

TOLL PÓSTURINN

FRÉTTABLAÐ TOLLSTJÓRA
DESEMBER 2010



08 Við tollgæslustörf í Hafnarhúsinu 1966 – 1971

10 Greiðsluuppgjör

30 Tollminjasafn Íslands

Efnisyfirlit



Tollpósturinn

Fréttablað Tollstjóra
12. árg., 2. tbl.

Ábyrgðarmaður: Snorri Olsen

Ritstjóri: Björn Gíslason (bg)

Ritnefnd:

Árni Elísson

Baldvin Örn Konráðsson (bök)

Bergdís Linda Kjartansdóttir (blk)

Guðmundur Jónasson (gj)

Ingileif Eyleifsdóttir

Jens Guðbjörnsson (jg)

Linda Rut Benediktsdóttir

Sigfríður Gunnlaugsdóttir (sg)

Ljósmyndari: Ómar Ragnarsson

Prófarkalestur: Sigfríður Gunnlaugsdóttir

Á forsiðu eru myndir úr starfi tollgæslunnar í árunna rás

Hönnun/umbrot: 2B Hönnunarstofa

Prentvinnsla: Litlaprent

Pappír: Maxi Bulk

- 03 Tollvarðafélag Íslands 75 ára - afmælikveðja frá tollstjóra
- 04 Tollgæslan hefur fylgt alþjóðlegri þróun
- 07 Brot úr 75 ára sögu Tollvarðafélags Íslands
- 08 Við tollgæslustörf í Hafnarhúsinu 1966 – 1971
- 10 Greiðsluuppgjör
- 11 Samstarfsverkefni Tollstjóra
- 12 „...fékk fljótt uppnefnið kerlingin sem hefur haldist síðan“
- 14 NTR, Norræna tollasamvinnuráðið, 50 ára
- 16 Tollurinn vann sína vinnu vel
- 18 Árleg ráðstefna norrænu tollstjóraembættanna um hugverkarétt
- 19 Góð samstaða
- 20 „Vinnið þetta af hófsemi og kurteisi...“
- 22 „Ég reyndi alltaf að hugsa mig tvisvar um“
- 24 „Það vantar fleiri konur“
- 26 Að fara sparlega með völdin
- 28 „Vinnustaðir úti á landi skipta líka máli“
- 30 Tollminjasafn Íslands
- 32 Undir sama þaki

FRÁSAGNIR TOLLVARÐA...

Tollvarðafélag Íslands 75 ára

-afmælikveðja frá tollstjóra

Þann 8. desember næstkomandi verður Tollvarðafélag Íslands 75 ára en félagið var stofnað á þessum degi árið 1935. Tollvarðarstarfið á Íslandi er þó enn eldra því fyrsti tollvörðurinn var ráðinn til starfa á árinu 1918. Tollheimtu í landinu má síðan rekja allt aftur til ársins 1872 þegar í gildi gekk konungleg tilskipun um innheimtu tolls af áfengum drykkjum. Árið 1911 voru hins vegar fyrstu heildartollalögin sett og fólu þau í sér að lagður var tollur á ýmsar innfluttar vörur.

Miklar breytingar hafa orðið á íslensku samfélagi frá því Tollvarðafélag Íslands var stofnað. Íbúafjöldi á Íslandi var til að mynda um 115.000 manns árið 1935 og hefur því tæplega þrefaldast á tímabilinu. Verslun og viðskipti við útlönd hafa margfaldast og samfélagið er flóknara og fjölbjóðlegra en það var.

Í upphafi lutu verkefni tollyfirvalda fyrst og fremst að því að tryggja ríkinu tekjur en hlutfall tolla af tekjum ríkissjóðs var þá mun hærra en það er í dag. Segja má að með breyttu þjóðfélagi og breyttri heimsmynd snúist starf tollvarða ekki lengur fyrst og fremst um tekjuöflun fyrir ríkissjóð heldur einnig að tryggja öryggi borgaranna gegn hverskyns vá sem steðja kann að frá umheiminum. Má þar til dæmis nefna skipulagða glæpastarfsemi, sem vaxið hefur fiskur um hrygg á síðustu árum, en fylgifiskar hennar eru meðal annars eiturfjasmýgl, mansal, peningabætti, hugverkaréttindabrot, umhverfisglæpir og hryðjuverk. Hlutverk tollsins í dag er því meira og mikilvægara en áður fyrr og má skilgreina það sem varðstöðu um hagsmuni ríkissjóðs, atvinnulífs og almennings á landamærum Íslands. Í nútíma tollgæslu er beitt áhættu-stjórnun í því skyni að greiða fyrir löglegum viðskiptum en hindra ólögleg. Tollinum ber þó að gæta jafnvægis milli eftirlits og ráðstafana til að auðvelda viðskipti.

Í breyttum heimi má segja að starf tollvarðarins sé mun flóknara og þýðingarmeira en áður. Góð menntun tollvarða er því mjög mikilvæg og dýrmæt þjóðfélaginu. Á undanförunum árum hefur menntun tollvarða í Tollskóla ríkisins verið aukin og er það mat mennta- og menningar-málaráðuneytisins að nám tollvarða við skólann sé sérhæft starfsnám sem geti samsvarað allt að þriggja anna námi í framhaldsskóla.



Samfara vexti milliríkja viðskipta hafa tollyfirvöld orðið að mæta auknum kröfum viðskiptalífsins um hraða, hagkvæma og skilvirka þjónustu. Meðal annars af þessum ástæðum hafa á undanförunum árum verið gerðar miklar skipulagsbreytingar á yfirstjórn tollamála í landinu. Tollum dæmi voru 26 árið 2006 en var fækkað í átta árið 2007 og í eitt umdæmi árið 2009. Frá þeim tíma hafa allir tollverðir á landinu unnið saman að sameiginlegum markmiðum í einu tollumdæmi sem lýtur sömu yfirstjórn. Ljóst er að kerfisbreyting þessi hefur haft í för með sér bæði fjárhagslegt og skipulagslegt hagræði sem hefur styrkt tollgæsluna á erfiðum tímum í rekstri hins opinbera.

Þann 26. febrúar 2007 varð sá ánægjulegi atburður að stofnað var Tollminjasafn Íslands en áður hafði komið fram áhugi innan tollvarðastéttarinnar á að koma upp safni um sögu tollstarfseminnar á Íslandi. Í þessu skyni lagði tollstjóri safninu til húsnæði á jarðhæð í austurenda Tollhússins við Tryggvagötu. Er það von mín að tollverðir muni í framtíðinni verða stoltir af starfsemi safnsins auk þess sem þar skapast starfsaðstaða fyrir stjórn og félagsmenn í Tollvarðafélagi Íslands.

Að lokum vil ég á þessum tímamótum senda öllum tollvörðum, bæði núverandi og fyrrverandi, hamingjuóskir í tilefni af 75 ára afmæli Tollvarðafélags Íslands.

Snorri Olsen tollstjóri



Tollgæslan hefur fylgt alþjóðlegri þróun

Formaður Tollvarðafélagsins, Ársæll Ársælsson, er aðstoðaryfirtollvörður á Selfossi og býr þar eins og hann gerði þegar hann hóf störf tollgæslunni, fluttist þangað barn að aldri frá Vestmannaeyjum eftir gos.

„Ég sá auglýst eftir tollvörðum í Morgunblaðinu og fannst tilvalið að sækja um þar sem ég hafði nýlokið stúdentsprófi og ætlaði mér að taka ársleyfi frá námi,“ rifjar Ársæll upp. „Ég fór í starfsviðtal til Kristins Ólafssonar tollgæslustjóra og hóf í framhaldi af því störf 1. desember 1986. Fyrsta starfsdaginn tók Kristján Edwald heitin á móti mér, rétti mér slopp með tollgæslumerkinu og tollskrána og sagði: Þetta er biblía okkar tollvarða. Ég mætti í svörtum buxum, hvítri skyrtu og með svart bindi og svo var bara sloppurinn utan yfir. Þegar ég var sendur á skiptavaktina fékk ég svo gamlan og slitinn einkennisjakka.

Í byrjun fannst mér starf tollvarðarins frekar framandi og sumir spurðu mig hvað ungur maður væri að hugsa með því að velja sér þennan starfsvettvang. Dagvinnulaunin voru ekki há og þetta snerist um að menn gætu haft í sig og á með mikilli yfirvinnu. Þá skiptu menn um

starfsstöð á sex vikna fresti. Starfsstöðvarnar voru í vörugeymslum í Sundahöfn og við Holtabakka, í flugfraktinni uppi á Höfða, tollpósti í Ármúla og á skipavaktinni sem var í Tollhúsinu. Ég kunní ágætlega við fyrirkomulagið þó staðirnir væru ekki allir jafn spennandi.

Nýliðarnir lærðu af þeim sem höfðu reynsluna og síðan hófst Tollskólinn. Hann var í tveimur áföngum og unnið þess á milli, fyrst tveir mánuðir og síðan fjórir. Þegar ég lauk þeim skóla var mér boðin staða í leitar- og rannsóknardeild, eða svokölluðu „svarta gengi“, sem Brynjólfur Karlsson deildarstjóri stýrði. Þetta voru miklir ævintýratímar og spennandi að vera þátttakandi í því sem var að gerast. Mörg fiskiskip sigldu með afla til Englands og Þýskalands og það var oft mikill handgangur í öskjunni þegar þau komu til baka. Tollverðir fóru um allt land en þó mest á hafnirnar á Austfjörðum. Skipin voru yfirleitt full af varningi þegar þau sigldu til heimahafnar: áfengi, tóbaki, sjónvörpum, vídeó-tækjum og svo framvegis. Svo fengust tollverðir við fraktskipin sem komu til ýmissa hafna á landinu, einkum Reykjavíkur.

Eftir að hafa unnið í leitar- og rannsóknardeild í eitt ár

sótti ég um flutning, því þetta var mikil vinna og svolítið ljýjandi þó hún væri spennandi. Ég fór aftur að vinna á fyrri starfsstöðvum þar til ég sótti um staf sem yfirtollvörður hjá Sigurgeiri A. Jónssyni ríkistollstjóra og fékk það. Verkefni mín hjá Ríkistollstjóra snerust aðallega um fikniefnamál. Ég var í fikniefnadeild þar ásamt öðrum tollverði og fékkst líka svolítið við upprunamál. Fikniefnavettvangurinn var ekki orðinn eins stór og hann er í dag, engin greiningardeild komin og bara unnið eftir þrjústívi.

Þegar tollverðir færast svo frá Ríkistollstjóra til Tollstjórans í Reykjavík 1998 fluttist ég í fikniefna- og rannsóknardeild undir stjórn Þóris Magnússonar deildarstjóra. Árið 2001 var mér boðið að taka við nýrri deild í tollmiðstöðinni við Héðinsgötu, svokallaðri eftirlitsdeild, sem yfirtollvörður. Deildin sá um leitir í skálum og vöruskoðun. Á Héðinsgötunni var líka afgreiðsludeild undir stjórn Kristbjörns Þorkelssonar yfirtollvarðar. Þetta ár fóru allir tollverðir úr vöruskálum inn í húsið á Héðinsgötu. Mikil þróun var í gangi, vinnuáðferðir breyttust og fyrsti vísirinn að greiningardeild varð til. Ég gegndi yfirtollvarðarstöðu til ársins 2003 þegar ég byrjaði í afleysingum hjá Sýslumanninum á Selfossi. Var svo skipaður af fjármálaráðherra sem deildarstjóri tollgæslunnar á Selfossi sama ár og hef verið þar síðan.“

Það tognaði sem sagt úr eins árs friinu eftir stúdentsprófið!

„Já, ég ætlaði í viðskiptafræði í Háskólanum en ekkert varð úr því. Mér leiddist aldrei í tollgæslunni, starfið er fjölbreytilegt og svo margt spennandi að gerast - það á vel við mig. Mér finnst það mikill kostur að þurfa að velta mismunandi verkefnum fyrir mér og samstarfsfélagarnir hafa gert starfið enn skemmtilegra. Á tímabili hafði ég þó hugsað mér að breyta til og lauk útflutnings- og markaðsfræði frá endurmenntunardeild Háskóla Íslands árið 1997 en þá opnuðust ný tækifæri í tollgæslunni sem mér þóttu spennandi.“

Eftir að þú byrjaðir í tollgæslunni hefur skipulag tollamála heldur betur breyst?

„Stærsta breytingin var sú að 1. janúar 2009 varð landið eitt tollumdæmi. Áður hafði tollumdæmum verið fækkað úr tuttugu og sex í átta. Önnur stór breyting fólst í stofnun Ríkistollstjóraembættisins 1987 og þegar embættið var lagt niður 1. janúar 2001. Þetta voru heilmiklar breytingar, svo ekki sé talað um afgreiðsluáðferðirnar.

Þegar ég var að byrja hlóðust upp bunkar af tollskýrslum og afgreiðsluhraði byggðist á því hvað gekk vel að fara í gegnum þá. Innflytjendur voru oft í miklu tímahraki og vildu fá sína skýrslu afgreidda sem fyrst. Nú er þetta allt saman rafrænt og gengur í gegn á fimm mínútum og vegna þessa mikla hraða er greiningarvinnan mikilvæg.“

Hver hafa verið helstu verkefni Tollvarðafélagsins eftir að þú varðst formaður?

„Ég tók við formennsku í félaginu vorið 2009. Kjarasamningar voru lausir í maí það ár og hafa samningaviðræður tekið mikinn tíma frá öðrum störfum. Öll aðildarfélög BSRB gerðu svokallaða þjóðarsáttarsamninga í júní með það að markmiði að hækka lægstu laun. Samningurinn var borinn undir atkvæði félagsmanna Tollvarðafélagsins sem felldu hann og eftir það vorum við í samningaviðræðum við ríkið í eina tíu mánuði en ekkert gekk að semja.

Þar sem tollverðir hafa ekki verkfallsrétt mátti vísa deilunni í gerðardóm ef annar aðilinn teldi hana óleysanlega. Gerðardómur er myndaður af einum oddamanni sem ríkissáttasemjari tilnefnir, einum frá Tollvarðafélaginu og einum frá samninganefnd ríkisins. Niðurstaðan varð sú að við fengum nýja launatöflu, það er að segja launatöflu lögreglunnar, sem þýddi tveggja prósentu launahækkun. Þessi úrskurður var kveðinn upp í ágúst og gildir til 30. nóvember, þannig að við erum að fara aftur í kjaraviðræður. Okkar baráttumál hefur líka verið lækkan lífeyrisaldurs í 65 ár eins og hjá lögreglunni en það hefur ekki fengist enn.

Eins og komið hefur fram snýst starfið fyrir félagið mikið um kjaramál. Einnig leita félagsmenn til okkar ef þeim finnst á sér brotið. Þá leitum við skýringa ef okkur finnst ekki rétt að málum staðið. Auk þess hefur mikil vinna farið í undirbúning að opnun Tollminjasafnsins og afmælishátíð félagsins í desember. Ég er einnig fulltrúi fyrir hönd BSRB í samningshópi um fjárhagsmál vegna umsóknar okkar um aðild að ESB.“

Er Tollvarðafélagið ekki líka fagfélag?

„Jú, félagið á fulltrúa í nefnd sem fjallar um ímynd tollvarða og við eigum tvo fulltrúa í nefnd um ný einkennisföt. Menntun tollvarða er stórt hagsmunamál og er formaður félagsins fulltrúi í skólanefnd Tollskólans. Tollskólinn hefur breyst mikið í kjölfar alþjóðlegrar þróunar í tollamálum. Öryggismál eru einnig mikilvægur þáttur en



Stjórn Tollvarðafélagsins á fundi, talið frá vinstri: Guðbjörn Ármannsson gjaldkeri, Baldvin Ármann Þórisson varastjórnamaður, María Olsen ritari, Ársæll Ársæls-son formaður, Baldur Búi Höskuldsson meðstjórmandi, Stefán Geir Sigurbjörnsson varaformaður og Steingrímur Páll Björnsson varastjórnamaður

félagsmenn okkar starfa í umhverfi þar sem hættur leynast víða. Við leggjum mikla áherslu á að allar fyrirbyggjandi ráðstafanir séu gerðar til að minnka hættu á óhöppum.“

Hvernig sérðu fyrir þér tollgæslu í framtíðinni?

„Ég tel að framtíð tollgæslu sé björt, það er margt spennandi í farvatninu og við erum í stöðugri þróun. Við höfum þurft að þola mikinn niðurskurð síðustu ár. En það er nú svo að starf okkar er mikilvægur hlekkur í fjáröflun ríkisins. Í dag er verið að auka fjárveitingar til skattsins í baráttu við þau gífurlegu undanskot frá opinberum gjöldum sem hafa viðgengist hér á landi. Það sama þarf að gera hjá tollgæslu. Við erum í miðri kreppu og tilhneiging til undanskota á aðflutningsgjöldum og aukning á smygli er staðreynd.“

Hvað um samskiptin við önnur stéttarfélag?

