06-10-5-§ 21 (Tollov)

Paragrafen svarer til någjeldende bestemmelser, oppregnet i komitéens merknader. Bestemmelsen i annet ledd, siste punktum, er imidlertid ny. Komitéutkastet omhandler fartøyer under fart til eller fra tollområdet, mens utkastet erstatter dette med fart i tollområdet. Utenfor tollområdet har man ingen mulighet for eller noen særlig interesse av å kunne fastsette seilingsleder.

Til § 22.

, lov-1966-06-10-5-§ 21 (Tollov)

Paragrafen svarer til någjeldende bestemmelser, oppregnet i komitéens merknader. Bestemmelsen i annet ledd er imidlertid ny, men svarer til praksis i dag.

Til § 23.

, lov-1966-06-10-5-§ 23 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 29, §§ 32-34, § 143 siste ledd og § 147, men er utvidet til å gjelde alle transportmidler, jfr. komitéens merknader.

Til § 24.

, lov-1966-06-10-5-§ 24 (Tollov)

Denne bestemmelse svarer til någjeldende lovs § 26 annet og tredje ledd og § 37 første ledd. En viser til komitéens merknader.

Til § 25.

, lov-1966-06-10-5-§ 25 (Tollov)

Bestemmelsen regulerer forhold som er omhandlet i gjeldende lovs § 30 tredje ledd og § 108 siste ledd, jfr. komitéens merknader hvor det bl.a. er pekt på at legalpanteretten etter gjeldende lovs § 30 vil falle bort,

Side 26

Under henvisning til merknadene til § 9 tredje ledd har departementet funnet at bestemmelsen bare bør gjelde for tollavgifter som skal dekkes av den som eier eller disponerer fartøyet. Etter gjeldende tolltariff vil det si laste- og fyravgift.

Til § 26.

, lov-1966-06-10-5-§ 26 (Tollov)

Bestemmelsen tar sikte på å sikre tollvesenets kontroll med transportmidlene. En viser til komitéens merknader.

Til § 27.

, lov-1966-06-10-5-§ 27 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 103 første ledd og § 104.

Til § 28.

, lov-1966-06-10-5-§ 28 (Tollov)

Paragrafen svarer til någjeldende lovs bestemmelser, oppregnet i komitéens merknader.

Til kap. V. - Tollekspedisjon av varer.

Til § 29.

, lov-1966-06-10-5-§ 29 (Tollov)

Bestemmelsen svarer i det vesentlige til innholdet i någjeldende lovs § 39, jfr. § 42. Den bygger på samme ordning som gjeldende lov og på komitéens utkast.

Av første ledd går det fram hvor tollekspedisjon skal finne sted. Det er formulert i samsvar med Justisdepartementets forslag.

I annet ledd er det fastlagt at varen straks enten må tollekspederes, jfr. § 1, pkt. 6, eller det må sørges for at den blir lagret på behørig måte inntil den blir tollekspedert.

Uten å tollekspederes kan varen legges inn på tollvesenets pakkhus eller opplagssteder, jfr. §§ 45-47. Staten anses ikke å være forpliktet til å opprette og drive tollpakkhus, jfr. innstillingen side 34-35. Videre kan varen uten å tollekspederes legges inn på lagringsplass som er likestilt med tollvesenets i henhold til § 48.

Etter annet ledds siste punktum er det åpnet adgang til visse rent midlertidige forføyninger inntil tollekspedisjon eller innlegg på lagringsplass nevnt i første punktum kan finne sted. Departementet antar at tollvesenet bør godkjenne lagerskur og andre lagre hvor varen i slike tilfelle kan tas inn. På den annen side har en ikke ansett det nødvendig å begrense slik midlertidig lagring til « vareeierens eget lager » som foreslått av komitéen. Departementet har funnet at eventuell sikkerhetsstillelse i disse tilfelle bør omfatte så vel toll som « offentlige avgifter », jfr. § 1, pkt. 4.

Til § 30.

, lov-1966-06-10-5-§ 30 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 41 og bygger på komitéens utkast.

Bestemmelsen begrenser disposisjonsmyndigheten etter § 29 annet ledds siste punktum. I samsvar med forslag fra Justisdepartementet har en funnet å burde presisere at bestemmelsen gjelder både for varer som med tollvesenets samtykke blir liggende på losseplass, i lagerskur eller annet lager og for varer som uten tollvesenets samtykke blir liggende på slike steder uten å bli tollekspedert eller lagt inn på lagringsplass i henhold til § 29 annet ledds første punktum.

Den offentlige auksjon som det vises til i første ledds annet punktum, skal ledes av namsmannen etter reglene i lov av 14. august 1918 (nr. 3) § 1, som igjen viser til tvangsloven. Dette innebærer at auksjonen skal kunngjøres etter reglene i tvangslovens § 201, se dog § 202.

Til § 31.

, lov-1966-06-10-5-§ 31 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 40.

Til § 32.

, lov-1966-06-10-5-§ 32 (Tollov)

Bestemmelsen dekker samme innhold som någjeldende lovs § 43 og § 49 første ledd, men er betydelig forenklet. En viser til Komitéens merknader.

Til § 33.

, lov-1966-06-10-5-§ 33 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 45.

I første ledd er ordet « tollbehandling » i komitéutkastet, byttet ut med « tollekspedisjon », jfr. definisjonen i § 1, pkt. 6. Ordene « om ekspedisjonsmåten » er tilføyd for å gjøre det klart at bestemmelsen ikke uten videre kommer til anvendelse i tilfelle det foreligger forsøk på tollovertredelse, jfr. motivene til gjeldende lovs § 45. Ordet « overlate » er byttet om med « avstå » som er et mer presist uttrykk i denne forbindelse og som for øvrig er nyttet i gjeldende lov.

Departementet har skilt ut siste punktum i komitéutkastet som eget ledd og har etter forslag av Justisdepartementet gjort tilføyelse om at vareeieren også plikter å betale den del av realisasjonsomkostningene som ikke dekkes av det innkomne beløp fratrukket tidligere påløpte omkostninger.

Til § 34.

, lov-1966-06-10-5-§ 34 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 46 første ledd og § 47, jfr. § 161. Den bygger på komitéens utkast. Ordet « tollbehandlet » er byttet ut med « tollekspedert » som et mer presist og avgrenset begrep, jfr. § 1, pkt. 6. Ordene « vareeieren har fått » er erstattet med « det er tilstått », i samsvar med ordlyden i gjeldende lovs § 46.

Side 27

Til § 35.

, lov-1966-06-10-5-§ 35 (Tollov)

En viser til merknadene under III, 8 foran, og til komitéens merknader til paragrafen. Utformingen av bestemmelsen er noe annerledes enn i komitéutkastet.

Som det vil fremgå av merknadene til § 9 tredje ledd, er en av den oppfatning at tolloven ikke bør inneholde materielle regler for annet enn tollavgifter og beløp som skal kreves opp i henhold til tolloven. For øvrige avgifter bør man holde seg til de respektive særlover eller avgiftsvedtak.

Forfallsdag for utkrediterte beløp vil bli datoen for kredittidens utløp. Hvor lang kredittiden skal være vil bli fastsatt i forskriftene.

Til § 36.

, lov-1966-06-10-5-§ 36 (Tollov)

På grunnlag av Tolldirektoratets merknader til komitéutkastets § 36 har en endret forslaget slik at det også etter tollekspedisjonen kan reises innsigelse mot vekt eller kvantum, hvis det godtgjøres at manko forelå ved innførelsen. Dette skyldes at ved « deklarasjonsfortolling » blir varene sjelden undersøkt før fortolling, som skjer på grunnlag av dokumenter. I disse tilfelle er det vanskelig for vareeieren å gjøre innsigelse mot vekt eller kvantum ved tollekspedisjonen. Hvis han senere kan legge fram slike beviser at tollvesenet finner det godtgjort at de varer innsigelsen gjelder, ikke er kommet inn i landet, bør vareeieren fritas for toll og avgifter av disse. Ordet « tollbehandlingen » i komitéutkastet er erstattet med « tollekspedisjonen ».

