

Nd.

514. Frumvarp til laga

um breyting á lögum nr. 46 19. maí 1930, um Fiskveiðasjóð Íslands.

Flm.: Emil Jónsson, Sigurður Einarsson, Finnur Jónsson, Páll Þorbjörnsson, Stefán Jóh. Stefánsson, Jónas Guðmundsson, Héðinn Valdimarsson.

1. gr.

Aftan við 2. gr. laganna bætist ný málsg., er orðist svo:

IV. Hundraðsgjald það af útfluttum afurðum, er nú rennur í Ræktunar-sjóð, skal renna í Fiskveiðasjóð Íslands jafnskjótt og framlag til Ræktunar-sjóðs samkvæmt lögum nr. 11 29. maí 1925 hefir numið 1 milljón króna.

2. gr.

3. gr. laganna orðist svo:

Fiskveiðasjóði er heimilt að gefa út handhafavaxtabréf, og má hann jafnan hafa í umferð bréf, er nemi allt að 3 milljónum króna að nafnverði. Bréf þessi skulu tryggð með stofnfé sjóðsins og ábyrgð rikissjóðs. Fjármálaráðherra setur nánari reglur um stærð bréfanna, útlit, útdrátt og aðra meðferð þeirra, í reglugerð sjóðsins. Ríkisstjórninni er heimilt að taka lán til kaupa á slíkum bréfum, allt að 3 milljónum króna, enda skal svo til haga um vexti bréfanna, verð þeirra og tímalengd útlána, að rikissjóður verði skaðlaus af.

Fé ómyndugra manna og opinberra stofnana og sjóða, þar á meðal sjóðs Brunabótafélags Íslands, sjóðs Slysatryggingar ríkisins, svo og annara sjóða, sem eru undir umsjón ríkisins, skal að nokkrum hluta verja til kaupa á handhafavaxtabréfum Fiskveiðasjóðs, og ákveður fjármálaráðherra árlega upphæðina, en þó má hún ekki nema minnu en 100000 krónum árlega í næstu þrjú ár.

3. gr.

4. gr. laganna orðist svo:

Fé Fiskveiðasjóðs má eingöngu lána til:

- a. Skipakaupa, allt að 60 smálesta, og séu skipin notuð til fiskiveiða. Þó má veita lán til kaupa á stærri skipum, ef fé er fyrir hendi.
- b. Stofnunar og starfrækslu iðjufyrirtækja í sambandi við fiskiveiðar, svo og til hagnýtingar fiskúrgangi, ishúsa og kæliskipa.
- c. Báta- og skipasmíða.

4. gr.

Aftan við 6. gr. laganna bætist ný málsg., er orðist svo:

- c) Veita má skipasmið, er hérlandis smíðar skip til fiskiveiða, lán, er nemi allt að 25% af andvirði skipsins, enda láni hann skipseiganda féð til jafnlangs tíma og eigi með hærri vöxtum, og sé lán þetta tryggt með 2. veðrétti í skipinu, er komi næst á eftir 1. veðrétti, er eigi sé hærra en sem svari 50% af virðingarverði skipsins. Til tryggingar láni Fiskveiðasjóðs til skipa-

smíðs setur hinn síðarnefndi skuldabréf skipseiganda, að viðbættum öðrum tryggingum, er bankinn tekur gildar. Þessi lán má eigi veita til lengri tíma en 5 ára.

5. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Frumvarp þetta er samið af skipulagsnefnd atvinnumála, og fylgdi því svo hljóðandi greinargerð:

Ætlazt er til þess, að með frv. þessu verði náð tvennskonar tilgangi. Annarsvegar, að Fiskveiðasjóður Íslands aukist, og hinsvegar, að sami sjóður verði notaður í því skyni að gera að minnsta kosti smíði á minni skipum fiskiflota landsmanna innlenda.

Reikningar Fiskveiðasjóðs hafa ekki verið birtir opinberlega um nokkurt skeið undanfarið, en efnahagsreikningur hans var á þessa leið um síðustu áramót, samkvæmt skýrslu stjórnar sjóðsins til ríkisstjórnarinnar:

Eignir.		Skuldir.	
Útlán	1357520.82	Stofnsjóður	898302.79
Skuldabréf Rvíkurhafnar .	124000.00	Varasjóður	67754.26
Ríkisskuldabréf	1000.00	Veðtryggingarsj.	7884.17
Ýmsir viðskiptamenn	1950.00	Danskt lán dkr. @ 100/- .	916666.68
Innieign í Útvegsb. Ísl. ...	685893.23	Ýmsir viðskiptamenn	2011.85
		Gengisreikningur	243900.00
		Fyrirfram greiddir vextir .	33844.30
	<hr/>		<hr/>
	2170364.05		2170364.05