„Regnhlífasamtök Tollvarðafélagsins eru BSRB en þar er ég í stjórn sem fulltrúi félagsins. Við erum í tveimur erlendum samtökum NTO (Nordisk Told Organisation)

og UFE (Union of Finance Personnel in Europe). Erlenda samvinnan er mest við félögin í NTO. Ég er búinn að sinna formennsku þeirra samtaka frá því sumarið 2009. Þau lönd sem taka að sér formennsku eru um leið gestgjafar árlegs fundar og í ár skipulagði stjórn Tollvarðafélagsins fund hér á landi um mánaðamótið ágúst-september. Fundurinn heppnaðist í alla staði vel og eru norrænir félagar okkar enn að tala um heimsóknina. Við sem búum á Íslandi gerum okkur ekki alltaf grein fyrir því hvað útlendingum finnst landið vera frábrugðið því sem þeir hafa áður kynnst.“

Annað sem þú vilt koma á framfæri?

„Mér finnst ég hafa lært mikið á þessu eina og hálfu ári sem ég hef verið formaður félagsins þó ég sé stundum þreyttur á argþrasinu. Tengslin við önnur stéttarfélög eru mikilvæg. Í gegnum aðild okkar að BSRB er ég í góðum tengslum við formenn annarra stéttarféлага, sérstaklega þeirra sem við berum okkur saman við eins og Landssamband lögreglumanna. Þetta er barátta um að halda störfum og gæðum í því sem við erum að gera. Það hefur að mínu viti tekist ágætlega á undanförunum.“

bg / sg



Brot úr 75 ára sögu Tollvarðafélags Íslands

- 1935 TFÍ stofnað 8. desember.** Þrettán tollverðir stofnuðu Tollvarðafélag Íslands. Fyrsti formaður var kjörinn Felix Jónsson. Laun opinberra starfsmanna höfðu verið lækkuð um 15% 1932 og voru tollverðir mjög óánægðir með kjör sín.
- 1935 Laun tollvarða hækkuð í sömu fjárhæð og 1932**
- 1936 Yfirvinna hækkuð í sömu upphæð og var árið 1932**
- 1942 Stofnfélag BSRB.** TFÍ er eitt fjórtán félaga sem stofna bandalagið.
- 1945 Merki félgsins.** Grímur Bjarnason tollvörður gerir merkið og færir félaginu að gjöf á tíu ára afmæli þess.
- 1972 Félagið tekur í notkun félagsbústaði í Munarnesi**
- 1977 Verkfall BSRB.** Verkfallið stóð í rúmlega hálfan mánuð. Hlutur tollvarða í verkfallsaðgerðum var stór. Til dæmis lá millilandaflug niðri, mörg skip stöðvuðust á ytri höfninni og úti á landi voru skip líka stöðvuð.
- 1980 Félagið gengur í NTO.** Nordisk Told Organisation (NTO) eru samtök stéttarféлага tollvarða á öllum Norðurlöndunum.
- 1983 TFÍ gerist félagi UFE.** Union of Finance Personnel in Europe (UFE) er bandalag toll- og skattstarfsmanna í Evrópu. Félögin eru 40 í 20 löndum, með 400.000 meðlimi.
- 1984 Verkfall BSRB.** Mikið mæddi á tollvörðum og stöðvuðust vöruflutningar til og frá landinu. Tollvörðum á Keflavíkurlugvelli var hótad brottrekstri þegar þeir lögðu niður störf. Vöruflutningaskip lágu við festar á ytri höfninni í Reykjavík svo dögum skipti. Örfáum skipum var hleypt að bryggju ef um var að ræða að losa þurfti varning fyrir sjúkrahús eða sambærilega aðila. Þá var einnig heimilað að tollafgreiða lyfjasendingar og allra nauðsynlegustu matvæli. Mikið var reynt til þess að losa um skipin á ytri höfninni en það var lengi vel ekki til umræðu. Að lokum náðist þó samkomulag um það. Verkfallið stóð í nær fjórar vikur. Ekki voru allir sáttir við að hætta verkfallinu og töldu að hægt hefði verið að ná betri samningum. Kjarabæturnar sem náðust fóru svo fyrir lítið þegar gengi krónunnar var fellt stuttu síðar.
- 1986 Fjármálaráðuneytið og TFÍ semja um viðmiðunarkjarasamning.** Í kjölfar verkfalls BSRB óskar ríkið eftir gerð nýs kjarasamnings. Tryggja skuli tollvörðum kjaralega stöðu sína með hliðsjón af nokkrum viðmiðunarhópum innan ríkisins. Hagstofa Íslands reikni reglulega út stöðu tollvarða.
- 1986 Orlofsíbúð keypt á Akureyri**
- 1988 Félagsfáni tekinn í notkun.** Fáninn var saumaður eftir félagsmerki Gríms Bjarnasonar.
- 1996 Verkfallsréttur tollvarða afnuminn með lögum.** Tollverðir gerðir að embættismönnum án verkfallsréttar en halda samningsrétti.
- 2000 Líknarsjóður TFÍ stofnaður**
- 2001 Viðmiðunarsamningur fellur úr gildi.** Laun tollvarða hækkuðu verulega. Í samningnum sem gerður var við ríkið komu tvö ákvæði í stað viðmiðunar við ýmsa aðra ríkisstarfsmenn. Við upphaf kjaraviðræðna getur TFÍ óskað eftir mati óháðs aðila á kjaralegri stöðu tollvarða gagnvart öðrum opinberum starfsmönnum og báðir aðilar geta sent kjaradeilu til gerðardóms sé hún óleysanleg.
- 2005 TFÍ fagnar 70 ára afmæli.** Vísir að tollminjasafni verður til.
- 2010 75 ára afmæli TFÍ.** Á þessum tímamótum eru 108 tollverðir í félaginu, 88 karlar og 20 konur. Tollminjasafn opnað í Tollhúsinu.



Starfsemi tollgæslunnar fluttist í Hafnarhúsið 1934. Skrifstofa tollgæslustjóra var í bogadregnu útskoti á annari hæð. Á sömu hæð voru varðstofa, setustofa, vöruskoðun og tollpóststofa. Tollbúð var á fyrstu hæð, geymsla fyrir haldlagðan varning og aðstaða til þess að skoða vörur. Að vestanverðu á miðri mynd sjást hurðir sem nú eru oftast lokaðar, en áður var þetta inn- og útkeyrsla sem tengdist sundi í gegnum húsið með samskonar inn- og útkeyrslu í austurenda

Við tollgæslustörf í Hafnarhúsinu 1966 – 1971

Tollgæslan fluttist í Hafnarhúsið árið 1934 úr skúrbyggingu við austurenda gömlu hafnarinnar þar sem tónlistar- og ráðstefnuhúsið Harpa rís. Á Borgarskjalasafni Reykjavíkur er að finna síma-skrá Landsíma Íslands frá 1935 og eru þar skráð símanúmer tollbúðar í Hafnarhúsinu, tollvarða, tollþjóna og tollbáts.

Við vorum tólf sem hófum störf sem tollverðir í Reykjavík í byrjun nóvember 1966. Tollgæslan hafði þá til afnota fyrstu og aðra hæð í vesturenda Hafnarhússins og skiptist í skipavakt, vöruskoðun og tollbúð. Á skipavakt voru að jafnaði starfandi 35 tollverðir. Í vöruskoðun, á tollbúð, tollpóststofu og í annari dagvinnu störfuðu 25 til 30 tollverðir. Þá voru ávallt tveir eða þrjú tollverðir á skrifstofu tollstjóra í Arnarhvoli.

Á fyrstu hæð Hafnarhússins var tollbúðin og geymslur fyrir starfsmenn og gæslumenn tollbáts. Þar var einnig aðstaða fyrir vöruskoðun og starfsemi flugfraktar. Á annari hæð hafnarmegin var skrifstofa tollgæslustjóra, að hluta til í bogadregnu útskoti. Tollgæslustjóri var Ólafur Jónsson og fór hann með yfirstjórn tollgæslu á landsbyggðinni og stjórn hennar í Reykjavík í umboði tollstjóra. Þar við hliðina var varðstofa skipavaktar og aðstaða til að gera skýrslur en innar á ganginum skrifstofa þess starfsmanns tollstjóra sem innheimti skipagjöld. Hægra megin á sama gangi í áttina að Tryggvagötu var setustofa tollvarða og vöruskoðun en vinstra megin inngangur í tollpóststofu sem einnig var gengið inn í frá Tryggvagötu.

Vöruskoðun

Aðflutningsskjöl voru lögð inn á tollstjóraskrifstofuna í Arnarhvoli og tollverðir fóru yfir þau. Þar voru Sigurgeir Ásbjörnsson deildarstjóri og Jón Mýrdal yfirtollvörður. Ýmsir tollverðir skiptust á að vera þeim til aðstoðar, ávallt einn í senn. Þau skjöl sem ákveðið var að athuga nánar voru síðan send til vöruskoðunar í Hafnarhúsi þar sem þeim var deilt á tollverði eftir því í hvaða vörugeymslu varan var geymd.

Vörugeymslur voru þá á mörgum stöðum í bænum, svo sem á Granda-garði (Eimskip og Hafskip) á Eiðisgranda (Sambandið), í gamla Tívoli við Reykjavíkurflugvöll (Hafskip) og í Borgarskála (Eimskip). Þá voru vörugeymslur á vegum Eimskips í Skúlaskála sem stóð við Klöpp

á Skúlagötu en við Köllunarklettsveg voru Jökla til húsa. Hluti geymsla Jökla stendur enn. Umfangsmikil starfsemi var í tollvörugeymslu við Héðinsgötu og voru þar að jafnaði tveir eða þrír tollverðir. Í Borgarskála voru alltaf staðsettir fjórir eða fimm tollverðir enda stærsta vörugeymslan.

Þegar búið var að deila út áður nefndum skjölum hjá vöruskoðun var hafist handa um að fara í vörugeymslurnar eða láta sækja sendingar þaðan og koma þeim í skoðunaraðstöðu tollgæslunnar í Hafnarhúsinu. Aðflutningsskjöl vegna vara í Borgarskála voru send á þá starfsstöð.

Í vöruskoðun voru yfirmenn Ögmundur Guðmundsson deildarstjóri og Sigurður Sigurbjörnsson yfirtollvörður. Aðrir minnisstæðir tollverðir sem að staðaldrí voru í vöruskoðun voru Jónas Hallgrímsson, Jón Andrésson, Aðalsteinn Kristjánsson, Páll Hannesson og Páll Sigurðsson svo einhverjir séu nefndir. Þegar lokið hafði verið við að skoða aðsend skjöl voru þau afgreidd og send aftur á tollstjóraskrifstofuna þar sem eigendur varanna greiddu sín gjöld og leystu þær út. Þetta gat verið heilmikið ferðalag með aðflutningsskjölin og hefur áreiðanlega reynt á þolinmæði innflytjenda.

Tollpóststofa

Á tollpóststofu störfuðu að jafnaði fimm til sjö tollverðir. Sigurmundur Gíslason var deildarstjóri og lengst af var Hálfán Einarsson yfirtollvörður hans næsti maður. Þar störfuðu einnig lengi Þórir Magnússon, þá varðstjóri, tollverðirnir Guðjón Guðnason, Karl Björnsson, Ólafur Helgason og fleiri. Starfsmenn póstsins tóku á móti póstpökunum, opnuðu þá og röðuðu póstinum upp. Fylgibréf voru með öllum sendingum og eftir að starfsmenn póstsins höfðu flokkað þau óskuðu tollverðir eftir tilteknum sendingum til skoðunar. Póstmenn komu svo með þær í sérstakan skoðunarklefa tollgæslunnar. Eftir skoðun voru sendingar tilbúnar til afgreiðslu. Tollpóststofan fluttist úr Hafnarhúsinu inn í Ármúla 1984.

Tollbúð

Þetta heiti kemur áreiðanlega úr dönsku (toldbod) og var það alltaf notað yfir þessa starfsstöð. Á tollbúð voru lengst af starfandi Þórður Sigurbjörnsson deildarstjóri og tollverðirnir Karl Guðjónsson, Sverrir Lúthersson, Grímur Bjarnason, Jörgen Þorbergsson og Matthías Andrésson.

Flugfrakt féll undir tollbúðina en á þessum tíma annaðist tollgæslan afgreiðslu hennar. Vörugeymsla flugfraktar var þar sem nú er inngangur í Listasafn Reykjavíkur. Þá var gengið inn í það rými frá sundinu sem var í Hafnarhúsinu áður en því var breytt í núverandi horf.

Tollskýlið, sem stóð á hafnarbakkanum og var hið myndarlegasta hús, tilheyrði einnig tollbúðinni. Það húsnæði var notað til tollskoðunar hjá farþegum sem komu með skipum, svo sem Gullfossi, Heklu, Dronning Alexandrine og seinna Kronprins Olaf. Skipin lögðust að fyrir framan skýlið og þurftu farþegar að ganga í gegnum það. Einnig var í skýlinu lögskráning skipshafna og stjórnaði Hjörtur Magnússon, starfsmaður tollstjóra, þeirri starfsemi.

Á þessum tíma var öll starfsemi Loftleiða flutt á Keflavíkurflugvöll en Flugfélags Íslands var áfram á Reykjavíkurflugvelli. Flugfrakt frá báðum flugfélögum barst til tollsins í Hafnarhúsið, bæði á morgnana og seinni part dags. Vörunum var safnað saman á einn stað og eftir lok afgreiðslu var hafist handa við að skrá fraktina inn og raða upp í hillur. Vinna þessi gat staðið langt fram á kvöld. Þegar minn árgangur var á fyrra námskeiði Tollskólans árið 1967 fengum við sem vildum að mæta eftir skóla og vinna í aukavinnu við að koma fraktinni fyrir. Þetta bjargaði mörgum því á þessum tíma var fastakaup afar lágt.

Viðskiptavinir komu í afgreiðslu tollbúðar, greiddu sín aðflutningsgjöld og fengu síðan vöruna afgreidda í afgreiðslunni í sundi Hafnarhússins. Á tollbúð voru einnig reiknuð gjöld af þeim varningi sem áhafnir höfðu með sér umfram leyfilegt magn, svokölluð-

um pakkalistavörum. Flugfélögin tóku sameiginlega við rekstri flugfraktar 1968 og skömmu seinna var hún flutt að Sölvhólgötu þar sem núna er Fjársýsla ríkisins.

Á tollbúð voru greidd út laun um hver mánaðamót. Við fórum til Þórðar Sigurbjörnssonar deildarstjóra og afhenti hann hverjum og einum ávísun frá ríkisféhirði. Svona fengum við fastakaupið greitt. Eftir tíunda hvers mánaðar mættu menn aftur til að sækja yfirvinnuna. Þá tók Grímur Bjarnason gjaldkeri fram gamlan peningakassa og taldi fram greiðslu til hvers og eins í seðlum og mynt. Það var stundum dálítill spennu að sjá hvað kæmi út úr aukavinnuútreikningnum.

Starfsmenn tollbúðar sáu um vörslu haldlagðs varnings og var hann geymdur í hliðarrými inn af flugfrakt eða í geymslu á bak við tollbúðina.

Skipavakt

Deildarstjóri skipavaktar var Magnús Jónsson og yfirtollverðir Aðalsteinn Halldórsson og Jónas Guðmundsson. Jónas var með elstu tollvörðum og hafði byrjað sem „vaktari“ áður en tollvarðarstaðan varð til. Aðrir eftirminnilegir tollverðir voru Friðrik Guðmundsson, Þorsteinn Finnbogason, Sigurður Jónsson, Sigurður Sigurðsson, Vilhjálmur Vilmundarson, Einar Torfason, Haraldur Norðdahl, Þorbjörn Ásbjörnsson, Ólafur Aðalsteinn Jónsson, Lúðvík Jónasson, Eiríkur Guðnason og Einar Vilhjálmsson. Eflaust gleymast einhverjir, en þó ekki margir.

Þá er rétt að geta þeirra tollvarða sem sáu um tollfrjálsar forðageymslur skipa sem í daglegu tali voru nefndar frílager. Þar var geymdur tollfrjáls varningur sem ætlaður var til nota um borð í skipum og flugvélum. Í upphafi míns tíma í tollinum starfaði Haraldur Norðdahl tollvörður við þessar geymslur og var hlutverk hans, og seinna annarra tollvarða, að opna þær og innsigla síðan þegar ósk kom um að eitthvað yrði afgreitt um borð í farar-

tækin. Tollvörðurinn fylgdi varningnum um borð og innsiglaði í forðageymslu. Haraldur hætti störfum sökum aldurs um 1970. Þeir Þorbjörn Ásbjörnsson og Einar Torfason gegndu starfinu til skiptis næstu ár og síðan Ólafur Aðalsteinn Jónsson.