Annet ledd svarer til någjeldende lovs § 50 annet og tredje punktum. Tolldirektoratet har gjort følgende kommentar til dette ledd:

« Tollvesenet leverer alltid ut varene til den som legger fram konnossement eller fraktbrev som gjelder varene. Det blir ikke undersøkt om den som legger fram

konnossement eller fraktbrev er identisk med den dokumentet er utstedt til eller om han har fullmakt fra denne. I praksis handler altså tollvesenet som om konnossementet eller fraktbrevet er et ihendehaverdokument, selv om dette meget sjelden er tilfelle.

Tolldirektoratet antar at denne praksis kan fortsette. Direktoratet er ikke kjent med at det noen gang er gjort ansvar gjeldende mot tollvesenet for utlevering av varen til urette vedkommende såfremt vedkommende har vært i besittelse av slikt rådighetsdokument som tollvesenet vanligvis krever.

Skulle et rådighetsdokument være kommet urette personer i hende - og disse får varen mot dokumentet - vil dette ofte skyldes uaktsomhet fra vareeierens side, idet han ikke har tatt tilstrekkelig god vare på dokumentet. Under slike omstendigheter vil tollvesenet neppe kunne gjøres ansvarlig. »

Tredje ledd i paragrafen svarer til någjeldende lovs § 48 annet ledd.

Til § 37.

, lov-1966-06-10-5-§ 37 (Tollov)

Bestemmelsen regulerer hvem som er ansvarlig for toll av innførte varer inntil de er tollekspedert eller lagt inn på pakkhus, jfr. komitéens merknader. Bestemmelsen regulerer kun ansvaret for toll, jfr. merknadene til § 9 og § 35.

Ansvaret etter bestemmelsen er pålagt « vareeieren », jfr. merknadene til § 1, pkt. 3. Ved siden av ham har en i likhet med komitéen og i samsvar med gjeldende lovs § 39 første punktum, ansett det nødvendig at vareeierens representant blir gjort medansvarlig. De som vil kunne bli medansvarlig etter bestemmelsen er rederier eller transportfirmaer som har til oppdrag å sørge for transporten av varen hit til landet, samt ekspeditører og speditører som får befatning med varen. Det er imidlertid ikke meningen når vareeieren er f.eks. et aksjeselskap, at enhver som opptrer på selskapets vegne d.v.s. samtlige styremedlemmer og funksjonærer, skal omfattes av ansvaret. Departementet har foreslått en annen formulering av komitéutkastets første ledd. En har bl.a. søkt å få klarere fram at vareeieren - eller hans representant - skal være ansvarlig uten videre, men at tollvesenet etter eget skjønn skal kunne frafalle kravet. Når det etter tollvesenets skjønn ikke er noe å legge vedkommende til last, bør kravet frafalles i sin helhet, slik at eventuell nedsettelse av kravet ikke blir aktuelt. Overfor vareeierens representant kan det f.eks. være grunn til ikke å gjøre ansvar gjeldende når han godtgjør at forføyningen er overført til vareeieren og oppgir dennes navn og adresse, jfr. gjeldende lovs § 39 første ledds siste punktum.

Annet ledd i komitéens utkast er innarbeidet i utkastets § 9, jfr. merknadene til denne bestemmelse.

Til § 38.

, lov-1966-06-10-5-§ 38 (Tollov)

Første ledd svarer til komitéens utkast og en viser til dens merknader om dette ledd.

Annet ledd er endret på grunnlag av uttalelser fra Justisdepartementet og Tolldirektoratet.

Etter Tolldirektoratets oppfatning ville det være formålstjenlig å kunne beregne tilleggstill etter komitéutkastets annet ledds første punktum også når det er lagt fram uriktige dokumenter eller gitt uriktige opplysninger uten i hvert enkelt tilfelle å bevise at det foreligger « skyld ». Etter annet punktum vil dette forhold rammes, men bare når det har skjedd forsettlig. Det hevdes at uriktige dokumenter og opplysninger vil skape vel så store problemer

for tollvesenet som det å unnlate å legge fram dokumenter eller gi opplysninger. Justisdepartementet har uttalt

Side 28

at det dreier seg om en straffeliknende reaksjon som på samme måte som straff, inndragning etc. bør bygge på vanlige skyldprinsipper. Den omstendighet at det kan være vanskelig å bevise skyld, bør ikke tillegges vekt. Loven må gi uttrykk for den løsning som generelt sett er rimelig selv om enkelte på grunn av bevisvansker kan gå fri, jfr. tilsvarende bestemmelser i landsskattelovens § 121 nr. 2. Departementet har funnet å måtte slutte seg til den oppfatning som Justisdepartementet her har gjort gjeldende.

Bestemmelsene i annet ledd skal bare gjelde ved dokumenter og opplysninger av betydning for beregning av toll, og ikke f.eks. det som har betydning for innkreving av andre offentlige avgifter eller for statistiske formål.

Departementet viser til § 1, pkt. 3 og merknadene til denne bestemmelse hvor det vil fremgå at begrepet « vareeier » er gitt en mer snever ramme enn etter komitéens forslag. En antar dessuten at det bør være adgang til å beregne tilleggstoll hvis unnlater eller uriktigheter skyldes noen som har opptrådt på vegne av « vareeieren », f.eks. en speditør som har fått i oppdrag å foreta fortollingen. Det synes rimelig at vareeieren bør være medansvarlig for eventuelle forsømmelser og uriktigheter som begås av den som opptrer på hans vegne, jfr. § 58.

Departementet har ansett det nødvendig ved et nytt tredje ledd å slå fast at bestemmelsene i annet ledd kommer til anvendelse også ved etterberegning av toll etter § 58.

Til § 39.

, lov-1966-06-10-5-§ 39 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 154 første og annet ledd. En viser til komitéens merknader.

Til § 40.

, lov-1966-06-10-5-§ 40 (Tollov)

En viser til komitéens merknader. Ordene « i samsvar med » er erstattet med « når det kreves etter ».

Til kap. VI - Mengdebestemmelse og verdsettelse.

Til § 41.

, lov-1966-06-10-5-§ 41 (Tollov)

Bestemmelsen i første ledd svarer til någjeldende lovs § 152 og annet ledd til nåværende § 155.

I henhold til uttalelser fra Justerdirektøren er annet ledd i komitéutkastet endret noe. « Volum » er brukt istedenfor « kubikkinnhold », og en har også tatt med « vekt ». Justerdirektøren mener nemlig at det kan oppstå behov for særlige forskrifter også om bestemmelsen av vekt.

Videre har det medført visse endringer i komitéens utkast at lov av 21. juli 1851 angående måler- og veievesenet, ble opphevet ved lov av 15. februar 1963 om å ta bort ymse foraldra lovføresegner.

I samsvar med uttalelse fra Tolldirektoratet har en sløyfet komitéutkastets § 42. Justerdirektøren sier i sin uttalelse at § 42 i komitéutkastet skulle være overflødig, fordi det i lov om mål og vekt av 31. oktober 1946 er pålagt brukerne av måle- og veieredskaper å henvende seg til Justervesenet. Han mener imidlertid at det ikke skader å ha paragrafen i loven.

Til § 42 (komitéutkastets § 43).

, lov-1966-06-10-5-§ 42 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til gjeldende lovs § 158 første ledd og er redigert på grunnlag av et utkast til ny § 158 som en nedsatt komité - Verditollkomitéen av 1951 - la fram i sin innstilling av 28. oktober 1953.