Stofnsjóðurinn hefir vaxið töluvert frá því að hin nýja skipun var gerð á Fiskveiðasjóði, en eins og reikningarnir bera með sér, er meiri hluti þess fjár, er Fiskveiðasjóður hefir til umráða, lánsfé frá Danmörku. Lán þetta var upphaflega 1250000.00 krónur danskar, og varð það nokkuð yfir eina og hálfa milljón í íslenskum krónum. En fall það, sem varð á dönsku krónunni nokkru eftir að lánið var tekið, olli því, að unnt var að setja á gengisreikning þá upphæð, sem efnahagsreikningurinn ber með sér. Lánið var upphaflega tekið um áramótin 1930 og '31, til 15 ára, og þarf því að greiða eftirstöðvar þess á 10 árum.

Eins og reikningurinn ber með sér, er innieign sjóðsins í Útvegsbankanum allverulegur hluti af fé því, sem sjóðurinn hefir til umráða.

Nú eru vextir bankans allmiklu lægri en greiða verður fyrir hið danska lán, sem veitt er gegn 5½% vöxtum. Er því beinlínis um tap að ræða á því fé, sem geyma verður á þennan hátt, og verður að líta svo á, sem um fullmikla gætni sé að ræða í útlánum sjóðsins, ef ekki reynist unnt að verja a. m. k. töluvert miklu af þessu fé, sem nú er geymt á sparisjóðsvöxtum, til aukningar fiskiflota landsmanna. Er þess því að vænta, að útlánin verði í framtíðinni

örari en þau hafa verið undanfarin ár. Ætti þar að fara saman hagur Fiskveiðasjóðs sjálfs og hagur þess atvinnuvegar, sem sjóðnum er ætlað að styrkja — sjávarútvegsins.

En þótt kappkostað verði að haga svo til með fé Fiskveiðasjóðs, að sem minnst af því liggi litt eða ekki notað, þá kemur fljótlega til þess, að honum verður ógerlegt að fullnægja eðlilegri eftirspurn útlána til skipaaukningar og vaxtar útvegsins yfirleitt. Sifelldlega vaxandi áherzlu verður að leggja á það, að iðja og iðnaður í sambandi við útgerðina aukist, en eins og komið er fjárreiðum bankanna, er ekki líklegt, að þeir greiði hér fram úr með lánveitingar, svo sem þörf krefur. Um skipakaupin verður síðar rætt litillega í greinargerð þessari. En um bæði þessi atriði þyrfti Fiskveiðasjóður að hafa forustu.

Eðlilegasta aðferðin til þess að afla Fiskveiðasjóði fjár er að sjálfsögðu, að útvegurinn sjálfur standi undir honum. Hitt er hinsvegar ekki eðlilegt, að útvegurinn sé skattaður fyrir fyrirtæki og framkvæmdir, sem eðli sinu samkvæmt hljóta að vera næsta óskyld þessum atvinnurekstri. Nú hefir svo gilt síðan lög nr. 11 29. maí 1925 voru staðfest, að útflutningsgjald af sjávarafurðum hefir runnið í Ræktunarsjóð að jafnmiklum hluta og til Fiskveiðasjóðs. Er svo fyrir mælt í lögum þessum, að þessi ráðstöfun skuli vera í gildi þar til fjárframlög hafi numið 1 milljón króna til Ræktunarsjóðsins á þennan hátt. Þetta framlag er nú komið hátt á 9. hundrað þús. kr., og má því búast við, að milljóninni verði náð innan þriggja ára. Nú er sjávarútvegurinn í þeim ástæðum, að eðlilegast hefði mátt virðast að hætta þegar framlögunum til Ræktunarsjóðs, og láta það fé renna þangað, sem það kæmi útveginum meira að haldi, en hinsvegar má að visu lita svo á, að fyrst þetta hafi verið gert að lögum, þá beri að skoða milljón króna framlagið sem beint loforð frá fjárveitingarvaldinu.

En þótt svo sé látið heita og lögunum nr. 11 29. maí 1925 því ekki breytt, þá er sjálfsagt að fastsetja það þegar í löggjöf, að eftir að þessum greiðslum sé lokið, skuli gjald þetta renna til Fiskveiðasjóðsins og verða á þann hátt útveginum að gagni.

En með því að enn verður að biða um nokkurn tíma þar til Fiskveiðasjóður hljóti gagn af þessari ráðstöfun, er gert ráð fyrir því í frv., að þegar sé séð fyrir nokkurri aukningu á starfsfé hans.