Í Hafnarhúsinu voru einnig innheimt vita- og hafnargjöld sem byggðust meðal annars á stærð skipa og ristu þeirra. Um innheimtuna sá Snorri Karlsson, starfsmaður tollstjóra, og voru gjöldin innheimt miðað við upplýsingar sem komu fram í tollafgreiðsluskjölum skipa. Snorri varð síðar deildarstjóri á skipavaktinni.

Störfín á skipavakt voru vaktavinnu- og leitarstörf. Staðnar voru átta stunda vaktir og skiptust þær þannig: vinna

hófst kl. 14.00 og lauk kl. 22.00. Næsta morgun var byrjað kl. 06.00 og unnið til kl. 22.00. Vaktirnar voru svona í þrjá daga og þar á eftir þriggja daga frí. Þá tók við vakt í þrjár nætur sem hófst kl. 22.00 og lauk kl. 06.00. Eftir það var þriggja daga frí og svo byrjað aftur kl. 14.00.

Á milli dagvakta og næturvakta gengu menn svokallaða leitarvakt sem stóð frá kl. 08.00 til kl. 14.00. Vakt þessi var kölluð „stubburinn“. Yfirleitt var unnið lengur en til kl. 14.00 og var það þá yfirvinna.

Iðulega var unnið frameftir á kvöldin því flugið frá útlöndum kom yfirleitt eftir kl. 22.00. Kvöldvaktin var þá látin halda áfram til að aðstoða næturvaktina.

Stundum var kvöldvaktin ekki laus fyrr en eftir miðnætti en mætti samt aftur kl. 06.00 næsta morgun. Ekkert var til sem hét átta tíma hvíld og ekkert álag greitt fyrir vaktina daginn eftir.

Öll árin mín í Hafnarhúsinu var mikið að gera hjá tollvörðum, meðal annars vegna byggingar Búrfellsvirkjunar og álversins í Straumsvík, enda var annar hópur tollvarða ráðinn árið 1969 og voru jafnmargir í honum og við sem byrjuðum 1966.

Veru minni í Hafnarhúsinu lauk svo þegar Tollhúsið var tekið í notkun árið 1971 og tollgæslan fluttist þangað.

Brynjólfur Karlsson
aðstoðaryfirtollvörður

Greiðsluuppgjör

Lög nr. 24/2010, um greiðsluuppgjör á opinberum gjöldum lögaðila og einstaklinga í atvinnurekstri voru samþykkt á Alþingi 25. mars 2010. Þeim er ætlað að veita einstaklingum og lögaðilum í atvinnurekstri tækifæri til þess að koma vanskilum á opinberum gjöldum í skil. Lögin kveða á um einstaka aðgerð sem felur það í sér að gjaldandi fær heimild til að greiða eldri vanskil í veigamestu skatttegundum með útgáfu vaxtalaus skuldabréfs til fimm ára. Þessi heimild er háð því að skattar sem gjaldfalla á tímabilinu 1. janúar 2010 til 1. júlí 2011 séu í skilum. Þar sem skattarnir bera ekki vexti á greiðslufreststímabili sem varir frá 1. janúar 2010 til 1. júlí 2011 er um að ræða mikla ívilnun fyrir umsækjendur á lögbodnum vanskilaviðurlögum. Ávinningur stjórnvalda er á hinn bóginn bætt skattframkvæmd sem felur í sér bæði betri skattskil og greiðsluhegðun þar sem umsækjendur verða að standa rétt að skattskilum á fresttímabilinu svo heimild til greiðsluuppgjörs falli ekki niður. Tollstjóra var falin framkvæmd úrræðisins á landsvísu til að tryggja samræmda beitingu þess.

Þegar þetta er ritað er unnið að lagafrumvarpi sem mun, verði það lögfest, gera fleiri aðilum kleift að nýta sér úrræðið.

Staða á framkvæmd greiðsluuppgjörs

Þann 11. nóvember 2010 höfðu borist 377 umsóknir um frest til greiðsluuppgjörs. Af þeim hafa 234 verið samþykktar, 89 verið hafnað og 54 eru í vinnslu. Til þess að fá greiðslufrest hafa umsækjendur greitt til ríkissjóðs kr. 665.541.098. Fjárhæð krafna sem falla undir frest til greiðsluuppgjörs er kr. 1.557.923.439 miðað við samþykktardag en þess ber að geta að umsóknir eru enn að berast. Þeir aðilar sem hafa fengið heimild til greiðsluuppgjörs hafa frá samþykktardegi greitt samtals kr. 617.893.366. Helstu ástæður fyrir höfnun umsóknar eru vanskil á greiðslu gjaldfallinna skatta ársins 2010 ásamt því að umsækjendur eru ekki lengur í atvinnurekstri.

Lokaorð

Með úrræðinu er stefnt að því að gera einstaklingum og lögaðilum í rekstri kleift að vinna sig út úr efnahagslegum erfiðleikum til eflingar fyrir atvinnulífið og um leið að auka innheimtu hlutfall ríkissjóðs. Í beinum tengslum við beitingu úrræðisins hafa innheimst um 1,3 milljarðar króna. Ljóst er að úrræðið hefur skilað skatttekjum sem ekki er ólíklegt að hefðu annars tapast vegna gjaldþrota. Líklegt má telja að lögin muni ná markmiðum um bætt skattskil og efla rekstrarumhverfi lífvænlegra fyrirtækja til framtíðar.

Edda Símonardóttir, forstöðumaður innheimtusviðs, og Jóhanna Lára Guðbrandsdóttir deildarstjóri

Samstarfsverkefni Tollstjóra

Tollstjóri vinnur nú að verkefni um eflingu samstarfs milli embættisins og þeirra stofnana og ráðuneyta sem það þjónustar á landamærum eða á í almennu samstarfi við. Verkefnið felur í sér að fundað er með yfirmönnum sem og ýmsum öðrum starfsmönnum viðkomandi stofnunar og stefnumótun um samstarfið yfirfarin. Þess má geta að starfsmenn embættisins eru oft í daglegum samskiptum við þessar stofnanir vegna ýmissa mála. Markmiðið með verkefninu er hins vegar að fara yfir þá ferla sem unnið er eftir, meðal annars í upplýsingatæknimálum, og líta til framtíðar. Embætti tollstjóra telur einnig mikilvægt að nýta fundina til að kynna starfsemi tollyfirvalda og fá nánari upplýsingar um viðkomandi stofnun til þess að auka gagnkvæman skilning á starfsemi beggja aðila. Á undanförunum árum hefur embættið gert samstarfssamninga við Landhelgisgæsluna, Fiskistofu, Varnarmálastofnun, Ríkislögreglustjóra, lögregluna á höfuðborgarsvæðinu og ýmsa aðra lögreglustjóra.

Embætti tollstjóra hefur það markmið að leggja til við hverja stofnun að gerður sé samstarfssamningur þar sem meðal annars er tekið á eftirfarandi atriðum: miðlun upplýsinga, sameiginlegum verkefnum á landamærum, sameiginlegum námskeiðum og þjálfun og samnýtingu á tækjakosti ef við á. Embættið hefur einnig hug á að mótuð sé sameiginleg framtíðarsýn í upplýsingatæknimálum

svo að hægt verði að koma á því sem nefnt hefur verið „*ein gátt*“ (e. *Single Window*). Sú hugmyndafræði gengur út á að auka möguleika hagsmunaaðila á því að senda staðlaðar upplýsingar og skjöl sem tengjast báðum stofnunum aðeins einu sinni til að uppfylla allar innflutnings, útflutnings- og umflutningskröfur.

Samvinna Tollstjóra við atvinnulífið er afar mikilvæg í því skyni að einfalda og greiða fyrir löglegum viðskiptum en um leið auka öryggi aðfangakeðjunnar. Þann 30. september síðastliðinn skrifuðu Tollstjóri og Samtök verslunar og þjónustu, sem eru hagsmunasamtök verslunar- og þjónustufyrirtækja þar á meðal fyrirtækja í flutningastarfsemi, undir viljayfirlýsingu um samstarf sem miðar að því að einfalda og auka öryggi aðfangakeðjunnar. Viljayfirlýsingin tekur meðal annars á því að fyrirtæki skuli leitast við að tryggja að upplýsingar sem gagnast tollyfirvöldum við áhættugreiningu berist þeim með rafrænum hætti eins tímanlega og hægt er. Á sama tíma skuli tollyfirvöld leitast við að fara yfir upplýsingarnar eins tímanlega og kostur er og stuðla þannig að því að lögmætt flæði aðfangakeðjunnar geti gengið hratt og snurðulaust fyrir sig. Embættið hefur áhuga á að gera samstarfssamninga við fleiri hagsmunaaðila svo sem við Félag atvinnurekenda svo eitthvað sé nefnt.

Þessu tengt er sérstaklega áhugavert að benda á tvö verkefni. Hið fyrra felst í að beita sérstakri aðferðafræði sem

Alþjóðatollastofnunin hefur þróað og kallast: *Time Release Study*. Hér er um að ræða aðferð við að mæla þann tíma sem tollafgreiðsla og afhending vöru tekur. Tollstjóraembættið hefur mikinn áhuga á að vinna að slíku verkefni í samstarfi við fyrirtæki og stofnanir. Þess má geta að Tollstjóri hefur um langt skeið horft til einföldunar á ferlum og unnið að ýmsum verkefnum því tengdu en hefur nú hug á að vinna að nákvæmari greiningu á ferlum. Síðara verkefnið felst í að lágmarka þau stopp sem eiga sér stað í sjálfvirkri afgreiðslu, meðal annars á grundvelli stillinga í tollakerfinu, með það markmið að réttar skýrslur fái skjóta afgreiðslu. Hér er í raun um að ræða annan af tveimur núverandi árangursmælikvörðum sem tengjast tollamálum. Hluti af þessu verkefni felst í því að fara reglulega yfir það með öðrum eftirlitsstofnunum hvað þær óska eftir að tollyfirvöld setji í síu tollakerfisins og að reglulega sé farið yfir niðurstöður til að meta líftíma síunnar. Með þessu verkefni er áhersla lögð á stöðugt endurmat þess eftirlits sem fer fram í tollakerfinu auk þess sem hraði löglegra viðskipta eykst. Um leið aukast möguleikar til bættis tolleftirlits, enda munu starfsmenn frekar geta haft afskipti af þeim atriðum sem skipta verulegu máli.

Karen Bragadóttir,
forstöðumaður tollasviðs



Frá undirritun samstarfssamnings Tollstjóra og Samtaka verslunar- og þjónustu: Andrés Magnússon, Snorri Olsen og Karen Bragadóttir



Við leit í skipi ásamt samstarfsmönnum. Frá vinstri: Jón Ágúst Eggertsson, Jóhanna, Sævin Bjarnason, Eyþór Borgþórsson og Þórarinn Arnfjörð Magnússon

„...fékk fljótt uppnefnið kerlingin sem hefur haldist síðan“

Fyrsta konan sem var fastráðin sem tollvörður í Reykjavík er Jóhanna Guðbjartsdóttir aðstoðaryfirtollvörður. Hún byrjaði í starfinu eftir verkfall BSRB í október 1977 en vann þar áður á tollpóststofunni hjá póstinum í um það bil fjögur ár.

„Ég hafði kynnst tollinum lítillega á tollpóststofunni, það er að segja innflytjendum, tollskránni og tollvörðum. Mér fannst heldur ekki verra að fá hærri laun fyrir tollgæslu en að vera póstmaður, og það skipti kannski mestu máli, en tollvarðarstarfið var líka áhugaverðara og gaf meiri möguleika. Í mínum huga var engin ævintýramennska í kringum þetta, ég sá ekki fyrir mér eltingarleik við glæpamenn eða neitt þess háttar heldur var það innflutningurinn og sá hluti starfsins sem vakti áhuga minn.“

Þegar ég byrjaði voru mjög fár konur í tollinum, ég held það hafi bara verið Björg Valtýsdóttir og Rakel Skarphéðinsdóttir á Keflavíkurflugvelli, og þetta þótti svo frétt næmt að ég var tekin í viðtal hjá Morgunblaðinu og mynduð við störf úti á tollpóststofu.“

Hvar byrjaðir þú að vinna og hvernig var aðstaðan?

„Ég byrjaði á Tryggvagötu 19 en tollgæslan var þá með þann hluta fjórðu hæðarinnar í húsinu sem skatturinn hafði ekki. Þar var skrifstofa vöruskoðunar, varðstofa,

setustofa og svo skrifstofur fyrir deildarstjóra og aðra yfirmenn.“

Á hæðinni var bara eitt salerni og þegar dyrnar að því voru opnaðar blöstu þvagskálar við. Ef ég þurfti að nota salernið á kvöldvöktum og um helgar þurfti ég því að sæta lagi þegar enginn var þar. Á virkum dögum gat ég skotist á fimmtu hæðina og notað aðstöðu þar. Búningsherbergi var sameiginlegt og er það svo sem líka núna.“

Hvernig gekk þér að aðlaga þig að þessum karlaheimi?

„Ég var búinn að kynnst mörgum af samstarfsmönnum og þeir tóku mér allir vel. En sumir af þeim eldri tóku þessu misvel. Ég var tuttugu og þriggja ára gömul og fékk fljótt uppnefnið kerlingin sem hefur haldist síðan. Karlar á sjötugsaldri kölluðu mig sem sagt kerlinguna.“

Sumum fannst að kvenfólk hefði ekkert í tollgæsluna að gera, hún væri bara karlastarf. Ég er svolítið þver og úr því að þetta var viðmótið styrktist ég bara, hefði líklega hætt fljótlega ef ég hefði verið öðruvísi gerð. Það var töluvert algengt á þeim tíma þegar ég byrjaði að konur sem komu til starfa hættu fljótlega. Þú komst inn í karlavelði og mestu kjaftakerlingar í heimi eru karlar. Ég hef aldrei upplifað annað eins kjaftasögubæli og toll-

urinn var þegar ég kom þangað, allir vissu allt um alla út um allan bæ.

Til þess að fá viðurkenningu þurfti ég að gera hlutina helmingi betur en karlarnir. Ég var stöðugt undir smásjá en það hefur breyst eftir því sem kvenfólki hefur fjölgað. Viðmót samstarfsfélaganna var yfirleitt mjög gott þó einstaka menn væru með leiðindi.“

Hvernig voru launin?

„Launin voru svo sem ekkert glæsileg þó starfið væri betur launað en að vera póstmáður. Vaktavinna gaf aukavinnu og vaktaálag en var ekki svo mjög mikil í vöruskoðun. Fljótlega eftir að ég byrjaði hófst niðurskurður og hefur eiginlega staðið síðan, þótt margir telji að það sé eitthvað sem nýbúið sé að finna upp.

Skipavaktin gaf best af sér í aukavinnu og síðan pósturinn því sendingar voru handleitaðar. Skipin voru afgreidd á ytri höfn og farið um borð í þau öll með báti á öllum tímum sólarhings. Ýmist var farið með tollbátum eða hafnægubátum. Við fórum einnig til Þorlákshafnar, Hafnafjarðar og Keflavíkur og þaðan var farið út til móts við skipin með litlum lóðsbátum. Við þurftum að sæta lagi og stökkva upp í kaðalstiga á skipshlið og klifra upp eftir honum, til dæmis um borð í oliuskip í öllum veðrum, og fara svo aftur til baka. Ég skil ekki hvernig maður þorði þessu því ég er alveg svakalega lofthrædd. En þetta var eitthvað sem maður gaf ekki eftir og var hluti af starfinu.“

Voru viðskiptavinir ánægðir með þá þjónustu sem þeir fengu?

„Tollverðir litu ekki á starf sitt sem þjónustu heldur eftirlit. Það var annað uppi á teningnum þá. Núna er talað um tollgæslu sem þjónusta en sú þjónusta er þá líka neydd upp á þig í raun og veru. Þú óskar ekki eftir að vera tekinn í skoðun þó þér finnst kannski að skoða eigi alla aðra.

Afgreiðslan er auðvitað hraðvirkari í dag en við heyrum á mönnum sem þekkja bæði gamla og nýja tíma að þeir sakna gamla tímans. Þeir sakna þess að hitta ekki kollega sína eða þá sem voru í sama bransa því þeir voru málkunnugir þessir innflytjendur og hittust oft í bankanum og tollinum. Þó þetta sé að flestu leyti miklu þægilegra í dag eru menn bara lokaðir inni í kassa, það vantar öll mannleg samskipti, eða mikið til. En hver tími hefur sinn gang.“

Hverjar eru helstu breytingarnar hjá tollgæslunni á þínum starfstíma?