Forslaget fra denne komité lød slik:

« Finner tolloppsynet ikke å kunne godta den verdi som importøren har deklarerert - eventuelt med slike tillegg eller fradrag som etter tolltariffen er forutsatt innbefattet eller fratrukket i verdien - fastsettes tollverdien skjønnsmessig i samsvar med tolltariffens regler.

På samme måte fastsettes tollverdien såfremt importøren har unnlatt å avgi påbudt verdierklæring. »

Verditollkomitéen mente med sitt utkast til denne bestemmelse å skape en hjemmel for tolloppsynet til å fastsette normalprisen, som er grunnleggende i henhold til den såkalte Brusseldefinisjon av tollverdien. Dette er en operasjon av delvis skjønnsmessig karakter i motsetning til de tilfelle da fakturaprisen med visse tillegg eller fradrag « anses som normalpris ». Disse forhold er nå i det vesentlige regulert ved de nye tollverdi bestemmelser basert på Brusseldefinisjonen av tollverdien, som trådte i kraft fra 1. januar 1963. Jfr. St.prp.nr.92 (1961-1962), se særlig punkt D i de gjeldende bestemmelser i § 8 i tolltariffens innledning.

Tollovkomitéens formulering av bestemmelsen, som opptas uendret av departementet, sier i grunnen ikke noe mer enn det i og for seg selvfølgelig at det er tollvesenet som fastsetter verdien av en vare som er gjenstand for verditoll og at tolltariffens regler på området skal følges. Den er et naturlig motstykke til neste paragraf, men har i grunnen ingen selvstendig betydning ved siden av tolltariffens regler.

Til § 43 (komitéutkastets § 44).

, lov-1966-06-10-5-§ 43 (Tollov)

Verditollkomitéens forslag til § 158 a har ligget til grunn for Tollovkomitéens utkast, som departementet opptar uendret. En viser til

Side 29

komitéens merknader, jfr. også det som er anført under III, 12.

Til § 44 (komitéutkastet » § 46).

, lov-1966-06-10-5-§ 44 (Tollov)

Verditollkomitéens forslag til § 158 b og Tollovkomitéens utkast har ligget til grunn for departementets forslag. Da det ikke har vært meningen å gi tvistemålslovens kap. 32 anvendelse på vurderingsnemnda, har en ikke villet kalle den en voldgiftsrett.

Komitéens utkast mangler bl.a. regler om hvordan skjønnsmennene skal tas ut, men det antas at slike regler etter omstendighetene kan gis ved forskrifter.

Til kap. VII - Lagring av ufortollede varer.

Til § 45 (komitéutkastet » § 46).

, lov-1966-06-10-5-§ 45 (Tollov)

Departementet er enig med komitéen i at staten ikke bør pålegges noe videregående særskilt ansvar utover vanlig forvareransvar for varer på tollvesenets pakkhus og lagringsplasser, jfr. Norske Lov 5-8-17. En viser til komitéens merknader, jfr. merknadene til § 36 annet ledd.

Til § 46 (komitéutkastets § 47).

, lov-1966-06-10-5-§ 46 (Tollov)

Bestemmelsen svarer til någjeldende lovs § 52 første ledd, men er noe utvidet, jfr. komitéens merknader.

Til § 47 (komitéutkastets § 48).

, lov-1966-06-10-5-§ 47 (Tollov)

Bestemmelsen erstatter någjeldende lovs § 51. Komitéen har funnet at den nåværende ordning bør endres. Den går ut på at eieren kan ha varen liggende på tollvesenets pakkhus så lenge han vil, bare han passer på å betale den fastsatte leie. Blir leien ikke betalt, kan varen selges av tollvesenet til inntekt for tollkassen 3 måneder etter særskilt kunngjøring om at varen vil bli realisert, såfremt eieren ikke melder seg innen fristens utløp.

Da ordningen i praksis har ført til at satsene for lagringsleien har måttet settes meget høye for å tvinge vareeieren til å ta ut varen, mener komitéen at det må være en bedre ordning at det settes bestemte tidsfrister for lagring på tollvesenets pakkhus. Disse tidsfrister kan også settes forskjellig for de forskjellige typer varer og også for de forskjellige lagringsplasser som tollvesenet kan stille til disposisjon.

Departementet er enig i komitéens synspunkter og tar opp dens forslag. Men fristene for lagring av varer på tollvesenets pakkhus kan neppe settes så korte at en helt kommer bort fra det system som anvendes i dag, og som går ut på at det ikke oppkreves noen avgift de første 5 virkedager, enkel avgift for de neste 5 virkedager og senere 8-dobbelt avgift.

Den leie som betales - hittil kalt oppleggelsesavgift - og hvis betegnelse komitéen har foreslått endret til « lagerleie », er etter departementets oppfatning å anse som en offentlig avgift som har sin plass i tollavgiftsbeslutningen. Departementet har etter forslag fra Tolldirektoratet, endret betegnelsen til « lageravgift ». I proposisjonen om nye innledende bestemmelser i tolltariffen har departementet foreslått at Kongen gis fullmakt til å bestemme lageravgiftens størrelse.

Loven har vært praktisert slik at staten har vært ansett som eier av varen etter utløpet av den frist som er nevnt i någjeldende lovs § 51 annet ledd. Komitéen foreslår at en heretter går over til realisering ved offentlig auksjon og slik at vareeieren innen en frist på 3 måneder

fremdeles kan gjøre krav på det som auksjonssalg utbringer utover dekning av toll og avgifter samt lager-leie (lager-avgift).

Tolldirektoratet har ikke gjort noen merknader til forslag om overgang til auksjonssalg, men uttaler ellers:

« Tolldirektoratet foreslår at auksjonsbeløpet for varer som selges etter lovutkastets § 48 første ledd, skal gå inn i statskassen. Det dreier seg her om varer som blir liggende på tollpakkehus utover den frist som blir fastsatt i henhold til første punktum. I de fleste tilfelle vil vareeieren enten være ukjent eller ha unnlatt å hente varene etter at han er varslet. Det vil derfor ofte være vanskelig å skaffe de nødvendige opplysninger som skal til for å kunne tariffere varen og beregne tollverdien. Svært ofte vil varene ha ligget så lenge på tollpakkehus at lagerleie pluss toll og avgifter vil overstige auksjonsbeløpet. Tolldirektoratet finner at det vil føre med seg uforholdsmessig mye arbeid å tollekspedere disse varene før de selges, samt å holde et eget regnskap for auksjonsbeløpene inntil fristen på 3 måneder som vareeieren har til å gjøre krav på det overskytende gjeldende, er utløpet.

Når det gjelder salg av lite holdbare varer og varer som holder på å bli ødelagt, jfr. lovutkastets annet ledd, finner Tolldirektoratet at saken stiller seg noe annerledes enn for salg etter første ledd. Det dreier seg her regelmessig om varer som ikke har ligget på tollpakkehus i lengre tid. Vareeieren har således ikke lagt for dagen at han har oppgitt varene slik det ofte vil være tilfelle når det gjelder varer som selges etter første ledd. Det vil heller ikke være så vanskelig å skaffe de opplysninger som er nødvendig for å tollekspedere varene og det vil som regel dreie seg om et større overskytende beløp på grunn av at det bare vil være påløpet ubetydelig eller ingen lagerleie. »

Departementet finner å kunne slutte seg til det mellomstandpunkt som Tolldirektoratets forslag representerer i forhold til den någjeldende

Side 30

ordning og komitéens forslag. Komitéens utkast er derfor foreslått endret tilsvarende.

Videre er komitéutkastets første ledds annet og tredje punktum endret slik at bestemmelsen blir i overensstemmelse med § 30 første ledds annet og tredje punktum, jfr. merknadene til denne paragraf.

Til § 48 (komitéutkastets § 49).

, lov-1966-06-10-5-§ 48 (Tollov)

Komitéen har foreslått en vesentlig forenkling av den någjeldende lovs bestemmelser om privat lagring av ufortollede varer. En rekke bestemmelser foreslås strøket. Isteden er det i komitéutkastets § 49 (lovutkastets § 48) trukket opp regler som vil kunne dekke alle de forskjellige former for privat lagring som en har i dag. En viser ellers til komitéens merknader.