Í lögunum nr. 46 19. maí 1930, um Fiskveiðasjóð Íslands, var heimilað að gefa út 1½ millj. kr. handhafavaxtabréf. Þetta hefir verið framkvæmt á þann hátt, að lán var tekið í Danmörku, en því má breyta í handhafavaxtabréf, ef eða þegar lánveitandi kynni að óska þess. Nú er smámsaman verið að endurgreiða þetta lán, eins og að ofan hefir verið dregið á, en ekkert virðist vera því til fyrirstöðu, að Fiskveiðasjóður noti það lánstraust, er hann kann að hafa, ýtarlegar en nú er gert. Er því hér tekin upp sú hugmynd, sem fram hefir áður komið á þingi, að heimildin til útgáfu handhafavaxtabréfa sjóðsins sé hækkuð upp í 3 millj. króna. Er í frv. þessu gert ráð fyrir, að sjóðnum sé eigi einungis heimilað að taka lán, sem þessari upphæð svari, heldur megi yfirleitt jafnan hafa í umferð bréf, sem þessari upphæð nemur. Sú hugmynd, sem einnig hefir

áður komið fram, að opinberar stofnanir ýmsar, sem fé verða að hafa á vöxtum, kaupi þessi bréf, virðist einnig vera gagnleg. Brunabótafélag Íslands og Slysatrygging ríkisins festa t. d. mjög verulegar upphæðir í vaxtabréfum, og virðist eðlilegt, að nokkuð af þeim séu bréf Fiskveiðasjóðs.

Í frv. er fjármálaráðherra gert skylt að sjá svo um, að opinber fyrirtæki eins og þau, er þegar hafa verið nefnd, og sjóðir ýmiskonar, sem ávaxtaðir eru af eða undir eftirliti hins opinbera, kaupi af Fiskveiðasjóði bréf, sem eigi nemi minnu en kr. 100000.00 árlega í næstu þrjú ár. Vonandi halda slík kaup áfram að þeim tíma liðnum, þótt ekki sé það gert að lagaskyldu, en eftir þessi þrjú ár bætist sjóðnum nokkurt fé, sem ekki er lánsfé, heldur aukið stofnfé, og kemur þar af leiðandi að meiri notum.

Þótt ljóst sé, að ráðstafanir frv. til aukningar starfsfé Fiskveiðasjóðs séu í sjálfu sér ekki nógar, er ekki talið gerlegt að taka að nýju upp þá hugmynd, sem vakti fyrir fjárveitingarvaldinu með gildandi lögum um Fiskveiðasjóð, þar sem ríkissjóði var ætlað að greiða eina milljón kr. til sjóðsins, og gera hann þannig með einu átaki að helmingi sterkari stofnun en hann nú er. Svo sem nú er háttað fjárhag ríkissjóðs, verður þessu ekki komið við. En takist vel um sölu handhafavaxtabréfa, ætti sjóðurinn að geta áorkað verulegu til hagsbóta fyrir útveginn og þær atvinnugreinar, sem honum eru tengdastar.

Eitt af því, sem leggja verður sérstaka áherzlu á í sambandi við þessi mál, er aukning innlendrar skipasmiði. Er þar að sjálfsögðu fyrst og fremst átt við hin smærri skip — allt að 60 smálestum. Gildandi lög um Fiskveiðasjóð bera það með sér, að honum er einkum ætlað að sinna smærri útgerðinni, en smálestatalan, sem sérstaklega er miðað við, er þó hækkuð í þessu frv. úr 50 smál. í 60 smál. Verður það að teljast eitt hið mesta nauðsynjamál útvegsins, að hérlandis verði ávallt menn, sem öruggir séu til smíða skipa og viðgerða á þeim. Fyrir því er Fiskveiðasjóði fyrirlagt með frv. þessu að vinna að því, að svo megi takast.

Skipasmiðir eiga nú að ýmsu leyti erfiða aðstöðu hérlandis. Hafa þeir fært rök að því í erindum, sem lögð hafa verið fyrir Alþingi, að lögum landsins sé svo háttað, sem löggjafanum væri það sérstakt kappsmál, að girt væri fyrir það, að skip væru smíðuð hér á landi. Má í því efni benda á, að skip, sem smíðað er erlendis og flutt hingað nú, þarf engan toll að greiða, en skipasmiðir verða að greiða toll af öllu, sem þeir þurfa til smíði skips hér á landi. Ennfremur hafa skipasmiðir fært að því rök, að ef skipasmiði flyttist að öllu eða mestu leyti inn í landið, þá væri hér um svo mikla atvinnuaukningu að ræða, að vel væri verjandi að styrkja atvinnureksturinn með sérstökum ráðstöfunum í tollalöggjöf. Hafa þeir því farið fram á, að innflutningstollur yrði settur á skipin, er næmi 15—20%, eftir stærð skipanna.