„Mesta breytingin hefur orðið við að fara úr pappírskerfinu yfir í rafræna tollafgreiðslu. Pappírinn er svo sem ekkert minni í sjálfu sér en hann er ekki jafn sýnilegur því ekki

þurfa allir að leggja fram pappíra. Og persónuleg samskipti hafa minnkað mikið sem er gríðarleg breyting.

Fyrir tölvuvæðingu fóru tollskýrslur í heilmikið ferli á skrifstofunni. Móttaka var fyrir skjölin og svo sátu konur með farmskrána og færðu inn á hana þegar tollskýrsla var lögð inn. Skýrslan fór svo til tollsins og þar var farið yfir tollflokkinna. Þegar því var lokið fór skýrslan yfir í gjaldamerkingu þar sem vörugjöld og allt svoleiðis voru kóðuð inn á hana. Skýrslan var svo tekin og athugað hvort útreikningar væru réttir. Því næst fór skýrslan til tollendurskoðunar og þar var farið yfir þessi formsatriði sem allir hinir voru búnir að leggja vinnu í og hún afgreidd.

Tollskýrslur fengu númer þegar þær voru tilbúnar til afgreiðslu. Þegar innflytjendur komu svo að vitja þeirra voru gjöldin bókuð og gjaldkerar tóku við greiðslu. Þetta gat allt saman tekið nokkra daga. Hver einasta tollskýrsla þurfti að fara í þetta ferli og á þriðja tug manna komu að þessu.

Þá má nefna að stóru gámarnir sem nú er notaðir þekktust ekki þá. Þessir stóru heildsalar voru ekki komnir til sögunnar og sendingar því smærri en núna, gámarnir voru minni og miklu meira af lausavöru. Það er meira um að tollverðir séu að tína út úr gámum í dag en auðvitað var verið að taka í sundur sendingar og telja upp úr þeim.“

Hvað fannst þér erfiðast í starfinu?

„Í sjálfu sér var starfið ekki erfitt en það sem mér fannst leiðinlegast var að vera að þvælast í klefum skipverja og hnýsast í þeirra persónulegu eigur. Mér fannst heldur ekki eftirsóknarvert að vera á vöktum því ég var með ung börn.“

Við hvað fæst deildin sem þú stjórnar núna?

„Í tollafgreiðsludeildinni fer fram samtímaeftirlit með innflutningi og ýmislegt annað eins og endurgreiðslur á margskonar gjöldum, upplýsingagjöf, ýmsar sérafgreiðslur, útgáfa EUR-skirteina, álagning vörugjalds vegna nýsmíði og breytinga á ökutækjum og fleira.

Við látum stöðva sendingar þegar ákveðnar forsendur eru fyrir hendi og útvegum frekari gögn vegna sendinga sem stöðvaðar eru af öðrum. Svo stöðvast sendingar í tölvukerfinu út af skekkjum og þá notum við tækifærið og köllum eftir gögnum til að athuga hvort þær séu í lagi. Nítján starfsmenn vinna í deildinni, þar af sjö tollverðir.“

Hvernig sérðu framtíð tollgæslunnar fyrir þér?

„Framtíðin er björt og góð.“

gj



NTR,

Norræna tollasamvinnuráðið, 50 ára

Nú eru liðin 50 ár frá því að Norræna tollasamvinnuráðið (Nordisk toldadministrativt råd, NTR) var stofnað. Stofnun ráðsins má rekja til þess að árið 1953 var sett á laggirnar norræn þingmannanefnd til að fjalla um auðveldari samgöngur milli Norðurlandanna. Meðal þess sem nefndin lagði til var einföldun og samræming tollafgreiðslu milli landanna. Norðurlandaráð, sem hélt sinn fyrsta fund þetta ár, tók málið til umræðu og hvatti ríkisstjórnir landanna til að koma slíkum aðgerðum tafarlaust í framkvæmd.

Tollstjórnir Danmerkur, Finnlands, Noregs og Svíþjóðar funduðu í Kaupmannahöfn í september 1953 til þess að fjalla um þessi tilmæli og með hvaða hætti mætti verða við þeim. Á fundinum lagði finnska sendinefndin til að haldnar yrðu ráðstefnur með þátttöku tollstjórna Norðurlandanna þar sem fjallað væri um fagleg úrlausnarefni tollyfirvalda. Þá var einnig lagt til að skipuð yrði sérstök vinnunefnd sem hefði það hlutverk að undirbúa þau málefni sem væri lagt til að kæmu til umfjöllunar á þessum ráðstefnum.

Á næsta fundi í Stokkhólmi 1954 var ákveðið að tollstjórar Norðurlandanna myndu skiptast á að stjórna fundunum og að fundirnir yrðu haldnir í löndunum

til skiptis. Einnig var ákveðið að tilnefndur yrði fastur ritari ráðsins. Tillagan frá Finnlandi bar því strax góðan árangur en það varð biðstaða í málinu þar sem um sama leyti voru umræður í gangi um stofnun norræns tollabandalags. Á sama tíma voru einnig að hefjast umræður um EFTA sem Danmörk, Noregur og Svíþjóð tóku þátt í en Finnland og Ísland urðu aðilar að síðar.

Á fundi árið 1959 var rætt um að koma á nánara samstarfi milli tollstjórna norrænu landanna. Nafnið „Nordisk toldmøde“ sem fram að þessu hafði verið notað var ekki talið nægilega lýsandi fyrir þá starfsemi og markmið sem tekin voru fyrir á fundunum. Sænsk tillaga um að heitið yrði „Det nordiske toldadministrative råd“ var síðan samþykkt.

Á norræna tollafundinum í Helsingfors 9. september 1960 varð gerð samþykkt um samvinnu milli norrænna tollyfirvalda. Þar með var samstarfið formfest með því að tilgreind voru ákveðin markmið, hvernig samstarfinu væri stjórnað og hvaða fastanefndir ætti að setja á laggirnar að viðbættum vinnuhópum sem úthluta mætti tilteknum verkefnum. Á þessum fundi varð Ísland formlegur þátttakandi en hafði frá 1957 haft áheyrnar aðild.

Markmið ráðsins voru að:

- samræma eftir því sem hægt væri ákvarðanir er vörðuð tollamál milli landanna
- stuðla að einföldun í tollafgreiðslu og tolleftirliti er tengdust samgöngum milli Norðurlandanna
- styðja samstarf milli norrænna tollyfirvalda í þeim tilgangi að hindra tollalagabrot og ljúka afgreiðslu mála er þau vörðuðu
- stuðla að miðlun upplýsinga og reynslu í tollamálefnum
- taka til meðferðar almenn áhugaverð málefni er varða tollamál
- miðla upplýsingum um úrskurði í tollamálum milli landanna og stuðla almennt að samstarfi milli tollyfirvalda þeirra
- fylgjast með alþjóðlegri þróun í tollamálum sem gæti verið áhugaverð fyrir löndin
- halda tengslum við önnur norræn samtök sem gætu haft áhrif á samstarfið.

Það norræna samstarf sem hófst formlega í kjölfar þessarar samþykktar er því 50 ára um þessar mundir. Samstarfið hefur á þessum árum borið margvíslegan

ávöxt. Samanburður á löggjöf, verklagsreglum, lausnum og reynslu við hin ýmsu úrlausnarefni eru meðal þess sem ráðið hefur tekið fyrir. Þá hefur það fjallað um samstarf vegna tolleftirlits, samvinnu í baráttunni við ólöglegan innflutning og einföldun og samræmingu tollafgreiðslu milli Norðurlandanna.

Samvinnan innan NTR hefur leitt af sér ýmsar samþykktir með það að markmiði að einfalda samstarfið og gera það árangursríkara, einkum með tilliti til eftirlits og fyrirbyggjandi aðgerða vegna smygls. Má þar til dæmis nefna samkomulag um skipsforða fyrir farþegaskip, sem Ísland varð reyndar aldrei aðili að, samræmdar leiðbeiningar um stofnun tollfrjálsra verslana og eftirlit með þeim og fleira. Árið 1982 var gerður samningur milli Norðurlandanna um gagnkvæma aðstoð í tollamálum. Markmiðið með honum var að auðvelda samstarf í öllum tollamálum og formfesta það samstarf sem þróast hafði á milli tollstjórnanna, meðal annars með því að skiptast á upplýsingum varðandi farþega og farartæki er tengdust smygltilraunum. Milli þeirra landa sem hafa aðliggjandi landamæri var og er samstarfið enn nánara.

Unnið var að því meðal annars að samræma reglur um tollfrjálsan farangur ferðamanna, til dæmis hvað varðaði magn áfengis, tóbaks og slíkra vara og heildarverðmæti þess sem mætti flytja inn gjaldfrjálst. Var það í anda þess sem Norðurlandaráð hafði lagt upp með í byrjun til að stuðla að einfaldari og auðveldari samskiptum milli landanna varðandi ferðamenn. Fljótlega eftir 1960 var komið á verulegt samræmi í þessum reglum og var unnið áfram að því næstu ár.

Í upphafi störfuðu tvær fastanefndir undir NTR: tollskrárnefndin og almenna nefndin. Tollskrárnefndin hafði að markmiði að fylgjast með þróun og stuðla

jafnframt að samræmdri tollflokkun með því að skiptast á sjónarmiðum og reynslu varðandi hana. Ein af ástæðum þessa samstarfs var að Brussel-skráin hafði verið tekin í notkun og þjóðirnar voru að fóta sig í notkun hennar. Fyrir utan hina formlegu fundi komust á bein tengsl sem hægt var að nýta til samráðs utan fundanna og menn skiptust á upplýsingum um ákvarðanir í tollflokkun hvor öðrum til fróðleiks. Einnig átti sér stað samráð í þessum vinnuhópi vegna tengdra atriða í EFTA samningnum. Mál eins og tollverð og tollvigt voru til dæmis rædd og hvernig væri tekið á þeim. Tollskrárnefndin starfaði til 1975 þegar hún var lögð niður.

Aðal vinnuhópur NTR milli ráðsfunda var almenna nefndin sem fyrst hét „almindelig udvalg“ en seinna „arbejdsudvalget“ og hafði það hlutverk samkvæmt samþykktum NTR að:

- sinna málefnum ráðsins á milli fundum þess
- fylgjast með þróun tollamála á Norðurlöndum hvað varðaði verkefni ráðsins
- fylgjast með alþjóðlegri þróun sem varðaði málefni ráðsins
- hafa frumkvæði varðandi mál sem ráðið tæki til meðferðar
- undirbúa og greina málefni sem ákveðið væri að fjalla um á fundum ráðsins
- skiptast á sjónarmiðum og reynslu varðandi málefni ráðsins
- vera almennur vinnuhópur ráðsins eftir atvikum.

Almenna nefndin kom saman einu sinni til þrisvar árlega til að undirbúa ráðsfundina sem voru haldnir annað hvert ár. Nefndin var síðan lögð niður með breytingum sem gerðar voru á samþykktum ráðsins á tíunda áratugnum en þá var sett á laggirnar sérstakur ritari

(secretariat) ráðsins, sem tollstjórn þess lands sem fer með formennsku hverju sinni sér um og hefur það hlutverk að sjá um málefni ráðsins formennskutímabilið. Fundir ráðsins urðu þá um leið árlegir og jafnframt lagt meira upp úr óformlegri umfjöllun og upplýsingaskiptum.

Fyrir utan almennu nefndina voru einnig stofnaðir ýmsir vinnuhópar sem komu saman eftir þörfum. Sá sem starfað hefur lengst er tollgæsluhópur og er hann enn starfandi. Þar er fjallað um tollgæslumálefni og hefur starfsemi hópsins eftir samstarf milli landanna á því sviði og reynst mikilvægur samstarfsvettvangur. Aðrir hópar sem hafa starfað um árabíl eru samstarfshópur um tölvvædda tollafgreiðslu, fræðsluhópur sem er samstarfsvettvangur um fræðslumál á tollasviði, vinnuhópur um innheimtumál og fleiri. Einnig hafa starfað hópar sem hafa unnið að sértækum úttektum eða verkefnum samkvæmt ákvörðunum ráðsins.

Á þessum 50 árum hefur komið í ljós að samstarfið innan NTR hefur verið öllum þjóðunum dýrmætt, en vafalaust ekki síst okkur hér heima sem höfum notið góðs af reynslu og þekkingu frændþjóða okkar. Má segja að þetta samstarf hafi opnað margar dyr og stýtt okkur leiðina í þeirri viðleitni að gera íslensk tollamál alþjóðlegri og í meira samræmi við það sem er að gerast á alþjóðavettvangi. Ótrúleg velvild og opinská samskipti hafa auðkennt samstarfið og er mikilvægt að rækta það áfram öllum aðilum þess til hagsbóta.

Núverandi formaður ráðsins er Snorri Olsen tollstjóri og tók hann við formennsku nú í haust.

Karl F. Garðarsson,
forstöðumaður rekstrarsviðs

(Við ritun þessarar greinar var stuðst að hluta við 25 ára afmælisrit NTR)



Tollurinn vann sína vinnu vel

Stóra húsgagnamálið kom upp árið 2009 en þá lagði tollgæslan hald á tvo 40 feta gáma sem komu frá Kína. Málið er það stærsta hér á landi á sviði hugverkabrota. Hér á eftir segir Eyjólfur Pálsson, eigandi verslunarinnar Epal, fá því hvernig þetta atvikaðist.

„Já, það hringir í mig einstaklingur og segist vita um að ákveðinn aðili ætli að flytja inn mikið magn af fölsuðum húsgögnum. Ég spyr hvort hann hafi einhver gögn í höndunum. Hann játar því og ég spyr hann þá hvort hann sé til í að láta mig hafa þau – já, ef þú segir ekki hver ég er. Ég lofaði honum því og hef haldið þann trúnað. Ég fékk síðan gögnin og sendi þau til tollgæslunnar í samráði við Erlu Árnadóttur, lögfræðing hjá Lex, sem vann að þessu máli fyrir mig.“

Varstu sáttur við vinnubrögð tollgæslunnar í þessu máli ?

„Tollurinn vann sína vinnu rosalega vel. Þar var hlustað á mig og þeir settu eitthvað upp í kerfinu sínu. Það unnu allir af fagmennsku og markvisst, vissu alveg hvað þeir

voru að gera. Mér fannst það mjög þægilegt.

Mér var svo boðið að fara í gegnum gámana því ég hafði þekkingu til að segja til um hvað væri falsað og hvað ekki enda þekki ég vel mínar vörur. Nokkrir aðrir innflytjendur voru líka fengnir til að líta á það sem þeir höfðu umboð fyrir. Ég held að það hafi verið um 150 hlutir sem tengdust mínu fyrirtæki. Síðan hafði ég samband við mína birgja og spurði hvort þeir væru til í að Erla tæki málið að sér fyrir þá sem þeir samþykktu. En mér fundust umboðsmenn hinna fyrirtækjanna ekki sinna þessu nógu vel svo ég hringdi bara út í birgjana, af því að ég kannast við þá flesta, og fékk þá til að vera með. Kostnaðurinn deildist á svo marga að ég held að þetta hafi ekki verið dýrt fyrir þá. Þessu máli lauk síðan með því að hlutunum var fargað.“

Hvað með umfjöllun fjölmiðla?

„Ég held að það sé mjög mikilvægt fyrir okkur réttthafana, og ekki síður fyrir ykkur hjá tollgæslunni, að fá fjölmiðlana til að fjalla um svona mál og segja frá því sem þið eruð að gera. Ekki til að ráðast á þá sem eru að standa í þessum

Hér til hliðar er ein frægasta hönnunarvara Dana á sviði húsgagna, **Eggið** eftir Arne Jacobsen. Í aðgerð tollgæslunnar var lagt hald á tugi falsaðra eintaka



innflutningi heldur til að koma því áleiðis að þetta sé lögbrot. Og þið þurfið að flagga meira þeim árangri sem þið náðið. Ekki til að hampa sjálfum ykkur heldur sem fyrirbyggjandi aðgerð því mikið af þessum falsaða varningi getur verið hættulegur, til dæmis snyrtivörur, lyf og leikföng. Ég held að miklu máli skipti að almenningur átti sig á þessu.”

Nú ert þú í vinnuhóp Einkaleyfastofu um hugverkarrétt, hvernig kom það til?

„Ég er nú engin stofnun þó ég hafi verið lengi að,“ segir Eyjólfur og hlær. „Ég hélt erindi um málaferli sem ég hafði staðið í á degi höfundarréttar í Norræna húsinu og var í framhaldi af því fenginn til að taka þátt í þessum hóp. Í hópnum eru fulltrúar mismunandi rétthafa og mér finnst skynsamlegt að hafa þetta allt saman. Menn skilja kannski ekki höfundarrétt hvað hönnunina varðar en menn skilja hann þegar tónlistin er annars vegar. Við eigum að vinna saman, þetta er sameiginlegt verkefni, og ég held að þessi hópur gegni mikilvægu hlutverki. Ef við göngum í ESB skilst mér að hér eigi að vera svona hópur

til að vinna að þessum málum. En ég held að það þurfi áróður og kannski þessi heimasíða (www.falsanir.is) sem verið er að vinna að bæti þar úr.”