Tolldirektoratet har satt fram forslag om en redaksjonell endring i komitéutkastet. Departementet har funnet å burde ta dette til følge.

Til § 49 (komitéutkastets § 50).

, lov-1966-06-10-5-§ 49 (Tollov)

Paragrafens første ledd bygger på någjeldende lovs § 76 og annet ledd i det vesentlige på § 74 fjerde ledd og § 86, men er foreslått gitt generell gyldighet for alle private lagringsplasser.

Siste punktum i komitéutkastet er innarbeidet i § 12, pkt. 5, litra c, og er gitt en mer generell form.

Til § 50 (komitéutkastets § 51).

, lov-1966-06-10-5-§ 50 (Tollov)

Bestemmelsen bygger på någjeldende lovs § 83 om frilager, men er foreslått gitt generell gyldighet for alle private lagre. Hjemmelen til å foreta utpanting er tatt inn i § 9 tredje ledd.

Til § 51 (komitéutkastets § 52).

, lov-1966-06-10-5-§ 51 (Tollov)

Bestemmelsen bygger på någjeldende lovs § 88 om frilager, men er likeledes foreslått gitt generell gyldighet for alle private lagre.

Til § 52 (komitéutkastets § 53).

, lov-1966-06-10-5-§ 52 (Tollov)

Bestemmelsen er en parallell til utkastets § 37. En viser til komitéens merknader.

Tolldirektoratet har framholdt at det vil være urimelig å pålegge lagerholderen ansvaret for varer som kommer bort eller utleveres utenom tollvesenets kontroll ved lossingen. Lagerholderen vil i de fleste tilfelle ikke ha noen mulighet for å ta hånd om varen før den er ankommet til lageret. Hvis varen forsvinner under lossingen, på losseplassen eller på vei til lageret, er det vareeieren eller den som på hans vegne har omsorg for varen, som blir ansvarlig, jfr. lovutkastets § 37.

Departementet er enig med Tolldirektoratet og har foreslått nødvendig endring i komitéutkastet. Lovutkastet er også for øvrig redigert i overensstemmelse med § 37 for å slå fast at lagerholderen skal ha et objektivt ansvar, som tollvesenet har en diskresjonær adgang til å ettergi.

Til § 53 (komitéutkastets § 54)

, lov-1966-06-10-5-§ 53 (Tollov)

En viser til komitéens merknader.

Til § 54 (komitéutkastets § 55).

, lov-1966-06-10-5-§ 54 (Tollov)

Bestemmelsens første punktum svarer til komitéens forslag. Ved å ta inn i annet ledds første punktum ordene « i nevnte rekkefølge », har man ansett det overflødig å ta med i § 55 « at toll og andre offentlige avgifter dekkes av salgsbeløpet foran lagerleien », jfr. siste del av annet punktum i komitéutkastets § 56. Ellers er første og annet ledd redigert på tilsvarende måte som § 30, jfr. § 47.

Til § 55 (komitéutkastets § 56).

, lov-1966-06-10-5-§ 55 (Tollov)

Komitéen opplyser at den har drøftet hvorvidt lagerholderne burde få en særskilt salgsrett - ved siden av tilbakeholdsrett - i tillegg til den salgsadgang tollvesenet får etter lovutkastets § 54 (komitéutkastets § 55). Men komitéen er blitt stående ved å gi anvisning på bruk av hittegodsloven på samme måte som man valgte å gi hittegodsloven anvendelse da man ved utferdigelsen av lov av 29. mai 1953 om rett for håndverkere til å selge uavhentede ting, drøftet spørsmålet om salgsrett for den som mottar ting til transport eller oppbevaring, jfr. Ot.prp.nr.73 for 1952, side 10-11 og side 19. Etter hittegodsloven av 29. mai 1953 § 3 tredje ledd, skal ting som er innlevert til oppbevaring eller transport og ikke blir hentet i rett tid eller ikke kan utleveres fordi vederlaget ikke blir betalt eller fordi rette vedkommende ikke kan finnes, overleveres til politiet og behandles etter hittegodslovens regler. Bestemmelsen gjelder ikke postsaker som det er gitt særskilte regler for i eller i medhold av lov. For offentlige institusjoner kan Kongen dessuten samtykke i en annen behandlingsmåte.

Etter hittegodslovens § 7 skal hittegods som ikke blir gitt tilbake til eieren innen 6 måneder etter at politiet tok vare på det, selges ved offentlig auksjon. Hittegodslovens § 7 siste ledd fastsetter videre bl.a, at vederlagskrav

Side 31

eller andre krav som det kunne gjøres tilbakeholdsrett for, skal dekkes av salgsinntekten.

A/S Oslo Havnelager har i sin uttalelse av 6. desember 1962 med støtte av Norges Speditørforbund foreslått at § 56 i komitéutkastet (lovutkastets § 55) gis følgende lydelse: « Lagerholderen har tilbakeholdsrett for sitt krav på lagerleie. Omkostninger på varen for auksjonen dekkes av auksjonsbeløpet foran tollene. » Resten av komitéutkastets § 56 foreslås strøket. Subsidiært foreslår firmaet at det tilføyes følgende nye tredje punktum til komitéutkastets § 56: « Tollvesenet kan, når særlige grunner foreligger, nedsette eller frita for den tariffbestemte innførselstoll ved auksjonssalg i henhold til (komitéutkastets) § 55 ». Begrunnelsen er at salget ofte ikke vil innbringe mer enn delvis dekning av tollene og avgiftene. Firmaet mener derfor at lagerholderen i visse tilfelle vil være tvunget til å tilintetgjøre varen fremfor å kunne tilføre landet en realverdi. Han kan nemlig ikke forutsettes å være interessert i å la en vare gå fra seg uten dekning for sitt krav på lagerleie, frakt etc. mens staten skal få dekning for tollene, som er et krav oppstått etter lagerholderens krav.

Hittegodslovens ordning med salg finner firmaet illusorisk i dette tilfelle, da det neppe foreligger tilstrekkelig lagerplass hos politiet og en lagerholder dessuten neppe vil koste på transport av en vare til politiets lager uten sjanse til også å få dekket denne utgift. Det dreier seg ikke om en liten pakke eller en enkel gjenstand, men ofte om hele partier av varer, samt kolli med ganske betraktelig vekt og volum.

Departementet kan være enig med A/S Oslo Havnelager i at salgsordningen etter hittegodsloven synes å bli omstendelig og at den muligens kan komme til å bli en belastning for politiet. Departementet finner likevel ikke at Havnelagerets uttalelse bør føre til noen endring i det forslag som komitéen har satt fram. En går ut fra at det må skje et samarbeid mellom tollvesenet og lagerholderen, bl.a. ved fastsettelse av lagringsfrister etter § 54 første punktum, spesielt når det gjelder lagringsplasser som likestilles med tollvesenets i forhold til § 29, § 31 og § 37. Også tollvesenet er interessert i salg etter at fristen er utløpt og realisasjoner bør derfor fortrinnsvis bli foranlediget av tollvesenet i henhold til § 54. Når det gjelder det primære spørsmål, om lagerleien skal ha prioritet foran toll og avgifter ved auksjonssalg, finner departementet ikke å burde anbefale en slik ordning, jfr. § 54 annet ledd. En slik prioritet kunne med like stor rett også gjøres gjeldende for frakt- og lossekostnader, forsikring etc. - de er alle sammen utgifter som i likhet med lagerleien er påløpt før betaling av tollene blir aktuell.

Med hensyn til Oslo Havnlagers subsidiære forslag skal en gjøre oppmerksom på at en slik adgang til å fritta for toll i særlige tilfelle foreligger i henhold til gjeldende tolltariffs § 2 sjette ledd, jfr. § 12 i utkastet til nye innledende bestemmelser, om en skulle finne at det er grunn til å foreta noen lemping i tollplikten i disse tilfelle.