Skipulagsnefnd atvinnumála hefir ekki getað mælt með þessum kröfum í tillögum sínum um breytingar á tollalöggjöfinni, sem liggja fyrir þinginu. Hinsvegar þykir henni einsætt, að ráðstafanir verði að gera til þess að skapa skipasmiðum sæmilegri aðstöðu en þeir nú hafa. Innflutningurinn á mótorskipum og mótorbátum er mjög verulegur, og yrði mikill gróði að því fyrir

landsmeðn i heild sinni, ef færa mætti hann niður án þess að útvegurinn biði nokkurn hnekki af. Undanfarin ár hefir þessi innflutningur verið svo sem hér segir:

Ár	Tala skipa	Verð samtals kr.
1928	14	542410.00
1929	20	1496776.00
1930	12	320736.00
1931	16	409230.00
1932	1	37500.00
1933	6	138800.00
Samtals	69	2945452.00

Á sama tíma hafa hátar og prammar verið fluttir inn 592 að tölu og andvirði þeirra numið kr. 216495.00.

En eins mikils virði og það væri, ef unnt yrði að flytja vinnuna að skipasmiðinni inn í landið, þá væri það tvísýnn gróði, ef útgerðin yrði að greiða að sama skapi meira fyrir þessi framleiðslutæki. Og ef engar aðrar ráðstafanir væru gerðar í þessu máli en að setja á toll skipaiðnaðinum til verndar, þá er hætt við, að verðhækkunin yrði fyrst og fremst afleiðing tollsins. En nú er ástæða til þess að ætla, að fleiri orsakir en verðmunur á innfluttu og innlendu skipunum valdi því, hve örðugt innlendu smiðirnir eiga í samkeppninni.

Einn af orsökum þess, sem hér koma til greina, er sú talin, að menn freistist til þess að kaupa ódýrari skip frá útlöndum, þótt traustleiki þeirra sé minni og frágangur sé verri en innlendu skipanna. Nú verður ekki of mikil áherzla á það lögð, að traustleiki skipanna, og þar af leiðandi öryggi sjómanna, sé það atriði, sem mestu eigi að ráða um það, hverskonar tæki séu notuð í fiskiflotanum. Fyrir þessar sakir hefir nefndin einnig leyft sér að mæla með því við atvinnumálaráðherra, að gefin verði út reglugerð um byggingu þeirra skipa, sem hér megí nota, og verði hún miðuð yfirleitt við þá reynslu, sem íslenzkir skipasmiðir hafa fengið um öruggleikanauðsyn. Vænta kunnugustu menn þess, að þetta atriði út af fyrir sig hafi drjúg áhrif í þá átt að gera smiðina innlenda.

Önnur orsök þess, hve útlend samkeppni hefir verið skipasmiðum hér erfið, eru óhagstæð lánskjör, sem þessi iðnaður verður við að búa. Nú er það svo um skipasmiði erlendis, sem einkum hafa skipt við Íslendinga, að lánsstofnanir í löndum þeirra gera þeim kleift að veita verulegan gjaldfrest á andvirði skipanna. Hérlandis eiga skipasmiðir þess engan kost. En með ráðstöfunum þeim, sem gerðar eru í frv. þessu um aðstoð Fiskveiðasjóðs, ætti á þessu að geta orðið töluverð og hagkvæm hreyting. Í frv. er gert ráð fyrir, að skipasmiðirnir taki þátt í áhættunni af lánum, sem nema allt að $\frac{1}{4}$ hluta skipsins, en um leið verða þeir þess unkomnir að veita viðskiptamönnum sínum samsvarandi gjaldfrest í allt að því 5 ár.

Íslenzkir skipasmiðir hafa, eftir því sem næst verður komið, smiðað frá og með árinu 1930 til júniloka 1935 32 skip, frá 8—50 smál. að stærð og samtals 485 brúttósmálestir. Þó þetta sé ekki nema nokkur hluti af þeim skipum, sem landsmenn hafa keypt á þessum tíma, þá bendir það þó til þess, að ekki vanti nema herzlumuninn til þess að íslenzki skipaiðnaðurinn nái til sin smiðinni. Ef vel tækist til um framkvæmdir fyrir mæla þessa frv., ætti svo að geta farið á skömmum tíma, að smiðin yrði sama sem öll innlend.