Hvert er svo markmiðið?

„Við þurfum að fá alla Íslendinga til að vera vakandi fyrir ólöglegum innflutningi og að þeir eigi að láta tollinn eða rétthafa vita af honum. Þetta er mikilvægt vegna þess að það er verið að grafa undan efnahagnum með því að selja kópíur. Ég hef stundum verið að afsaka fólk með því að segja að það skilji þetta ekki, fatti ekki hvaða hagsmunir eru í húfi. Það er mikil uppbygging í hönnun á Íslandi og þeir sem eru að þróa og skapa eyða miklum peningum og tíma í það og þurfa að fá eitthvað til baka. Þetta skapar atvinnu og ekki veitir af á þessum síðustu og verstu tímum. Ég er sjálfur hönnuður, hef mikinn metnað fyrir hönd hönnunar og ber mikla virðingu fyrir henni. Og vil líka að aðrir gera það. Þar af leiðandi þoli ég ekki þegar verið er að selja eftirlíkingar.”

bök



Ráðstefnugestir við Geysi í Haukadal

Árleg ráðstefna norrænu tollstjóraembættanna um hugverkarétt

Í byrjun september stóð tollgæslan fyrir ráðstefnu um hugverkarétt (IPR) á Hótel Loftleiðum. Hér var um að ræða árlega ráðstefnu norrænu tollstjóraembættanna um hugverkarétt og var þetta í þriðja sinn sem hún var haldin.

Fyrsta ráðstefnan var haldin í nóvember 2008 í Helsinki. Hún kom þannig til að danski tollurinn hafði átt óformlega fundi með annars vegar norska og hins vegar sænska tollinum þar sem rædd voru einstök mál og verklag varðandi hugverkarétt. Finnski tollurinn vildi taka þátt í þessum fundum og bauð fulltrúum frá hinum löndunum þremur til Finnlands. Norski tollurinn hélt næstu ráðstefnu sem fór fram í september 2009 í Osló. Norðmenn buðu Íslendingum að taka þátt og sótti sá sem þetta skrifar ráðstefnuna fyrir hönd Tollstjóra.

Þriðja ráðstefnan (Nordic IPR Seminar 2010) var svo haldin hér á landi dagana 2. og 3. september síðastliðinn. Tólf erlendir gestir sóttu ráðstefnuna, en þeir komu frá Danmörku, Finnlandi, Færeyjum, Noregi og Svíþjóð auk Charlottu Lindgren frá Europol, Dennis M. Fetting frá National IPR Coordination Center í Arlington, Mike Netherland sem er nýr yfirmaður skrifstofu ICE í Kaupmannahöfn, Motoyuki Okura frá Alþjóðatollastofnuninni (WCO) og Pol Meuleneire frá belgíska tollinum. Auk þeirra sátu ráðstefnuna 15 fulltrúar frá Tollstjóra, einn frá lögreglunni á Suðurnesjum og einn frá fjármálaráðneytinu.

Fyrri daginn fluttu fulltrúar Norðurlandanna erindi um stöðu mála í sínu landi. Af þeim var einna áhugaverðast að hlusta á fyrirlestur Trine K. Dancygier frá danska tollinum en Danir eru einna fremstir Norðurlandanna í þessum málaflokki. Sérstaklega var áhugavert að sjá hversu margir í danska tollinum sinna málum tengdum hugverkabrotum eða 28 manns. Er þetta margfalt á við hin Norðurlöndin þar sem einungis einn eða tveir starfsmenn sinna málaflokknum í fullu starfi. Eftir hádegi voru svo fyrirlestrar frá Europol, belgíska tollinum og ICE. Fyrirlestur Pol Meuleneire var mjög áhugaverður, ekki síst fyrir gestina frá Keflavík, því hann starfar við einn stærsta flugvöll Belga, Zaventem í Brussel. Fulltrúi ICE vakti einnig lukku enda líflegur fyrirlesari.

Seinni daginn var opin málstofa sem var auglýst í fjölmiðlum auk þess sem tengslanet vinnuhóps Einkaleyfstofu var nýtt. Á málstofunni voru flutt erindi frá danska og bandaríska tollinum, Europol og WCO og Lovísa Jónsdóttir, lögfræðingur hjá Árnason Faktor, flutti líka erindi. Málstofan tókst vel og hana sóttu rúmlega 80 manns. Eftir ráðstefnuna var farið með hópinn á Gullfoss og Geysi og vakti ferðin mikla ánægju meðal erlendu gestanna sem flestir voru að koma í fyrsta sinn til Íslands.

Næsta ráðstefna verður haldin í Færeyjum.

bök



Góð samstaða

Birgir Már Friðriksson tollvörður var að læra húsasmíði og búinn að vera í því fagi lengi þegar hann fór að langa til að breyta til og prófa eitthvað annað, var orðinn þreyttur á því sem hann var að gera. Tengdafaðir hans benti honum á að sækja um hjá tollinum og hann byrjaði svo sem sumarstarfsmaður á Keflavíkurflugvelli.

„Það kom mér skemmtilega á óvart hvað mórallinn var góður,“ segir Birgir, „og samstaðan heillaði mig. Svo sótti ég um á gegnumlýsingarbílum stóra í Reykjavík, komst inn og var ráðinn formlega í júní 2008. Og hér er líka mjög góð samstaða.“

Hvernig er vinnunni á gegnumlýsingarbílum háttað?

„Við erum fimm sem skiptumst á að vera á gegnumlýsingarbílum í eina viku í senn. Á meðan eru hinir sem ekki eru á bílnum í vöruskoðun. Við fáum beiðnir um gegnumlýsingu á gámum, bílum og yfirleitt öllu sem passar inn í skannann. Þessar verkbeiðnir koma frá greiningardeild, vöruskoðun og öðrum deildum sem vilja láta skanna eitthvað.“

Við pöntum svo tiltekinn gám samkvæmt verkbeiðni, skönnum hann, skoðum myndina, sendum svarið og spyrjum hvort við eigum að aðhafast eitthvað meira. Ef svarið er játandi vinnum við þetta oftast mjög náið með hundamönnum og vöruskoðun.

Ef við sjáum eitthvað óeðlilegt í gámi fáum við hund með okkur og hann er viðstaddur opnunina. Sýni hann engan áhuga förum við samt og skoðum það sem okkur langar að sjá og berum það saman við myndina. Og af þessu lærum við. Þetta ferli höfum við reynt að einfalda eftir bestu getu svo rennslið verði sem best.“

Hvaða orð fer svo af tollgæslunni?

„Þegar ég er spurður að því hvað ég sé að gera og segist vinna hjá tollgæslunni í Reykjavík hef ég oft lent í því að fólk rekur upp stór augu. Það veit ekki einu sinni af tollgæslunni í Reykjavík. Þetta er mikið skilningsleysi en fólk ímyndar sér oft að hlutirnir séu öðruvísi en þeir eru. Mér heyrir vera talsverð neikvæðni í garð tollgæslunnar.“

Þú ert í Tollskólanum, hver er reynsla þín af kennslunni þar?

„Mér finnst til dæmis að kennslan í tollflokkun hafi verið mjög gagnleg. Ég held að eftir að við förum að skoða tollflokkunina almennilega hafi það skilað ríkissjóði háum fjárhæðum í tekjur.“

Svo var gott að vita hvernig á að bregðast við erfiðu fólki og að læra um agann. Allt þetta hefur haft áhrif á mann. Í náminu er líka lagður góður grunnur að því að halda kynningar sem ég hef þurft að gera. Lögfræðin og tollflokkin eru einna skemmtilegustu fögin - og svo auðvitað lögregluæfingarnar.“

Hefurðu nokkuð hugleitt hver farmtíð tollgæslunnar hér yrði ef við samþykktum að ganga í ESB?

„Ég býst ekki við að tollgæslan hér myndi leggjast af ef við færum inn í ESB. ESB-löndin eiga að skoða 5% af innflutningi á ytri landamærum, til dæmis frá Bandaríkjunum, Kanada og Ástralíu, og þá þyrfti jafnvel að efla tollgæsluna ef eitthvað væri, því núna held ég að við skoðum minna en 2%. En það er margt annað sem kæmi á móti, frjálsari för og minni heimildir til skoðunar. Þetta vegur svona salt, maður er ekki alveg viss. Það skiptir líka máli að við förum nú þegar mikið eftir ESB-stöðlum.“

Ég lít bara á framtíðina í tollgæslunni björtum augum. Starfið er fjölbreytt og spennandi og starfsandinn góður. Við förum víða á gegnumlýsingarbílum, meðal annars í verkefni á Grundartanga og Seyðisfirði, og erum alltaf að upplifa eitthvað nýtt.“

bg / sg



„Vinnið þetta af hófsemi og kurteisni...“

Einar Birgir Eymundsson, fyrrum deildarstjóri á Keflavíkurflugvelli, starfaði í tollgæslunni frá 1957 til 2004, eða í 47 ár samfellt, og hafa fáir tollverðir staðið vaktina jafn lengi. Á fyrstu árum hans lenti mikill fjöldi flugvéla á Keflavíkurflugvelli. „Í endurminningunni finnst mér ég aldrei hafa séð annan eins fjölda flugvéla hér á landi, sérstaklega á kvöldin þegar allt var þakið af þeim svo langt sem sást. Það voru einfaldlega engar vélar til þá sem flugu í einum áfanga milli Evrópu og New York, þær urðu að lenda einhvers staðar á leiðinni og megnið af Atlantshafsfluginu fór í gegnum Keflavíkurflugvöll nema þær vélar sem fóru suðurleiðina og lentu á Azoreyjum, stundum vegna veðurs og vinda.

Pan American flugfélagið hafði á þessum tíma leyfi til farþegaflugs héra, var með talsverða starfsemi á vellinum,

stöðvarstjóra og starfslið, og millilenti þar tvisvar í viku á leið til og frá New York. Þá var ekkert íslenskt farþegaflug frá Keflavík.

Loftleiðir koma svo með sexurnar og algengast var að þær lentu í Reykjavík. En fyrir Ameríkuflugið þurfti að fylla vélarnar af eldsneyti í Keflavík af því að þar voru nógu langar flugbrautir til þess að fara með þær fullhlaðnar í loftið og þá voru farþegarnir jafnvel keyrðir suður eftir. Eldhúsið og raunar farþegaafgreiðslan líka voru í Reykjavík. Loftleiðamenn áttuðu sig á að þetta gat ekki gengið lengi svona, færðu sig smám saman suður og hættu að lenda í bænum.

Miðað við allan þann fjölda sem fór um Keflavíkurflugvöll sáu framsýnir menn að það var alveg ótækt að geta ekki selt þessu fólki eitthvað annað en kaffi og kleinur. Fríhöfnin kom svo til

sögunnar haustið 1958. Þá náttúrulega byrjuðu vandræðin því gamla flugstöðin var bara opin bygging og ekkert rými fyrir farþega sem höfðu hér skamma viðdvöl. Og þarna fóru strax í gang lífleg viðskipti. Verslunin sjálf var svolítið aflökuð og tollgæslan var sett í það að taka við varningnum sem farþegarnir urðu að skilja eftir hjá okkur þangað til þeir gengu út í flugvél. Þetta var ansi mikil vinna og stóð þar til „transit“ kom loks í gömlu flugstöðina 1967.

Á þessum árum sáum við um alla tollafgreiðslu á skipum í Keflavík, Sandgerði og jafnvel Grindavík sem var talsvert stór þáttur. Einnig höfðum við alla tíð það sem ég kalla útlandingaeftirlit, sem hélst áfram í samstarfi við lögreglu eftir Schengen-samninginn 2001, þangað til það var tekið úr okkar höndum 2002.

Hvernig voru samskipti tollgæslunnar við varnarliðið?

„Þau voru bara ágæt. Hermennirnir voru með okkur í hliðunum. Þeim dauðleiddist að hanga þarna strákagreyjunum en það var alveg árekstralaust á milli okkar og þeirra.

Það kom mörgum á óvart að herinn skyldi fara?

Ég sagði stundum við samstafsfolk, meira í gríni en alvöru, eftir að þeir voru búnir að byggja almennilega yfir sig milli 1980 og '90: Hvað verður um allar þessar byggingar ef og þegar Kaninn fer? Elskan mín góða, Kaninn fer aldrei, var svarið.

Ég tel mig vita að þegar vinstri stjórnin var við völd á sínum tíma og Lúðvík Jósepsson var ráðherra komu menn til hans og fóru að ganga eftir því að herinn yrði látinn fara eins og lofað hafði verið. Þá sagði Lúðvík einfaldlega: Já, allt í lagi, við skulum standa við þetta, en hvaðan eiga peningarnir þá að koma. Hann var búinn að setja sig inn í málið og sá hvað peningastreymið var mikið frá Bandaríkjunum. En hvort sem menn voru með eða á móti varnarliðinu er uppbyggingin á Keflavíkurflugvelli stór þáttur í atvinnusögu okkar. Hitt er svo annað mál, ég las það í einhverri blaðagrein, að rannsókn leiddi í ljós að svona herstöðvar sem settar eru niður víðsvegar, hvort sem þær eru í Bandaríkjunum eða annars staðar, drepa annað atvinnulíf því allt snýst um herstöðina. Menn ganga þarna að öruggri og vel-launaðri vinnu og afleiðingin er að nánast öll önnur starfsemi deyr út með tímanum nema sú sem snýr einmitt að þessu.“

Einar Birgir er fljótur til svars þegar við spyrjum hvað honum sé minni-

stæðast úr starfinu. „Einhverjir eftir-minnilegustu og skemmtilegustu dagar sem ég man eftir þarna tengdust fundi Reagans og Gorbatsjovs í Höfða haustið 1986. Strax og þetta var ákveðið fór að streyma inn í landið mannskapur frá öllum stærstu fréttastofum heims. Þetta var látlaus straumur og skall á fyrirvaralítið. Hlutirnir gerðust hratt og menn urðu að leggja á sig mikla vinnu og skila henni vel. Mannskapurinn var þreyttur eftir að þessu lauk, vinnuskyldan var ótakmörkuð og við fórum bara ekkert heim ef því var að skipta.

Og í framhjáhlaupi, af því að við erum að tala um þetta, man ég alltaf eftir því að þegar Gorbatsjov kom var ég svo heppinn að lenda í fremstu viglínu úti á rampi. Þar var Ríkissjónvarpið mætt ásamt mörgum öðrum og Ögmundur Jónasson sem nú er ráðherra var þá fréttamaður. Nema hann kemur því einhvern veginn í gegn að Gorbatsjov fellst á stutt viðtal, en þá ætla öryggisverðirnir og utanríkisráðuneytið að stoppa þetta af. Ég var áheyrandi að því að Ögmundur sagði einfaldlega við þá: Hér er um að ræða einstakan atburð, ætlið þið að bera ábyrgð á því að ekki fáið þetta viðtal við æðasta mann Sovétríkjanna? Hann hafði sitt í gegn, þetta var mjög skemmtilegt og ég virði hann fyrir að standa á sínu.

Aðrir tveir þjóðaleiðtogar, Nixon og Pompidou, höfðu hist á Kjarvalsstöðum vorið 1973, en þá reyndi ekki eins mikið á. Vopnaeftirlit var oft hert á sjöunda og áttunda áratug síðustu aldar eftir hryðjuverk Baader-Meinhof í Vestur-Þýskalandi og Rauðu herdeildarinnar á Ítalíu og einnig eftir hryðjuverkin í Bandaríkjunum 11. september 2001. Þá gengu lögreglumenn okkar um með byssur.

Starf tollvarða á Keflavíkurflugvelli

er ekki stöðug vinna frá klukkan níu til fimm. Upp koma ófyrirséðir atburðir og kostnaðarsamir, til dæmis sprengjuhótanir og ýmislegt annað í sambandi við öryggismál og hælisleitendur. Þess vegna er vont að gera ráð fyrir þessu öllu í fjárhagsáætlun.

Hvernig var svo að flytja í flugstöð Leifs Eiríkssonar?

„Það var gríðarleg vinna og miklar tarnir síðustu dagana áður en við fluttum vorið 1987. Aðstaðan var að mörgu leyti mun betri og ef til vill færð svolítið meira í nútímaform. Í gömlu flugstöðinni var oft verið að klastra við hlutina, þó okkur liði ágætlega þar og hefðum góða einka-aðstöðu.

Það verður svona miklu meiri aðskiláður á öllu í nýju flugstöðinni. Fljótlega eftir að við komum þangað var farið að efla fíkniefnadeildina en við höfðum í gömlu flugstöðinni mjög ótulan forgöngumann í þessu sem var Kristján Pétursson, deildarstjóri þar í tuttugu ár. Og fraktin fluttist alveg á sér stað eftir að Flugleiðir byggðu nýja vöruskemmu.