Til kap. VIII - Forpassingsordningen.

Til § 56 (komitéutkastets § 57).

, lov-1966-06-10-5-§ 56 (Tollov)

Som det vil fremgå av komitéens merknader bygger bestemmelsen på någjeldende lov, jfr. § 117, § 118, § 119, § 120 og § 122. Detaljregler av instruksjonsmessig karakter i gjeldende lov er utelatt og i stedet erstattet med en fullmaktsbestemmelse for Kongen til å fastsette nærmere forskrifter, jfr. paragrafens siste ledd. Annet ledd har ingen direkte parallell i gjeldende lov.

Tolldirektoratet har foreslått at også føreren av det transportmiddel som varen sendes med, skal pålegges de samme plikter som avsenderen her er pålagt. Begrunnelsen for dette er at det er føreren av transportmidlet og ikke avsenderen, som under forsendelsen, har herredømme over varen. Departementet er enig med Tolldirektoratet i at føreren av vedkommende transportmiddel på like linje med avsenderen bør ha plikt til å bringe ufortollede, forpassede varer fram til tollvesenet på bestemmelsestollstedet i uforandret stand og mengde og har tatt den foreslåtte tilføyelse inn i § 56 annet ledd.

I likhet med komitéen har departementet funnet at det bør være adgang til å kreve sikkerhetsstillelse også for offentlige avgifter før forpassing tillates.

Til § 57 (komitéutkastet » 8 58).

, lov-1966-06-10-5-§ 57 (Tollov)

Bestemmelsen svarer i det vesentlige til någjeldende lovs § 121, men er atskillig forenklet. En har sløyfet bestemmelsen i § 121 første ledd, som gir adgang til å beregne tilleggstoll med 1/15 pst. av tollen for hver dag fra varens utlevering til betaling skjer, da den antas å ha liten preventiv virkning.

En har funnet at ordene « offentlige avgifter » ikke bør tas med i denne bestemmelse, sml. merknadene til § 9 og § 37. Utpantingshjemmelen er overført til § 9 tredje ledd. Komitéutkastet er også for øvrig blitt omarbeidet i samsvar med uttalelser fra Justisdepartementet og Tolldirektoratet.

Side 32

Til kap. IX - Etterberging og tilbakebetaling av toll.

Til § 58 (komitéutkastets § 59).

, lov-1966-06-10-5-§ 58 (Tollov)

Det er i denne paragraf foreslått mer detaljerte bestemmelser vedrørende etterberging av toll enn i gjeldende lovs § 46 siste ledd. Det blir nå slått fast hvem som skal pålegges å betale etterberget toll, innen hvilke frister krav må være reist og i hvilke tilfelle etterberging kan finne sted.

Det er foretatt en redaksjonell endring av komitéens utkast, bl.a. er hjemmelen for utpantingsrett for etterberegnet toll overført til § 9 tredje ledd. Første ledd er formulert i samsvar med Justisdepartementets forslag. Det er gjort en tilføyelse som gjør det klart at det er den ved fortollingen aktuelle vareeier som kan gjøres ansvarlig for etterberegnet toll. Videre er ansvaret for etterberegnet toll etter første punktum pålagt også den som har tollekspedert varen på vegne av vareeieren og fremdeles har varen i sin besittelse.

Fristen for å sette fram krav om etterberegning overfor vareeieren (når feilen ikke skyldes ham) er foreslått satt til 18 måneder i stedet for 1 år etter komitéutkastet. Den någjeldende frist er 3 år. Det er Riksrevisjonen som i sin uttalelse har bedt om at den foreslåtte frist på 1 år ikke blir gjennomført. Regnskapene sendes inn kvartalsvis og i alminnelighet vil krav på grunnlag av antegnelser bli satt fram innen 1 år etter fortollingen. En må likevel regne med at en slik frist i ekstraordinære tilfelle kan bli for kort.

Departementet viser for øvrig til komitéens merknader til komitéutkastets § 59.

Til § 59 (komitéutkastets § 60).

, lov-1966-06-10-5-§ 59 (Tollov)

Det er foretatt en redaksjonell endring i komitéutkastets første punktum og den foreslåtte 1 års frist er forlenget i samsvar med forslaget i foregående paragraf.

Etter forslag av Justisdepartementet er ordene « såfremt sak blir reist innen 3 måneder etter at tollvesenet har truffet sin avgjørelse i saken » strøket. Det er i stedet tilføyet et nytt tredje ledd med følgende ordlyd: « For søksmål om tilbakebetaling etter disse bestemmelser gjelder tvistemålslovens § 437.» Tvistemålslovens § 437 som det henvises til, ble endret ved lov av 9. mars 1962. Etter denne bestemmelse må muligheten for klage til høyere forvaltningsorgan utnyttes før søksmål kan reises, og dessuten er det en frist på 6 måneder for søksmål. Videre stilles visse formelle krav til melding til klageren m.m. Disse regler bør også gjelde i tollsaker.

Til kap. X - Straff og inndragning.

Som opplyst under avsnitt m, 13 foran, har Straffelovrådet utarbeidet nye, fullstendige utkast til straffe- og inndragningsbestemmelser, som departementet har lagt til grunn for sitt lovutkast. En viser særlig til den begrunnelse som der er referert for Straffelovrådets forslag om endrede inndragningsbestemmelser i tolloven. Departementet er enig i at man i størst mulig utstrekning bør følge de retningslinjer som er trukket opp i betenkningen fra Den nordiske strafferettskomité av 20. mai 1963 om vilkårene for inndragning.

Da lovutkastet for kapittel X's vedkommende i det vesentligste er identisk med Straffelovrådets utkast, som på sin side avviker meget fra Tollovkomitéens forslag, skal en for hver paragraf gjengi Straffelovrådets merknader, - uten å trekke inn komitéens merknader til de enkelte paragrafer. For disse viser en til innstillingen.

Hvis ikke annet er sagt, henholder departementet seg til Straffelovrådets kommentarer til vedkommende paragraf i nærværende kapittel.

Til § 60 (Straffelovrådets utkast § 61).

, lov-1966-06-10-5-§ 60 (Tollov)

Straffelovrådet uttaler:

« Denne paragraf svarer i det vesentlige til § 61 i Tollovkomitéens innstilling, men

bestemmelsene er til dels noe omformet og rekkefølgen av de forskjellige bestemmelser er endret.

Første ledd svarer således til Tollovkomitéens innstilling § 61 annet punktum, og annet ledd til innstillingens § 61 tredje ledd.

Tredje ledd svarer til innstillingens § 61 annet ledds første punktum. Annet punktum i samme ledd er sløyet som overflødig ved siden av bestemmelsen i Straffelovens § 12 siste ledd, jfr. HRD i Rt-1923-293 og Rt-1927-513 . Det forhold som omhandles i annet ledds tredje punktum i Tollovkomitéens innstilling, bør etter Straffelovrådets mening ikke regnes som medvirkning, men i stedet har man foreslått en særskilt straffebestemmelse i utkastets § 62 tredje ledd.

Fjerde ledd svarer til innstillingens § 61 første ledds første punktum. Det vil følge av Straffelovens § 2 at de overtredelser som er omhandlet i utkastets § 67 og som kan medføre straff inntil 2 års fengsel, er forbrytelser, jfr. herom de alminnelige bemerkninger foran.