Að vera í tollgæslunni var tiltölulega gott hlutskipti. Erfiðast fannst mér að þurfa að ganga mjög nærri fólki við leit að fíkniefnum og það tók hreinlega á stundum að tala við þá sem voru í uppnámi. Starfinu fylgja mikil mannleg samskipti því straumur farþega liggur um flugstöðina daglega, oft yfir 2000 komufarþegar og svipaður fjöldi í brottförum. Við nýbyrjaða tollverði vil ég segja það sama og ég sagði við unga fólkið sem kom í afleysingar: Vinnið þetta af hófsemi og kurteisi og forðist allar öfgar.“

bg / jg



„Ég reyndi alltaf að hugsa mig tvisvar um“

Sú afstaða að vandamálin séu til þess að leysa þau gengur eins og rauður þráður í gegnum sögur Arilíusar Harðarsonar, fyrrverandi yfirtollvarðar, úr starfinu í flugstöðvunum tveimur á Keflavíkurflugvelli, þeirri gömlu og nýju. Röddin er hljómmikil og hann á auðvelt með að segja frá eins og margir kannast við.

Þegar við spyrjum hann um eftirminnileg atvik á starfsferlinum verður hann hugsí sem snöggvast, segir að erfitt sé að taka eitthvað út úr, „en mér stendur kannski næst þegar hin fræga kvikmyndaleikkona Cameron Diaz kom til þess að veiða lax fyrir nokkrum árum. Þessu hafði verið lekið í blöðin og þarna var allt löðrandi af blaðamönnum. Stúlkun sem kom til að taka á móti henni spyr hvort eitthvað sé hægt að gera í þessu, því leikkonan hafi tekið sérstaklega fram að hún vilji ekki neitt vesen, ætli bara að fá að vera hér í friði til þess að hvíla sig.

Maður varð að vera fljótur að hugsa og ég segi við stúlkuna: Þú ferð bara út í þinn bíl og keyrir í burtu. Þá sjá allir blaðasnáparnir að hún hefur ekki komið. Á hringtorginu snýrðu við og kemur til baka brottfaramegin í flugstöðina. Ég skal koma með hana þangað.

Við förum svo tveir tollverðir með þessa elsku, sem

vissi alveg hvað var að gerast, og konu í fylgd með henni. Á leiðinni mætum við starfsmanni í flugstöðinni og hann segir í gamansömum tón: Arilíus, hvernig stendur á því að þú ert alltaf nálægur þegar fagarar konur eru á ferð? English please! segi ég.

Hann spyr þá aftur: How come that you are always present when there are beautiful ladies around?

If there is a beautiful lady around there has to be a handsome man also, svara ég.

Hún var svo ánægð með þetta að hún tók utanum mig og knúskyssti. Ég fór auðvitað ekki í bað í viku á eftir! Allt gekk vel og þeir sem biðu eftir leikkonunni við rennihurðina sem farþegarnir komu út um urðu auðvitað aldrei varir við hana.“

Arilíus byrjaði að vinna við vopnaleit og síðan vega-brefaeftirlit. „Tímarnir voru aðrir og vinnulagið svolítið öðruvísi. Maður byrjaði auðvitað á því að spyrja ferðamanninn hvað hann ætlaði að gera hérna og hvað hann væri með af peningum. Það var ekkert heilagt mál. Þú áttir að geta sannað að þú gætir haldið þér uppi miðað var við ákveðna upphæð á sólarhring. Gæti ferðamaðurinn ekki sýnt fram á að hann hefði nóg til uppihalds var

ekki annað að gera en senda hann út aftur. Auðvitað var þetta kannski ekki alveg eftir bókinni en það sparði margar milljónir.

Ég segi oft frá því þegar ég stoppaði einu sinni einn svona. Það var grenjandi hríð og leiðindaveður og hann var bara geymdur uppi á stöð í transit. Morguninn eftir þegar búíð var að breyta miðanum hans, spurðu tvær elskur sem voru hjá Flugleiðum: Hvernig fórstu að því að losna við þennan? Ekkert mál, sagði ég. Ég fór bara með hann að glugganum, sýndi honum út og sagði að svona gæti veðrið verið hér mánuðum saman. Svo benti ég inn á þjónustuborðið þar sem þið sátuð og sagði við hann að svona væri nú kvenfólkið á Íslandi. Hann féllst þegar í stað á það að fara! Þær tók þessu vel, enda bara til gamans gert.

Gamla flugstöðin var í notkun til 1987 og ýmislegt breyttist þegar við fluttum upp eftir í þá nýju. Við tollverðirnir lokumst meira af í okkar umhverfi og höfum minni samskipti við annað starfsfólk. Ég var í vegabréfaeftirlitinu, reyndar kölluðum við okkur útlendingaefirlitsmenn en þeir voru ekki hrifnir af því í útlendingaefirlitinu þó við hefðum miklu meiri afskipti af útlendingum en þeir nokkurn tímann. Við héldum bókhald yfir þjóðerni allra sem hingað komu eða fóru héðan og notuðum til þess talningarblöð. Svo létum við útlendingaefirlitið og síðar ferðamálaráð fá tölur mánaðarlega. Þessu var svo hætt af því að það þótti of mikil vinna.

Áður en við gerðumst aðilar að Schengen 2001 var lögreglan búin að vera í kringum okkur í svólítinn tíma og við vorum svo settir yfir til þeirra. Þegar þeir voru búnir að læra allt sem við kunnum og taka við af okkur fer ég í almenna tollinn sem við köllum svo, það er að segja farþegamóttökuna. Og þó að gengið hafi á ýmsu þar lenti ég aldrei í neinum illindum, get kannski þakkað það því að vera léttur í lund og geta brosað og hlegið.

Og nú dettur mér í hug sagan af manningum sem var

tekinn með nokkrar flöskur af eðalvíni sem hann ætlaði að gefa vini sínum í afmælisgjöf. Þetta var stór og mikill dreki, steig ekki í vitið þó kannski sé ekki fallett að segja það, og ætist við að menn voru að stimpast við hann þarna frammi. Svo var allt komið í hnút og það var komið með hann inn til mín. Ég ætlaði að loka hurðinni en tollvörðurinn fyrir utan vildi hafa rifu á henni til að geta komið mér til aðstoðar ef þörf krefði, því maðurinn varð orðinn svakalega vondur. Við fórum að ræða málið og niðurstaðan varð 12.500 króna sekt og vínið gert upptækt. Ég var lengi að ná honum niður en sagði við hann að lokum: Nú skal ég segja þér hvernig þú leysir þetta afmælisgjafamál. Þú tekur þessa kvittun sem ég er búinn að prenta út fyrir þig, rammar hana inn og gefur vini þínum hana sem sönnun þess að þú hafir ætlað að gefa honum þetta fína vín en tollararnir hirt það af þér. Þetta fannst honum mjög sniðugt, borgaði sektina og vínið fór í eyðingu. Hann þakkaði mér svo innilega fyrir með handabandi og brosti hringinn þegar hann fór.“

Arilíus var samtals í 33 ár í tollgæslunni á Keflavíkurflugvelli, frá 1975 til 2008, og segir starfið hafa verið skemmtilegt og þroskandi. „Ég tók mjög snemma þann pól í hæðina að fara eftir orðum Ólafs heitins Jóhannessonar sem sagði einhvern tímann, þegar mikið uppnám varð útaf því að tollurinn hefði lagt hald á jólamat sjómannaþjölkskyldna í Reykjavík, að hann ætlaðist til að menn notuðu þrjústvitíð. Auðvitað eru lög, reglur og reglugerðir til þess að fara eftir þeim en við megum ekki láta hengja okkur fyrir smámunasemi.“

Ég reyndi alltaf að hugsa mig tvisvar um. Auðvitað varð mér á eins og öllum en ég held að tollvörðum sé mikilvægt að hafa þetta í huga, og að láta ekki ná sér upp. Ég sagði oft við vaktina mína: Farið ekki að rífast, þá segir maður eitthvað sem ekki er hægt að standa við.“

bg / jg



„Það vantar fleiri konur“

„Fólk er almennt mjög forvitið um hvað við gerum og hvers vegna, en jafnframt finnst mér það stundum örlítið neikvætt gagnvart starfinu okkar sem líklegast stafar af skilningsleysi,“ segir María Anna Guðmundsdóttir tollvörður. „Stundum heldur fólk að við séum að gera hlutina til þess að vera leiðinleg vegna þess að það þekkir ekki lögin sem búa að baki. Það myndi enginn fara að vinna þetta starf til þess eins að vera leiðinlegur. Spurning hvort við gætum ekki haft áhrif á viðhorfið til tollsins úti í samfélaginu með því að kynna betur það sem við gerum jákvætt.“

María Anna byrjaði í sumarafleysingum í farþegaafgreiðslunni á Keflavíkurflugvelli sumarið 2005 og hefur unnið þar samfellt síðan í febrúar 2008. Henni finnst starfið skemmtilegra en hún hafði búist við, átti von á því að þurfa að standa í miklu stappi og leiðindum en sú varð ekki raunin nema að litlu leyti. Með vinnu stundaði hún nám við Háskóla Íslands og lauk BA-prófi í uppeldis- og menntunarfræðum. „Eftir það fór ég að kenna en entist ekki nema

í þrjá mánuði, þá fann ég að þetta var ekki fyrir mig. Munurinn á því að kenna og vera í tollgæslunni er sá að þú ert oftast að eiga við sömu börnin í skólanum en yfirleitt ekki sama fólkið í tollinum. Þegar þú stendur þig vel í tollinum og nærð einhverju sem skiptir miklu máli, fíkniefnum, vopnum eða einhverju slíku, fer hjartað að slá hraðar og svo kemur þessi vellíðunartilfinning sem ég var fljót að átta mig á að mér líkaði vel. Í kennslunni gengur þetta hægar fyrir sig og árangurinn næst á lengri tíma. En ég er frekar óþolinmód svo ég vil fá verðlaunin strax.“

Hefurðu unnið á Keflavíkurflugvelli allan tímann?

„já, aðallega í farþegamóttökunni en svo tókum við einkavélarnar, aðstoðum við hraðsendingar og hjálpum til við öll þau verkefni sem sinna þarf hverju sinni, eins og að skoða búslóð sem hefur komið með flugi eða eitthvað þannig.“

Þetta er fjölbreytt starf. Fólk heldur að maður standi

allan daginn á grænu hliði og geri ekki neitt annað. En sem betur fer býður starfið upp á mikið meira. Það er alltaf eitthvað spennandi að gerast.“

Á hvaða forsendum stöðvið þið farþega?

„Við stöðvum þá á þeirri forsendu að við erum að sinna eftirliti og leitin bara handahófskennd. Stundum eru hundar á hliðinu með okkur og þá aðstoðum við hundaþjálfarana við leit á fólki sem hundarnir sýna áhuga.“

Annars má segja að um sé að ræða svona grunngreiningu. Ef við vitum til dæmis að frá ákveðnum stað koma oft farþegar með aukaáfangi, aukatóbak og mikinn mat þá stöðvum við kannski aðeins fleiri.

Við vitum líka að innflutningur á vopnum og öðru slíku eykst mikið um sumartímenn. Það er oft ungt fólk sem kemur með þetta til landsins. Þarna eru á ferðinni sverð, hnifar, handjárn, loftbyssur og margt fleira. “

Þá þarf að að bregðast skjótt við?

„Já, eða bara aðlagast í raun og veru því sem er í gangi hverju sinni. Þú getur aldrei ákveðið fyrirfram hvað þú ætlar að gera. Maður er endalaust að læra í þessu starfi.“

María Anna er að ljúka Tollskólanum og henni finnst skólinn vera alveg ágætur. Námið sé ekki eins auðvelt og henni hafi verið sagt, það þurfi að hafa fyrir því og margt sé áhugavert. „Allt sem tengist fikniefnum og áhættugreiningu er mjög spennandi. Mér finnast starfsheimildirnar í lögfræðinni svolítið áhugaverðar og það var gaman á björgunaræfingunni hjá Sjómannaskólanum um daginn þegar við stukkum í sjóinn í gúmmígöllum

og létum eins og smákrakkar, enda er góð stemming í hópnum okkar.“

Námið mætti reyndar tengja svolítið betur við raunveruleikann. Einstaka sinnum kemur fyrir að það sem verið er að segja manni í skólastofunni stangast á við vinnuáferðir á vettvangi. Annað hvort túlkum við lög og reglugerðir öðruvísi en lögfræðingarnir eða ákveðin hefð, sem hefur ekki verið breytt, er komin á vinnubrögðin.“

Eitthvað sem mætti augljóslega bæta?

„Það vantar fleiri konur. Til dæmis þegar ég þarf að taka konu í líkamsleit á Keflavíkurflugvelli stendur oft þannig á að ég er eina konan á vaktinni svo kalla verður á lögreglukonu mér til aðstoðar.“

Strákarnir hafa yfirleitt val því þeir eru fleiri á vaktinni. Strákarnir hafa þann möguleika að geta neitað að fara í slíka leit ef þeir þekkja manninn eða eitthvað svoléiðis. Ég hef bara ekki þennan möguleika, en líkamsleit er það erfiðasta í þessu starfi og maður venst henni aldrei. Við þurfum að virkja fleiri konur til starfa í tollgæslunni með jákvæðri umræðu um starfið.“

Hvað með framtíðina?

„Ég ætla mér að vera hjá tollgæslunni og halda áfram námi. Ég hef hugsað mér að byrja á diplómanámi í afbrotafræði við Háskóla Íslands eftir að Tollskólanum lýkur og vinna með því. Mig langar að auka þekkingu mína á faginu og hugsunarhætti afbrotamanna. Svo færi ég hugsanlega í mastersnám erlendis. En það yrði þá bara til að ljúka því og koma svo aftur hingað.“

bg / sg



Að fara sparlega með völdin

Við vorum fjórir ungir menn sem settumst í Tollskólann í febrúar 1974 og hófum þar með störf sem tollverðir. Þrír okkar eru ennþá starfandi, Sveinbjörn Guðmundsson, Karl Hillers og ég. Með nýliðunum á skólabekk settist hópur manna sem hafði verið ráðinn árið á undan. Flestir þess-ara nemenda gerðu tollvarðarstarfið að ævistarfi og hafa þeir elstu úr hópnum nú farið á eftirlaun, en við erum sex starfandi í tollinum í dag. Námið í Tollskólanum á þeim tíma skiptist í tvær annir, sú fyrri var tæpir þrír mánuði og sú síðari var fjórir mánuðir, með starfsnámi á milli. Námsfnið var blanda af faglegum greinum og almennum, svo sem íslensku og tungumálum.

Tollurinn í Reykjavík samanstóð af mörgum vinnustöðum og tíðkaðist að láta lægra setta tollverði ganga á milli vinnustaða eftir ákveðnu færslukerfi og vera á hverjum stað í sex vikur. Með þessu fyrirkomulagi fengum við fljótt heildaryfirsýn yfir embættið og þjálfuðumst upp í flestum verkefnum tollgæslu. Sá reynsluheimur sem tollverðir kynntust á sínum fyrstu starfsárum varð því að þekkingarbrunni sem þeir síðan gátu ausið af.

Megindeildirnar voru skipavakt, vöruskoðun og toll-

póstur. Skipavakt sá um afgreiðslu skipa og flugvéla ásamt leit, vöruskoðun skiptist niður í marga vinnustaði þar sem vara var tollafgreidd og eftirlit haft með gjaldtöku og verkefni tollpósts var að fylgjast með póstsendingum vegna gjaldtöku og hugsanlegs smygls.

Tollgæslan í Reykjavík var karlavinnustaður þegar ég byrjaði í tollinum en breyttist fljótlega eftir það, þó konur hafi verið, og séu enn, færri en karlarnir. Fjöldi tollvarða var svipaður og hann er í dag og hefur breyst tiltölulega lítið undanfarna áratugi.

Árið 1986 vorum við tveir tollverðir sendir í norska Tollskólann og stunduðum nám á þriðja stigi skólans sem var þrískiptur og stóð skólahald yfir í þrjá mánuði. Við bjuggum á stúdentagarði í miðborg Oslóar, skammt frá Tollskólanum. Þennan vetur var kalt í borginni og var um 25° frost í þrjár vikur á meðan við vorum í skólanum, öllu meiri kuldi en við vorum vanir að heiman. Námið kom að góðum notum því fyrirkomulag tollamála var áþekkt í Noregi og á Íslandi.

Tollvarðarstarfið fyrstu árin einkenndist af fjölbreytni enda farið á milli vinnustaða eins og áður var sagt. Á

Þessum árum voru yfirmenn leystir af ef þeir fóru í frí eða voru fjarverandi vegna veikinda. Af þeim sökum fengu tollverðir þjálfun í að gegna stöðum yfirmanna áður en þeir voru ráðnir í þær. Tiltölulega ungur fékk ég stöðu sem tollfulltrúi og starfaði aðallega í vöruskoðun og tollpósti. Starfsvettvangurinn færðist því frá skipavakt við þessa stöðuveitingu.