Innstillingens § 61 siste ledd er sløyet i utkastet. Når det straffbare forhold kan medføre høyere straff etter en bestemmelse i den alminnelige borgerlige straffelov, vil denne bestemmelse som oftest kunne anvendes sammen med tollovens straffebestemmelse (kumulasjon). I enkelte tilfelle vil det nok måtte antas at bare straffebestemmelsen i tolloven kan anvendes, f.eks. når et forhold som omhandlet i utkastets § 65 (innstillingens § 65) også rammes av gjerningsbeskrivelsen i Straffelovens

Side 33

§ 166 om den som plikter å forklare seg for offentlig myndighet, jfr. herom Kjerschow, Straffeloven med kommentarer side 446-447. Men i slike tilfelle synes det tilstrekkelig og mest naturlig at bare straffebestemmelsen i tolloven blir anvendt. I særlig grove tilfelle vil da etter utkastet straffen være bøter eller fengsel i inntil 2 år eller begge disse straffer. Høyere straff har heller ikke Straffelovens § 166. »

Til § 61 (Straffelovrådets utkast § 63).

, lov-1966-06-10-5-§ 61 (Tollov)

Straffelovrådet uttaler:

« Første og annet ledd har samme innhold som innstillingens § 62 første og annet ledd, med unntagelse av at den maksimale fengselsstraff er satt til 6 måneder, jfr. de alminnelige motiver foran.

Om innstillingens § 62 tredje ledd henvises til utkastets § 67 nedenfor.

Som tredje ledd er tatt med en bestemmelse som svarer til innstillingens § 61 annet ledds tredje punktum. Det er i en skrivelse fra statsadvokaten i Trondheim uttalt engstelse for at denne bestemmelse vil pålegge føreren av et transportmiddel en urimelig vidtgående kontrollvirksomhet overfor passasjerer. Straffelovrådet antar at dette neppe vil være tilfellet. Det er etter lovutkastet bare når føreren « ikke på forsvarlig måte søker å hindre » ulovlig inn- eller utførsel at han vil kunne pådra seg straffansvar. Hva som kreves for at hans forhold skal være forsvarlig, vil bero på omstendighetene og f.eks. være forskjellig ettersom det gjelder passasjerer eller personer som er ansatt på transportmiddelet. Overfor passasjerer vil det i alminnelighet ikke kreves mere av føreren enn at han søker å hindre eller forebygge åpenbare smuglingsforsøk. Bestemmelsen bør for øvrig sammenholdes med utkastets § 73 nedenfor (innstillingens § 72). »

Som det vil fremgå har Straffelovrådet foreslått at bestemmelsens annet ledd skulle ha samme innhold og formulering som i komitéinnstillingens § 62 annet ledd. Til dette har Justisdepartementet uttalt at de to siste alternativer i dette ledd forutsetter at handlingen er begått for at varen skal unndras fra riktig tollbehandling. Man har derfor foreslått lovutkastets annet ledd formulert i samsvar med Justisdepartementets forslag.

Til § 62 (Straffelovrådet » utkast § 63).

, lov-1966-06-10-5-§ 62 (Tollov)

Straffelovrådet uttaler:

« I stedet for gjerningspredikatet i innstillingens § 63 « tar opp forhandling med eller setter seg i forbindelse med » er foreslått « inngår avtale med ». Gjerningsbeskrivelsen i innstillingen vil vel, i den utstrekning det kan være behov for å straffesanksjonere den, kunne rammes som forsøk på overtredelse av den foreslåtte bestemmelse. Hvis forsøk på overtredelse av innstillingens gjerningsbeskrivelse skulle kunne straffes, vil man etter Rådets oppfatning gå svært langt i retning av å kriminalisere forberedende handlinger.

Uttrykket « med sikte på å foreta innførsel eller utførsel » foreslås endret til « med sikte på inn- eller utførsel ». Derved vil bestemmelsen direkte også ramme en avtalepart som ikke foretar den ulovlige inn- eller utførsel. »

Til § 63 (Straffelovrådets utkast § 64).

, lov-1966-06-10-5-§ 63 (Tollov)

Straffelovrådet uttaler:

« Denne paragraf svarer til innstillingens § 64, men det er foreslått visse endringer.

Alternativene « forbruker » og « besidder » i innstillingens § 64 er foreslått sløyfet. Etter Rådets syn vil det være å gå noe langt å ramme selve forbrukshandlingen. Det forbruk det kunne være grunn til å ramme, antar man allerede vil kunne rammes etter de alternativer i innstillingen som foreslås beholdt. Alternativet « besidder » foreslås sløyfet da Rådet ikke kan se at det uttrykker noe som ikke alt uttrykkes ved de øvrige alternativer. Med hensyn til de øvrige alternativer er foreslått en annen, og etter Rådets oppfatning, mer naturlig rekkefølge.

Uttrykket « han forsto eller burde ha forstått » er sløyfet som overflødig ved siden av den alminnelige uaktsomhetsbestemmelse i § 61. »

Til § 64 (Straffelovrådets utkast § 65).

, lov-1966-06-10-5-§ 64 (Tollov)

Straffelovrådet uttaler:

« Første og annet ledd gjengir innstillingens § 65 første og annet ledd med den endring at den maksimale fengselsstraff er satt til 6 måneder, jfr. herom de alminnelige bemerkninger foran. » ,

Etter forslag av Justisdepartementet er ordene « her i riket » tilføyd i bestemmelsens annet ledd, jfr. gjeldende lovs § 168 annet ledd. Dette innebærer at de meget vidtgående bestemmelser i straffelovens § 12 ikke kommer til anvendelse.

Til § 65 (Straffelovrådets utkast § 66).

, lov-1966-06-10-5-§ 65 (Tollov)

Straffelovrådet uttaler:

« Denne paragraf svarer til § 66 i Tollovkomitéens innstilling. I annet ledd har man ment at ordene « uten at gjerningsmannen kan finnes » bør utgå. »

Til § 66 (Straffelovrådets utkast § 67).

, lov-1966-06-10-5-§ 66 (Tollov)

Denne paragraf er ny i forhold til komitéutkastet.

Straffelovrådet uttaler:

« Tollovkomitéen har i innstillingens § 62 tredje ledd, § 63 og § 65 tredje ledd foreslått en forhøyet strafferamme (bøter eller fengsel i inntil 2 år eller begge disse straffer) « i gjentakelsestilfelle eller når overtredelsen på grunn av omstendighetene må regnes som grov ». Paragrafen gir deretter en veiledning om vilkårene for at overtredelsen skal anses som grov.

Etter Straffelovrådets oppfatning vil det ikke være rimelig å gi denne bestemmelse anvendelse i alle « gjentakelsestilfelle ». Etter ordlyden

Side 34

i innstillingen vil bestemmelsen ikke bare ramme de grovere overtredelser, men også forhold som er av lite graverende art, og som det selv i gjentakelsestilfelle ikke vil kunne være spørsmål om å straffe strengere enn med bøter og inndragning. Derimot vil det nok være tilfelle hvor den omstendighet at det foreligger gjentakelse av overtredelsen, vil bidra til at forholdet med rette kan karakteriseres som særlig grovt. Rådet har derfor i sitt utkast foreslått at den omstendighet at tiltalte tidligere er dømt for overtredelse av tollovgivningen, er et av de momenter som det skal legges vekt på ved avgjørelsen av om en overtredelse skal ansees som særlig grov. Ved denne avgjørelse vil ikke reglene i Straffelovens § 61 få anvendelse, men det vil bero på rettens skjønn om en overtredelse ligger så langt tilbake i tiden at den ikke får betydning.

Straffelovrådet har videre funnet at en overtredelse må kunne karakteriseres som « særlig grov » for at den forhøyede strafferamme skal kunne komme til anvendelse. De momenter som skal komme i betraktning, er for øvrig i det vesentlige de samme etter Rådets utkast som etter Tollovkomitéens innstilling. Enkelte av de omstendigheter som Tollovkomitéen har tatt med, er sløffet i oppregningen i Rådets utkast, men de vil også etter dette utkast kunne tillegges betydning som « andre omstendigheter av særlig skjerpene art ».

Tollovkomitéen har ikke tatt med noen bestemmelse om utvidet strafferamme ved overtredelse av innstillingens § 64 og § 66. Det synes imidlertid å kunne være grunn til å ha samme straffebestemmelse for alle tilfelle som er særlig grove. Straffelovrådet har derfor knyttet utkastets § 67 til overtredelse av alle tollovens straffebestemmelser. »

Til § 67 (Straffelovrådets utkast § 68).

, lov-1966-06-10-5-§ 67 (Tollov)

Straffelovrådet uttaler:

« Første ledd inneholder bestemmelsen om adgang til å inndra varer som har vært gjenstand for overtredelse av tolloven. Uttrykket varer må man gå ut fra omfatter slikt som biler, maskiner m.v. En tilsvarende adgang har ikke bestemmelsene i Straffelovens §§ 34-37, men når det gjelder overtredelser av tolloven, synes det å foreligge særlige forhold som gjør det både berettiget og hensiktsmessig med en adgang til inndragning. Det er dog av interesse å bemerke at den nye danske tolllov av 28. januar 1959 ikke gir adgang til inndragning av innsmuglede varer, men etter § 192 hefter varene for « forskyldte bøde-, told- og afgiftsbeløb ». De praktiske virkninger er derfor kanskje ikke så vesentlig forskjellige fra en adgang til inndragning av varene eller deres verdi, helt eller delvis. Man regner da med at adgangen til inndragning ikke blir brukt i videre utstrekning enn det er rimelig og påkrevd i det enkelte tilfelle, f.eks. ved at bare en del av verdien blir inndratt, jfr. utkastets § 68 tredje ledd og Tollovkomitéens innstilling § 68 tredje ledd.

Etter innstillingens § 68 første ledd er adgangen til inndragning betinget av at « det offentlige har vært utsatt for pengetap ved overtredelsen, eller inn- eller utførsel av varen har vært forbudt eller underkastet særlige vilkår. » En lignende betingelse har den gjeldende tolllov i § 190. Den siterte passus er sløyfet i Straffelovrådets utkast, da en slik begrensning vanskelig kan skjønnes å ha noen særlig reell betydning, men synes nærmest å angi en begrunnelse for eller formålet med inndragning.

At inndragning skjer til fordel for statskassen, følger av Straffelovens § 37 og behøver derfor ikke å sies i tolloven.

Etter innstillingens § 68 kan inndragning finne sted « uten hensyn til hvem som eier varen og uten hinder av særlige tinglige rettigheter i varen ». En så vidtgående bestemmelse er i strid med de forannevnte retningslinjer i betenkningen fra Den Nordiske Strafferettskomité, selv om man - som innstillingens § 68 annen ledd gjør - unntar det tilfelle at den skyldige er kommet i besiddelse av varen ved tyveri eller annen straffbar handling. Etter Straffelovrådets oppfatning er det som regel - bortsett fra de tilfelle som omhandles i § 68 annet ledd - heller ikke ved tollovertredelser grunn til å fravike den prinsipielle retningslinje at inndragning bare kan skje hos en eier som er skyldig i lovovertrædelsen eller som lovovertræderen har handlet for (om de tilfelle da lovovertræderen er utilregnelig på grunn av lav alder eller sinnssykdom etc, se utkastets § 72). Etter utkastets § 61 vil også en medvirker være å anse som lovovertræder, likeså den som har foretatt forsøk. Men har eieren eller den som har handlet på hans vegne ikke på noen måte deltatt i lovovertrædelsen, vil det i alminnelighet være urimelig å inndra varen. Derimot vil eieren naturligvis måtte betale skyldige toll- og andre avgifter, og er f.eks. innførsel av varen forbudt, må han finne seg i at innførsel nektes. Etter Straffelovrådets utkast kan som nevnt inndragning også finne sted hos en eier som lovovertræderen har handlet for. Det siktes her både til slike tilfelle hvor overtræderen har handlet etter uttrykkelig eller stilltiende oppdrag av eieren og hvor overtræderen handler på egen hånd, f.eks. som verge eller som ansatt hos eieren (i hans tjeneste), f.eks. for et selskap, en bedrift eller en forretning. Derimot vil bestemmelsen ikke ramme slike tilfelle hvor en lovovertræder ikke har hatt noe oppdrag og heller ikke noen slik stilling at det er rimelig at eieren skal ha noe ansvar for hans handlinger.

Når det i innstillingens § 68 heter at inndragning kan skje « uten hinder av særlige tinglige rettigheter i varen », er det formodentlig meningen at en inndragning skal virke utslettende for slike rettigheter. En så generell regel synes ikke rimelig. Det vil så vidt skjønnes være meget sjelden at det oppstår noen kollisjon mellom inndragning og særlige tinglige rettigheter i varen. Det tilfelle som har foranlediget Tollovkomitéens forslag på dette punkt, er en høyesterettsdom i Rt-1960-1287, jfr. komitéens innstilling side 84. Dette tilfelle er imidlertid av ytterst spesiell art, og synes ikke å gi grunn til noen særskilt

lovbestemmelse.

Annet ledd har bestemmelser om inndragning uten at eieren er kjent eller blir funnet eller har kjent oppholdssted i riket, og dessuten slike tilfelle hvor heller ikke overtrederen er kjent eller blir funnet eller har kjent oppholdssted i riket.

Tollovkomitéens innstilling har i § 73 og

Side 35

§ 74 bestemmelser om den prosessuelle fremgangsmåten i slike tilfelle, mens innstillingens § 68 første ledd inneholder den materiellrettslige regel at inndragning kan finne sted « uten hensyn til hvem som eier varen ».

Når det i innstillingens § 73 sies som en generell regel at krav på inndragning « gjøres gjeldende mot lovovertræderen uten at eier eller besidder behøver å gjøres til part », er dette i strid med prosessuelle prinsipper som vår rettergangsordning forutsetter som selvsagte. Det er sterkt fremholdt av Høyesteretts flertall i Rt-1916-695 følgende, jfr. også høyesterettsdom i Rt-1916-702, at eieren må være stevnet for at en inndragning skal ha virkning for ham, og at det her ikke bør være avgjørende å oppnå en mer lettvinnt fremgangsmåte. Førstvoterende siterer i den forbindelse en uttalelse av Straffelovkommisjonen av 1885 angående § 8 i loven om straffelovens ikrafttreden: « Iallfall synes det vesentligere at en virkelig rettspleie opprettholdes, enn at der skapes en lettvinthet i dens pleie hvorunder retten forsvinner ».

Straffelovrådets utkast til § 68 annet ledds første punktum inneholder hjemmel til inndragning av varen med virkning for en eier som ikke er kjent eller ikke har kjent oppholdssted i riket. For så vidt er bestemmelsen av materiellrettslig karakter. Men bestemmelsen har også et prosessrettslig innhold for så vidt som inndragning kan finne sted i sak mot lovovertræderen, altså uten at eieren er gjort til part. Dette er en følge av at eieren ikke kjennes eller ikke har kjent oppholdssted i riket. Det er en selvsagt forutsetning for inndragning i sak mot lovovertræderen at det ikke foreligger opplysning om hvem som er eier eller om dennes oppholdssted i riket. Har man eierens adresse enten her i riket eller i utlandet, bør man ha forsøkt å varsle ham.

Har inndragning funnet sted med hjemmel i den foreslåtte bestemmelse i sak mot lovovertræderen, enten ved dom eller ved vedtatt forelegg, må det antas at avgjørelsen er bindende for eieren. Han vil imidlertid kunne påanke avgjørelsen for så vidt det er prosessuell adgang til det. Hvis eierens rett ikke er ekstingvert av en godtroende tredjemann, må eieren også antas å kunne kreve tingen utlevert dersom vilkårene for inndragning ikke har foreligget.