Á starfsferlinum tók ég að mér ýmsar afleysingar, meðal annars sem tollvörður í Vestmannaeyjum en tómarúm hafði skapast þegar tollvörðurinn þar fór á eftirlaun. Einnig leysti ég af í Hafnarfirði um tíma. Á báðum þessum stöðum var einungis einn tollvörður og reyndi því á allt svið tollgæslu.

Ég varð snemma kennari við Tollsólann, bæði í tollskrá og ýmsum sérafgreiðslum. Síðan tók ég að mér forstöðu Tollsólans og gegndi því starfi um fimm ára skeið. Auk þess að vera forstöðumaður skólans vann ég við tollendurskoðun og hafði umsjón með skriflegum fyrirspurnum vegna tollflokunar.

Á starfsárum mínum hjá tollinum í Reykjavík gengu ríkisstafsmenn í gegnum tvö alsherjarverkföll. Það reyndi mikið á tollverði í þessum verkföllum og gengu sumir hart fram, meðal annars hindruðu verkfallsverðir að innflytjendur kæmu aðflutnings skjölum á skrifstofu tollstjóra. Blaðamaður einn spurði Björn Hermannsson tollstjóra hvort ekki yrði erfitt að vinna með tollvörðum að verkfalli loknu. Hann svaraði því neitandi og sagði að þeir sem væru duglegir í verkfalli væru einnig duglegir í starfi, og voru það orð að sönnu. Annarra orða Björns vil ég minnast. Haldinn var fræðsludagur þar sem fluttir voru fyrirlestrar fyrir okkur starfsmenn. Þar hélt hann tölu og sagði meðal annars að starfi tollvarða fylgdu völd, en hafa bæri í huga að þessi völd væru komin frá öðrum og bæri að fara sparlega með þau.

Árið 1994 skipti ég um starfsvettvang eftir tuttugu ára starf í tollinum, fékk árs leyfi og færði mig yfir í lítið húsgagnafyrirtæki sem var í eigu fjölskyldunnar. Þessi ákvörðun var ekki tekin vegna leiða í starfi heldur var þörf á starfsmanni við fyrirtækið. Starfið var fjölbreytt eins og gerist í litlum fyrirtækjum. Ég hafði meðal annars umsjón með innkaupum og fór því á fjölmargar húsgagnasýningar víða um lönd. Þessi reynsla af innkaupum, samskiptum við bankakerfið og farmflytjendur kom að góðum notum þegar ég kom aftur til starfa í tollinum. Ég vann í ellefu ár í húsgagnageiranum og sóttist síðan aftur eftir að starfa í tollinum þegar fjölskyldufyrirtækið hafði verið selt. Já auðvitað í tollinum, því þar hafði mér liðið vel og starfið kunní ég.

Árið 2005 hóf ég svo störf hjá tollstjóranum á Keflavíkurflugvelli og vann í þrjú ár í tollendurskoðun við embættið. Fyrir rúmum tveimur árum var auglýst eftir deildarstjóra tollgæslu á Seyðisfirði vegna þess að tollvörðurinn á staðnum var búinn að ráða sig til starfa hjá EFTA í Genf. Hérna hef ég starfað síðan og líkar vel.

Til gamans má segja frá því að dóttir mín fór til spákonu skömmu áður en staðan á Seyðisfirði var auglýst. Spákonan hafði nokkur orð um framtíð föðurins, nefndi nýtt starf og sagðist sjá karlinn fyrir sér á Austurlandi. Dóttirin hló mikið að þessu, pabbi hennar væri lítið fyrir að skipta um starf og Austurland ekki á hans landakorti. En svona fór það nú samt, og ég unni glaður við mitt á Seyðisfirði. Ég er svo heppinn að hafa valið ævistarf sem mér hefur alltaf þótt gaman að gegna. Það er von mín að komandi ár verði jafn ánægjuleg í starfi og þau sem liðin eru.

Árni Elísson aðstoðaryfirtollvörður



„Vinnustaðir úti á landi skipta líka máli“

Sigurður Pálsson, aðstoðaryfirtollvörður á Akureyri, svarar nokkrum spurningum.

Hvenær byrjaðir þú að vinna í tollinum?

„Ég hóf störf í tollgæslunni í Reykjavík í nóvember 1983. Ég er lærður vélvirki og vann áður við skipaviðgerðir í tólf ár í vélsmíðjunni Héðni sem var mjög góður vinnustaður. Það var farið að bera á verkefnaskorti þetta ár og einn vinnufélagi minn sagðist ætla að sækja um í tollinum því hann þekkti einhvern yfirmann þar. Þetta fór þannig að ég sótti um en hann ekki. Ég var orðin leiður á þessum skipaviðgerðum, vildi prófa eitthvað nýtt og sé ekki eftir þessum skiptum.“

Hvað orð fór af tollgæslunni í þá daga og hver er afstaðan til hennar núna?

„Mér finnst ég verða minna var við einhver leiðindi út í tollgæsluna. Þetta mótast af tölvukerfinu. Það koma

miklu færri á skrifstofuna en fyrir svona tíu til fimmtán árum. Fólk verður minna vart við okkur í dag.“

Hvernig var staðið að tollgæslunni?

„Þetta gekk allt hægara fyrir sig hér áður fyrr og tollverðir fengu tíma til að skoða sendingar. Nú skiptir hraðinn öllu máli sem alls ekki er alvont, við verðum bara að bregðast við með góðri skipulagningu.“

Hvað með vinnutíma, vinnufatnað, laun og svo framvegis?

„Vinnutíminn var finn, sérstaklega líkaði mér vaktavinnan. Vinnufatnaðurinn var ágætur, það liðu að minnsta kosti ekki nokkur ár á milli úthlutana á fatnaði eins og síðar þegar þurfti að margbiðja um hverja einustu flík. Launin voru léleg en það sem bjargaði mér í upphafi var verkfallið 1984. Þá gat ég unnið uppsagnarfrestinn í Héðni og hafði margföld laun miðað við tollinn.“

Ég var fljótlega settur í leitar- og rannsóknardeild, „svarta gengið“, undir stjórn Brynjólfs Karlssonar deildar-

stjóra. Það var skemmtilegasti tími minn í tollinum. Þarna voru finir strákar og ég halla ekki á nokkurn mann þó ég nefni sérstaklega Ásgeir Eyjólfsson, einn albesta leitarmann sem tollgæslan hefur haft.“

Hver er mesta breytingin á starfstímanum?

„Mesta breytingin er tvímælalaust tölvuvæðingin sem var alger bylting og til mikilla bóta. Svo get ég nefnt flutninginn til Akureyrar, fæðingarbæjar míns, í febrúar 1988. Tollgæslustjóri sendi mig þá til Akureyrar til að taka við af Ævari Karli Ólafssyni sem fluttist til Reykjavíkur. Við hjónin ákváðum að láta á þetta reyna í tvö ár og erum hér enn, tuttugu og tveimur árum seinna. Ég var farinn að sjá fram á að ég hefði ekki efni á að vinna í tollgæslunni í Reykjavík, svo þetta var alger himnasending.“

Einhver eftirminnileg atvik úr starfinu?

„Það eru mörg spaugileg atvik, einkum frá tímanum í rannsóknar- og leitardeild. Einu sinni sem oftast vorum við á eftirlitsferð úti á Granda, vorum þrír eða fjórir saman í bíl með kók og prins. Kvöldið áður höfðu komið tvö skip til tollafgreiðslu. Annað flutti bíla til landsins en hitt var fiskiskip sem kom frá einhverjum smástað í norðanverðum Noregi. Innfluttu bílunum var lagt á autt svæði við höfnina. Við lögðum okkar bíl þarna og sáum bæði skipin vel.

Við vorum rétt hálfnaðir með nestið þegar við sáum mann fara frá borði á fiskiskipinu og setja einhvern pakka í skottið á bíl. Renndum að bílnum, skoðuðum pakkann og í honum reyndist vera myndbandstæki. Þá birtust tveir í viðbót um borð í skipinu með ferðatösku.

Við stukkum um borð og í töskunni fannst annað myndbandstæki. Við höfðum samband við tollstöð og fengum senda samfestinga og svo hófst leit um borð í skipinu. Þegar upp var staðið höfðum við fundið tíu eða ellefu myndbandstæki.

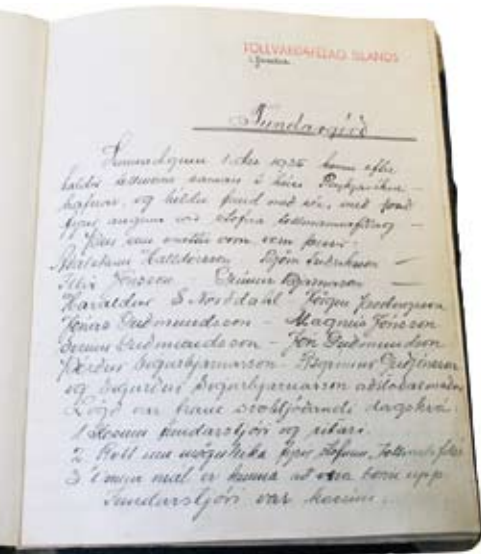
Nokkrir skipverjar voru komnir um borð, heldur dimmir á svip, og vildu ekkert við okkur tala, sátu þöglir og fúlir í messanum. Þegar leit var lokið gekk ég inn í messann, beindi orðum mínum að stýrimanninum sem sat þarna og spurði hvort hann vissi hver ætti þessi myndbandstæki. Hann setti upp sauðarsvip og yppti öxlum. Ég endurtók spurninguna, sami sauðarsvipurinn. Fyrir ofan stýrimanninn var útvarp fest á vegginn og þegar ég spurði í þriðja skipti heyrðust Stuðmenn syngja: Segðu mér, segðu mér, segðu mér satt! Það sprungu allir í messanum og við fengum þau svör sem við sóttumst eftir.“

Hafa orðið breytingar eftir sameiningu tollumdæma?

„Starfið gengur alltaf sinn vanagang og er nokkuð fastmótað. En umgjörðin er betri. Ég var til dæmis búinn að biðja um fastleigustæði í miðbæ Akureyrar og sjónauka í fimm ár, en ekkert gekk. Vorið 2009 sendi ég póst á Kára Gunnlaugsson yfirtollvörð með ósk um lausn á þessu. Það liðu 25 mínútur þangað til komið var samþykki. Þarna er dálítill munur á.

Öll samskipti við embættið í Reykjavík eru með ágætum en stundum finnst mér örla á því að við úti á landi gleymumst. Þetta snýst ekki eingöngu um Reykjavík og Keflavíkurflugvöll. Þar eru að vísu fjölmennustu vinnustaðirnir en vinnustaðir úti á landi skipta líka máli.“

gj



Fyrsta fundargerðabók
Tollvarðafélagsins



Skipsbjalla af tollbátum Val
sem kom til landsins 1977

Tollminjasafn Íslands

Saga toll- og skattheimtu er samofin myndun fyrstu menningarsamfélaga mannsins og jafnframt tilurð þess fyrirbæris sem jafnan er kallað ríkisvald. Upphaf toll- og skattheimtu á að öllum líkindum rætur sínar að rekja til fórna sem fólk færði guðum sínum af fúsum og frjálsum vilja fyrir þúsundum ára. Þegar fram liðu stundir breyttust þessar fórnir í skattheimtu, sem náði til allra hópa þjóðfélagsins. Einn elsti gripur sem geymst hefur frá tímum þessarar skattheimtu er leirtafla frá því merka landi Mesópótamíu, sem staðsett var á milli fljótanna Efrat og Tigris, þar sem í dag heitir Írak. Aðrar merkar minjar, sem fundist hafa um toll- og skattheimtu eru kvittanir frá tollhlíðum Rómverja í Evrópu, nánar tiltekið í Þýskalandi, frá árinu 41 eftir Krists burð. Það má því með sannri fullyrða að við tilheyrum elstu opinberu stéttinni – stétt skatt- og tollheimtumanna. Þótt orðsporið hafi ekki alltaf verið það besta, má fullyrða að toll- og skattheimta hafi leikið stærra hlutverk í framþróun menningarsamfélaga en flesta grunar.

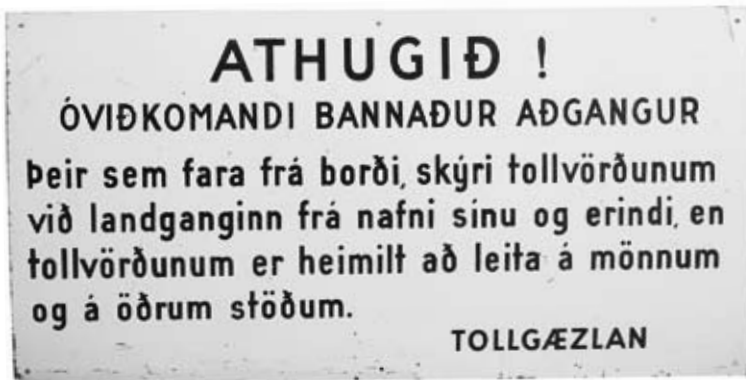
Það var árið 2002 að núverandi formaður Tollvarðafélags Íslands, Ársæll Ársælsson, færði fyrst í tal á aðalfundi félagsins að stuðla þyrfti að stofnun tollminjasafns á Íslandi, en slík söfn höfðu verið starfrækt víða um heim um langan tíma. Málið vakti nokkra athygli en minna varð um framkvæmdir. Það var síðan árið 2005 að sú hugmynd kviknaði að gaman væri að setja upp sýningu á tollminjum í tilefni af 70 ára afmæli Tollvarðafélagsins, en ákveðið hafði verið að stefna að hátíðarhöldum á stofndegi félagsins þann 8. desember það sama ár. Formaður

félagsins, Hörður Davíð Harðarson, og stjórn tóku vel í þessa hugmynd og var hún kynnt afmælishátíðarnefnd. Ákveðið var að stofna utan um þetta verkefni sérstaka nefnd sem í sátu Birgir Vigfússon, Gunnar Alfonsson og síðast en ekki síst Jónas Hall og Jón heitinn Baldursson. Unnu þeir mikið og fórnfúst starf við að safna saman ýmsum gripum og setja upp sýningu.

Segja má að þessi vísir að tollminjasafni, sem opnað var 8. desember 2005, hafi vakið áhuga fleiri aðila á þessu máli. Snorri Olsen tollstjóri færði það síðan í tal við mig árið 2006 hvort Tollvarðafélagið hefði áhuga á samstarfi um starfsrækslu tollminjasafns, en þá hafði ég tekið við formennsku í félaginu. Nokkrum mánuðum síðar, eða þann 1. mars 2007, var samkomulag í höfn og Tollminjasafnið formlega stofnað. Þá þegar var gert ráð fyrir að safnið yrði til húsa á besta stað miðborginni, í Tollhúsinu við Tryggvagötu 19.

Í samþykktum safnsins segir að hlutverk þess sé að safna, varðveita, skrá og rannsaka tollminjar og að sérstök áhersla skuli lögð á muni, klæðnað og bækur sem tengjast tollstjóraembættum auk smyglvarnings og annarra áhugaverðra atriða sem tengist starfi tollvarða og tollstarfsmanna. Safnið skal að auki miðla upplýsingum um þessar minjar og sjá til þess að almenningur hafi aðgengi að muninum. Þessu til viðbótar skal safnið sjá um skráningu safnmuna og fagmannlega varðveislu þeirra.

Að tilstuðlan Jóns Eggertssonar, safnstjóra norska tollminjasafnsins, var íslenskum fulltrúum boðið til Oslóar árið 2006 á fund Alþjóðlegra samtaka tollminjasafna



Þessi klukka hékk lengi á vegg í tollbúðinni

(e. *International Association of Customs Museums/ IACM*), sem eru alþjóðasamtök toll- og skattminjasafna sem hafa að markmiði að efla kunnáttu og þekkingu á sögu þessara tveggja atvinnugreina. Á þessum fundi þótti strax ljóst að Ísland myndi hagnast verulega á aðild að slíkum samtökum því henni fylgdi ókeypis aðgangur að fremstu sérfræðingum á þessu sviði. Var því sótt um aðild og gerðist Ísland formlaga aðili að sambandinu rétt eftir stofnun safnsins árið 2007. Nú er 21 ríki meðlimur í þessum alþjóðlegu samtökum. Á liðnum árum hafa fulltrúar íslenska safnsins tekið þátt í fundum og skoðað nokkur erlend söfn.

Segja má að kreppan hafi síðan seinkað framkvæmdum við húsnæði safnsins, sem ákveðið hafði verið að yrði staðsett í gömlu lögreglustöðinni í Tollhúsinu við Tryggvagötu. Síðastliðið vor samþykktu Fasteignir ríkisjós að fara í nauðsynlegar úrbætur á húsnæðinu og var meðal annars skipt um dúk á gólfum, húsnæðið málað í hól og gólf og allt tréverk tekið í gegn, auk þess sem skipt var um eldhúsinnréttingu auk fleiri framkvæmda. Undirbúningur að stofnun safnsins hefur nú staðið yfir í nokkurn tíma og er ráðgert að opna það formlaga 8. desember 2010 á 75 ára afmæli Tollvarðafélags Íslands.

Yfirumsjón með starfsemi Tollminjasafnsins verður í höndum fjögurra manna safnstjórnar sem skipuð er af tollstjóra. Í dag er Hörður Davíð Harðarson formaður þessarar safnstjórnar en meðstjórnendur eru Ársæll Ársæls-son, Guðbjörn Guðbjörnsson og Málfríður F. Arnórsdóttir.

Guðbjörn Guðbjörnsson yfirtollvörður



Áhöld til fíkniefnaneyslu



Haldlögð vopn af Keflavíkurlflugvelli

Undir sama þaki



Í haust fluttu 40 starfsmenn Tollstjóra af Skúlagötu niður í Tryggvagötu. Tollpósturinn spurði Snorra Olsen tollstjóra hver væru tildrög og tilgangur þessara flutninga.

„Það hefur verið markmið okkar síðan 1998 að koma starfsemi sem mest undir eitt þak. Það ár var tekin ákvörðun um að sameina Gjaldheimtuna í Reykjavík og Tollstjóran í Reykjavík. Bæði embættin voru með afgreiðslu og gjaldkera. Gjaldheimtan var að innheimta tekjuskatt, eignaskatt og fasteignagjöld en Tollstjóri var að innheimta virðisaukaskatt, aðflutningsgjöld og bifreiðagjöld og viðskiptavinir voru oft ekki vissir um hvað átti að greiða á hvorum stað. Embættin voru hvort með sinn lögfræðinginn hjá sýslumanni og gjaldandinn fékk innheimtubréf frá báðum embættum með tilheyrandi tvöföldum kostnaði. Þetta var algjör tvíverknaður. Tollstjóri gat gert þetta allt saman á bæði hagkvæmari og ódýrari hátt fyrir alla aðila; gjaldandann, Reykjavíkurborg og ríkið.

Til þess að koma Gjaldheimtufólkinu fyrir var leigt pláss

fyrir Ríkistollstjóra á Skúlagötu. Síðan gerðist það 2001 að Tollstjórinn í Reykjavík og Ríkistollstjóri voru sameinaðir og þá allt í einu var þessi snilldarhugmynd okkar að flytja Ríkistollstjóra úr húsinu ekki lengur svo sniðug. Þá þurftum við að fara að vinna í því að koma starfsmönnum Ríkistollstjóra aftur inn í Tollhúsið. Rætt var um að leigja húsnæði annars staðar eða að byggja við Tollhúsið, meira að segja voru komnar teikningar að viðbyggingu við þetta hús. Það hefði í sjálfu sér verið ágætis lausn, en það strandaði fyrst á mikilli þenslu í samfélaginu og svo á krepplunni þannig að það var einhvern veginn aldrei rétti tíminn til að fara að byggja. Síðan gerist það núna um áramótin að skattkerfið er sameinað, Ríkisskattstjóri og Skattstofan í Reykjavík, og þar með segja þeir akkúrat alveg það sama og við, að ómögulegt sé að vera á mörgum stöðum. Þeir eru þá auðvitað líka farnir að leita leiða til að sameina sína starfsemi. Þá fæðist þessi hugmynd, hvort ekki sé hægt að færa eitthvað til í því húsnæði sem ríkið er með til þess að allir nái að vera með sínu fólki. Niðurstaðan varð sú eftir alls konar vangaveltur og fundahöld að það væri skynsamlegast að Sérstakur sak-

sóknari fengi húsnæði okkar á Skúlagötu og reyndar leigt viðbótarpláss líka. Við fengjum húsnæðið sem Ríkisskattstjóri var með hér og Ríkisskattstjóri húsnæðið sem Sérstakur saksóknari var í uppá Laugavegi 166. Þá nær Ríkisskattstjóri að sameina sína starfsemi, við náum að sameina okkar starfsemi og Sérstakur saksóknari fær viðbótarpláss þannig að hann getur bætt við fólki – og allir voðalega ánægðir með niðurstöðuna.“

Hverju breytir það að hafa starfsmennina undir einu þaki?

„Það er heppilegra fyrir starfsemi eins og okkar að vera á einum stað. Þá verða samskipti milli starfsmanna meiri og þar að auki er miklu hagkvæmara fyrir reksturinn hjá okkur að þurfa ekki að reka símsvörun og afgreiðslu á mörgum stöðum. Auk þess getum við samnýtt mötuneyti, fundaraðstöðu og allt slíkt. Ég held þetta verði til þess að stytta boðleiðir og efla samstarf milli einstakra starfsmanna og milli eininganna líka, innheimtusviðs og tollasviðs. Ég hef líka þá trú að þetta muni auðvelda starfsmönnum okkar að taka þátt í fjölbreyttari verkefnum, vegna þess að ef þú ert að búa til hóp sem á að vinna saman hefurðu alltaf tilhneigingu til að horfa á staðsetningu starfsmanna og raða frekar saman í hóp þeim sem eru staðsettir á sama stað. Mér heyrir að þeir sem voru að flytja af Skúlagötunni séu mjög ánægðir, þeim finnst þeir vera meira með í því sem er að gerast.“

Hvað með þá starfsmenn sem enn eru annars staðar?

„Sum starfsemi er staðbundin eins og tollpósturinn, hann verður að vera þar sem pósthöfundurinn er. Við erum með starfsstöð í Klettagörðum af tveimur ástæðum, annars vegar eigum við þennan risastóra bíl sem þarf að koma í hús og hins vegar þurfa tollverðirnir að vera þar sem höfnin er. Auðvitað hefur sú hugmynd komið upp að flytja alla starfsemi inn í Sund og byggja í nágrenni við Klepp, en hins vegar er það ekki góður staður fyrir viðskiptavinum okkar, ekki beinlínis miðsvæðis og erfitt um almenningssamgöngur fyrir þá sem eiga erindi við innheimtudeildina.

Við viljum vera stofnun sem er þekkt fyrir að veita góða þjónustu. Með því að hafa sem mest af starfsemi á einum stað, erum við líklegri til að ná því markmiði.“

Blaðamaður þakkar fyrir sig og gengur til baka inn á skrifstofuna sína í stað þess að þurfa að fara út í kaldan bílinn og aka inn að Skúlagötu.



Á sama tíma og starfsmenn Tollstjóra á Skúlagötu færðu sig niður í Tollhúsið flutti hluti starfsfólks Skattstjóra uppá Laugaveg 166 þar sem Ríkisskattstjóri er til húsa og Sérstakur saksóknari sem staðsettur hefur verið á Laugavegi 166 flutti á Skúlagötuna. Valur Freyr Steinarsson skjalavörður hafði umsjón með flutningunum á vegum Tollstjóra.

Fólksflutningar á Tryggvagötu

Fyrsta skrefið var að flytja fólk til á Tryggvagötunni til að rýma fyrir Skúlagötufólkinu. Fyrst var hluti lögfræðideildar innheimtusviðs fluttur upp á fimmtu hæð til að rýma fyrir rekstrarsviðinu, en á fimmtu hæðinni þurfti að þjappa þeim sem fyrir voru og tvímenna á sumum skrifstofum. Rekstrarsvið varð þó ekki fyrst til að flytja því greiningardeildin og mannaúðssviðið voru fyrst á staðinn. Greiningardeildinni var tímabundið komið fyrir í FORD-salnum og mannaúðssviðið flutti inn á þjónustufulltrúana á fjórðu hæðinni. Viku síðar fluttu svo þeir sem eftir voru af Skúlagötunni í nokkrum áföngum, rekstrarsviðið á sinn endanlega stað á fjórðu hæðinni og deildir tollasviðs ýmist á endanlegan stað eða ekki. Þeir sem fluttu á fjórðu hæðina máttu koma sér fyrir innan um iðnaðarmennina sem enn voru að störfum og þeir sem fóru á þriðju hæðina hófu sambúð með starfsmönnum Skattstjóra þar til þeir fluttu um miðjan september. Skattstjóri er ennþá með hálfu fjórðu hæðina og klárar ekki að flytja fyrir en um áramót. En innanhússflutningnum var ekki þar með lokið því megnið af tollafgreiðsludeildinni flutti af fimmtu hæð og kom sér fyrir, flestir til frambúðar á fjórðu hæð en einhverjir tímabundið á þriðju hæð. Þetta var nauðsynlegt til að hægt væri að hefja endurbætur í vesturenda fimmtu hæðar, þar sem lögfræðideild innheimtusviðs kemur til með að verða. Þegar svo seinni helmingurinn af fjórðu hæðinni losnar er eftir heilmikil vinna þar, sem og breytingar á þriðju hæðinni. Einhverjir starfsmanna Tollstjóra eiga því enn eftir að færast fram og til baka í húsinu þó allir séu komnir á Tryggvagötuna.

Aðkomufólk gerir sig heimakomið

Til að láta slíkt púsluspil ganga upp þarf töluverða útsjónarsemi og skipulag. Valur segir flutningana hafa gengið eins og í sögu, þó fyrirvarinn hefði ekki verið nema kannski tíu dagar, en þá daga notaði hann í undirbúning og skipulagsvinnu. Hann taldi mikilvægast að sem stystur tími liði frá því starfsmaður stæði upp frá vinnustöðinni sinni á Skúlagötu þar til hann gæti sest við vinnu á Tryggvagötu, óháð því hvort það væri endanlegur staður, rétt borð eða annað slíkt. Starfsmenn voru því beðnir að setja tölvuna sína á skrifborðsstólinn sinn, vefja límbandi utanum og merkja vandlega. Síma, reiknivélar og dót af skrifborði áttu starfsmenn að setja í kassa sem þeir báru sjálfir ábyrgð á að koma á milli. Með þessu móti var hægt að tengja tölvu og síma, setjast í stólinn sinn og byrja að vinna strax eftir flutning. En ólíkt sjónvarpsauglýsingunni þurfti enginn að vinna á hnjúnum, heldur fengu allir aðstöðu við borð.

Jákvæðni og samvinna

Valur segir mikilvægasta þáttinn í því hve vel gekk að flytja hafa verið jákvæðni og samvinnu starfsmanna. Svona flutningar ganga aldrei nema hafa mikið af góðu fólki sem er tilbúið að leggja sitt af mörkum. Allir hafi sýnt því skilning að tímabundið umrót væri óumflýjanlegt. Óneitanlega lenda svona flutningar þó mest á nokkrum einstaklingum en Valur hafði gott fólk sér til aðstoðar. Ásta Brynja Örnudóttir stjórnaði aðgerðum á Skúlagötunni, Njála Vídalín sá um að pakka niður eldhúsahöldum og öðru sem sameiginlegt var og á Tryggvagötunni var Kristján Davíðsson hægri hönd Vals í að koma fólki og húsgögnum fyrir. Síðan má ekki gleyma húsvörðunum okkar þeim Sigurði og Henning sem alltaf voru boðnir og búnir til aðstoðar. Valur segir engin mál hafa komið upp í flutningunum sem ekki var auðvelt að leysa úr.

Sér brátt fyrir endann

Eftir að starfsmenn voru allir komnir niður á Tryggvagötu þurfti að skila húsnæðinu á Skúlagötu til Sérstaks saksóknara. Það var tveggja daga vinna að taka í sundur húsgögn sem þar voru og koma þeim í geymslu. Meiningin er að nýta flestöll þau húsgögn sem voru á Skúlagötunni hér á Tryggvagötu. Eitthvað af húsgögnum Skattsins verða þó notuð áfram, sérstaklega sérsniðin húsgögn í nokkrum skrifstofum. Ekki stendur til að kaupa nein

ný húsgögn enda eigum við heilmikinn lager af skápum og borðum, en það sem útaf stendur, eftir að allir verða komnir á endanlegan stað, verður væntanlega selt.

En þó allir séu komnir í hús er flutningum hreint ekki lokið. Meðan á viðtalinu stendur er verið að flytja fólk til á þriðju hæðinni svo hægt sé að hefja framkvæmdir við gerð skólastofu. Á sömu hæð verður bókasafn embættisins, skrifstofur endurskoðunardeildar og rannsóknardeildar, fundarsalur og góð kaffiástaða, „en fyrst og fremst þó góður andi“, segir Valur og brosir. Framkvæmdir ganga vel í vesturenda fimmtu hæðar og lítur út fyrir að lögfræðideild innheimtusviðs muni geta flutt á sinn lokastað um áramót. Eftir áramót, þegar síðustu starfsmenn Skattstofunnar flytja út, hefjast svo breytingar á vestari enda fjórðu hæðar til samræmis við þann hluta sem búið er að breyta. Þangað munu greiningardeildin, tollafgreiðsludeildin og lögfræðideild tollasviðs vonandi geta flutt með vorinu.

Framtíðin björt

Þetta eru auðvitað gríðarlega miklar breytingar, en Valur hefur þá trú að þetta eigi eftir að hafa mjög góð áhrif á starfsemi embættisins. „Það er óneitanlega þægilegt að hafa flest alla starfsmenn embættisins á höfuðborgarsvæðinu undir sama þaki, með því aukast möguleikarnir til samvinnu mikið og við ættum að upplifa okkur meira sem eina heild. Við erum að reyna að skipuleggja þetta þannig að vel fari um alla, og allir fái nóg pláss. Þetta er bjart og fallegt skrifstofurými sem hæfir 21. öldinni, opið rými þar sem birtan fær að flæða í gegn og þægilegt er að komast á milli. Nýi hringstigin styttir leiðir og breytir flæðinu í húsinu.

Enn á eftir að fínþússa eitt og annað varðandi innra skipulag, innanhússpóst og fleira slíkt, negla það niður hvernig við höfum þetta. Margir eru að kynnast húsinu í fyrsta skipti, en glögg er gests augað og vonandi koma góðar ábendingar frá Skúlagötufólkinu. En í heildina hefur þetta gengið mjög vel, allir verið samvinnuþýðir og lagt sitt af mörkum. Auðvitað er þolinmæði fólks misjöfn og margir átta sig ekki á þessum sífelldu flutningum til og frá, en þeir eru nauðsynlegir þar sem við eigum ekki í önnur hús en þetta að venda. Við verðum því miður að flytja starfsemi til tímabundið meðan endurbætur fara fram.“ Og Valur vill í þessu samhengi þakka fólki fyrir biðlund og jákvæðni.



Starfsmenn Tollstjóra á Suðurnesjum stóðu líka í flutningum í haust. Í september fluttu tíu starfsmenn tollafgreiðsludeildar úr leiguhúsnæði á Blikavöllum inn í flugstöð þar sem þeir munu formlega sameinast tollefritsdeildinni um áramót.

Kári Gunnlaugsson yfirtollvörður segir helstu ástæður þessara flutninga vera hagræðingu. Starfsmönnum hefur fækkað í Keflavík eins og annars staðar í tollinum og húsnæðið á Blikavöllum því orðið óþarflega stórt. En megintilgangurinn er þó að auka samvinnu starfsmanna og fjölbreytni í störfum, en eftir sameiningu þessara deilda er meiningin að starfsmenn geti að einhverju leyti gengið í störf hver annars. Aukaávinningur er svo að boðleiðir verða styttri og dagleg samskipti auðveldari.

Upphaflega stóð til að þessir flutningar yrðu í maí síðastliðnum en breytingar á húsnæðinu sem flytja átti í inni í flugstöð drógust á langinn. Biðin var þó vel þess virði að sögn Kára því vel hefur tekist til við hönnun og skipulag rýmisins. Þrátt fyrir að um sé að ræða gluggalaust rými inni í miðju húsi er lýsing og aðbúnaður allur góður.

Flutningarnir gengu hratt og vel og allir voru fluttir á sinn stað á tveimur dögum. Sami háttur var hafður á í þessum flutningum og þeim í Reykjavík, miðað var við að aftengja starfsmanninn á gamla staðnum og tengja á þeim nýja, þannig að starfsmaðurinn væri sem stystan tíma frá vinnu.

Kári segir starfsmenn enn vera að aðlagast og læra að vinna saman en hann er þess fullviss að þetta sé jákvæð breyting. Ekki einungis sparist fjármunir við sameininguna heldur verði dagleg samskipti meiri og betri, hópurinn verði sterkari faglega og vinni betur sem ein heild.

blk





Ekki horfa í hina áttina

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

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

Nafnleyndar er gætt.