Annet punktum i utkastets § 68 annet ledd har bestemmelser for det tilfelle at heller ikke lovovertræderen kjennes eller ikke har kjent oppholdssted i riket. Det hender jo forholdsvis ofte at tollvesenet finner smuglergods uten at lovovertræderen eller eieren blir funnet. Utkastet - likesom § 74 i Tollovkomitéens innstilling - stadfester da den nå gjeldende ordning at varene uten videre tilfaller statskassen og kan realiseres på lignende måte som inndratte varer. Men så lenge varene er i tollvesenets besiddelse, må eieren kunne kreve dem utlevert, hvis det ikke blir reist sak mot ham og varene blir inndratt.

Innstillingens § 74 gir eier eller besidder en frist av 14 dager til å melde seg, mens den setter en frist av 2 måneder i tilfelle av at også lovovertræderen er ukjent eller ikke har kjent oppholdssted. I utkastets § 68 annet ledd er fristen i begge tilfelle foreslått satt til 1 måned etter at varen er kommet i det offentliges besiddelse.

Innstillingens §§ 73 og 74 gir bestemmelser også om krav mot « besidderen » av

varen. Dette er sløyfet i Straffelovrådets utkast, da det ikke kan skjønnes å være av betydning. I de tilfelle hvor det er tale om inndragning av selve varen, går man ut fra at den vil være i tollvesenets besiddelse eller at den vil kunne beslaglegges. Inndragning av verdien av varen vil det ikke kunne være tale om overfor en besidder som hverken er eier eller lovovertræder.

Tredje ledd svarer til innstillingens § 68 tredje og fjerde ledd, men i en forenklet form. Når bare en del av verdien inndras, synes det selvsagt at grunnen til dette må være at inndragning av hele verdien eller av selve varen ville ramme uforholdsmessig hårdt.

Utkastet betegner en utvidelse av Tollovkomitéens innstilling om adgang til verdiinndragning for så vidt som denne adgang i innstillingen er begrenset til de tilfelle da en inndragning ville ramme uforholdsmessig hårdt og da det ikke er anledning til å inndra selve varen. Etter Straffelovrådets utkast vil det derimot alltid være undergitt rettens skjønn - eller påtalemyndighetens hvis et forelegg blir vedtatt - om verdien, helt eller delvis, skal inndras istedenfor selve varen. Men det vil ikke være adgang til å inndra både selve varen og dens verdi. Som det er gitt uttrykk for i tredje ledds annet punktum, kan inndragning også skje hos en lovovertræder som ikke er eier, men bare såfremt ikke selve varen inndras hos eieren. Verdien kan inndras hos lovovertræderen selv om det ikke er adgang til inndragning overfor eieren og selv om varen ikke lenger finnes.

Man går ut fra at det etter utkastet nok vil være adgang til å inndra verdien både hos eieren og hos lovovertræderen. Men blir inndragningsbeløpet helt eller delvis betalt av den ene, fritar dette den annen for betaling av det samme beløp.

I innstillingens § 68 siste punktum er foreslått en bestemmelse om at den myndighet som treffer avgjørelsen om inndragning, fastsetter varens verdi skjønnsmessig. Dette er i Straffelovrådets utkast sløyfet som overflødig. Når inndragning besluttet av retten, synes det selvsagt at inndragningsbeløpet fastsettes av retten. Skjer inndragningen ved forelegg, vil det inndragningsbeløp som er fastsatt i forelegget være bindende såfremt forelegget blir vedtatt. »

Til § 68 (Straffelovrådets utkast § 69).

, lov-1966-06-10-5-§ 68 (Tollov)

Straffelovrådet har foreslått følgende formulering:

« Transportmiddel som er brukt og andre ting som er brukt eller bestemt til å brukes ved overtredelse som nevnt i dette kapittel, kan inndras hos eieren såfremt han har foretatt lovovertrædelsen eller lovovertræderen har handlet for ham. Bestemmelsene i § 68 tredje ledd får tilsvarende anvendelse. Fartøy på minst 25 registertonn brutto eller luftfartøy kan dog bare inndras såfremt hovedhensikten har vært å bruke det til lovovertrædelsen.

Når eieren av tingen ikke er kjent eller ikke har kjent oppholdssted i riket, kan inndragning skje overfor lovovertræderen. Kjennes heller ikke lovovertræderen eller har han ikke kjent oppholdssted i riket, kan inndragning skje ved beslutning av forhørsretten, såfremt

Side 36

eieren ikke har meldt ses innen 1 måned etter at tingen kom i det offentlige besiddelse.

Når det ikke er lovovertræderen som er eier, kan inndragning likevel skje hos eieren dersom denne har overlatt tingen til overtræderen skjønt han forsto eller burde ha forstått at den skulle brukes ved en overtredelse som nevnt i dette kapittel.

Når tingen er solgt med forbehold av eiendomsrett, blir ved anvendelsen av disse bestemmelser kjøperen å regne som eier og selgeren som rettighetshaver. »

Straffelovrådet uttaler:

« Første ledd gjelder inndragning av transportmidler og andre ting som er brukt til tollovertredelser og svarer til innstillingens § 69 første ledd for så vidt angår transportmidler, og til § 69 tredje ledd for så vidt angår andre ting.

I Tollovkomitéens innstilling er inndragning etter begge disse bestemmelser begrenset til overtredelser som gjelder « høyt beskattet vare » eller « vare hvis inn- eller utførsel er forbudt eller underkastet særlige vilkår ». Straffelovrådet har ikke funnet en slik begrensning særlig rasjonell. Spesielt når det gjelder varer som det er forbudt å inn- eller utføre eller som det bare er tillatt å inn- eller utføre på særlige vilkår, vil det være nokså tilfeldig hva slags varer dette omfatter. Rådet anser det ubetenkelig at lovens bestemmelse om adgang til inndragning gjøres generell, og at det i hvert enkelt tilfelle får bli rettens sak å avgjøre i hvilken utstrekning adgangen til inndragning bør benyttes.

Etter utkastet vil et transportmiddel bare kunne inndras når det « er brukt » ved overtredelse av tolloven, mens andre ting vil kunne inndras også når de er « bestemt til å brukes » ved slike overtredelser. Utkastet er for så vidt i samsvar med Tollovkomitéens innstilling.

Om inndragning av verdien istedenfor selve tingen er utkastets § 68 tredje ledd foreslått gitt tilsvarende anvendelse. Dette svarer i realiteten til innstillingens § 69 annet ledd. At inndragning kan foretas i forbindelse med forsøk på overtredelse, vil følge av utkastets § 61 annet ledd.

Særbestemmelsen om fartøy over 25 reg. tonn brutto og luftfartøyer er i samsvar med innstillingens § 69. Istedenfor at hovedhensikten må ha vært å bruke fartøyet « til overtredelse som nevnt », har man ved en noe endret ordlyd søkt å gjøre det klarere at hovedhensikten må ha vært å bruke fartøyet til nettopp den lovovertrjedelse som er begått og som inndragningen knytter seg til.

Annet ledd har lignende bestemmelse som i utkastets § 6S annet ledd er foreslått for smuglervarer, jfr. innstillingens § 73 og § 74. Man henviser her til bemerkningene foran til § 68 annet ledd. I utkastets § 69 om transportmidler m.v. er imidlertid ikke foreslått at tingen uten videre tilfaller statskassen, men at det trengs en beslutning av forhørsretten. Å forlange en slik beslutning av retten ville være meget upraktisk og av liten reell betydning når det gjelder smuglervarer. Men særlig et transportmiddel kan jo være av betydelig verdi, og spørsmålet om inndragning vil her kunne være så tvilsomt at det er rimelig å forlange en beslutning av forhørsretten, som da både må kontrollere lovhomejmelen for og vurdere rimeligheten av inndragning. Spørsmålet om inndragning etter § 69 vil sikkert ikke melde seg så ofte at denne fremgangsmåte vil representere noen vesentlig arbeidsbyrde for tollvesenet eller påtalemyndigheten eller retten.