

Nd.

45. Frumvarp til laga

[25. mál]

um breyting á lögum nr. 46 14. apríl 1954, um tekjuskatt og eignarskatt.

Flm.: Sigurður Ágústsson, Björn Ólafsson, Kjartan J. Jóhannsson.

1. gr.

h-liður 10. gr. laganna orðist svo:

Kaup skipverja, sem lögskráðir eru á íslensk fiskiskip, þar með talin sel- og hvalveiðiskip, yfir lengri eða skemmri tíma á skattárinu. Skal þetta gilda jafnt um þá, er taka kaup í hlut af afla, sem hina, sem greitt er kaup í peningum.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi, og er jafnframt úr gildi numinn a-liður 4. gr. laga nr. 36 29. maí 1958, um breyting á lögum nr. 46 14. apríl 1954, um tekjuskatt og eignarskatt.

Greinargerð.

Á síðasta þingi fluttum vér frv., að mestu samhljóða frv. því, sem vér flytjum nú, og fylgdi því svo hljóðandi greinargerð:

„Á undanförunum árum hefur þess orðið vart, að sjómenn hafa horfið að öðrum störfum, jafnframt því sem færri ungir menn hafa lagt sjómennsku fyrir sig. Þessi óheillaþróun á sér margar rætur, sem hér skulu ekki raktar. Telja verður, að það valdi mestu, að önnur störf eru betur borguð, en þjóðfélaginu þó ekki jafngagnleg.

Segja má, að fyrst hafi keyrt um þverbak í þessum efnun eftir verkföllin vorið 1955. Kauphækkunir, sem þá voru knúnar fram, leiddu af sér óbærilega hækkun á hverju handtaki, sem unnið er á landi í þágu útvegsins, án þess að sjávarafurðir hækkðu í verði. Af þessu leiddi að sjálfsögðu þverrandi getu útvegsmanna til þess að tryggja sjómönnum lífvænleg kjör, — en það hefur aftur valdið því, að stór hópur valinna sjómanna hefur horfið að öðrum betur greiddum störfum, svo að til stórvandræða horfir fyrir þjóðarheildina, þar sem hér er um að ræða annan aðalatvinnuveg þjóðarinnar — atvinnuveg, sem færir þjóðarbúinu 90—95% af þeim gjaldeyri, sem þjóðin eignast árlega fyrir seldar afurðir á erlenda markaði.

Forráðamenn þjóðarinnar viðurkenna þá nauðsyn, að útvegsmenn eignist stærri og vandaðri fiskiskip, enda hefur skipastóll landsmanna aukizt verulega á undanförunum árum. Hafa nú verið gerðir samningar um kaup á 12 stálskipum, 240—250 rúml., frá Þýskalandi, sem eiga að koma til landsins á næstu árum. Ráðgert er og, að byggð verði 15 botnvörpuskip á vegum ríkisstjórnarinnar til aukningar á togaraflotanum. Þá eru í smíðum hér á landi og erlendis nokkrir fiskibátar á vegum útgerðarmanna.

Af reynslu undanfarinna ára er augljóst, að þegar þessi mikla aukning á fiskiskipum þjóðarinnar er komin í notkun, verður um þrennt að velja:

1. að gera hlut fiskimannanna svo góðan, að enn verði þetta þjóðholla starf eftirsóknarvert fyrir unga og hrausta menn að leggja fyrir sig, alþjóð til efnahagslegs öryggis;
2. að leggja á land stóran hluta af hinum eldri fiskiskipum eða gera tilraun til að selja þau úr landi;
3. að fjölga enn að stórum mun erlendum sjómönnum á íslenskum fiskiskipum.

Reynslan hefur nú fært oss heim þau sannindi, að vér erum hættulega á vegi staddir í þessum efnunum. Mikill fjöldi færeyskra sjómanna hefur verið ráðinn á fiskiskipin, bæði togara og línubáta, því að öðrum kosti hefði rekstur fjölda skipa stöðvazt, þar sem íslenskir sjómenn voru ekki fáanlegir til að manna þau að fullu. Þannig munu á síðastliðinni vetrarvertíð hafa verið ráðnir nær 1400 sjómenn frá Færeyjum á íslensku fiskiskipin. Hæpið er að treysta því, að til langframa verði hægt að tryggja það að ráða færeyska sjómenn á fiskiskip vor. Færeyingar hafa sterkan hug á því að auka útgerð sína, ekki síður en vér Íslendingar, og hafa þeir gert ráðstafanir þar að lútandi. Og hvar stöndum vér Íslendingar, er Færeyingar hafa skapað sér þá aðstöðu hvað skipastól þeirra snertir, að fiskimenn þeirra þurfa ekki lengur að leita til annarra þjóða eftir atvinnu, eins og nú á sér stað í ríkum mæli? Það hlýtur að vera hverjum manni ljóst, að þá muni verða vá fyrir dyrum hjá oss Íslendingum.

Vér flm. teljum því nauðsynlegt og mjög aðkallandi, að íslensk stjórnarvöld geri ráðstafanir til þess, að þeir einstaklingar, sem gerast sjómenn, njóti ekki lakari efnahagslegrar afkomu en þeir, sem stunda vinnu í landi. Allt mælir með því, að sjómannsstarfið gefi þeim, sem það leggja fyrir sig, hærri tekjur en landvinnufólk hefur. Þegar það er haft í huga, að sjómaðurinn, sem oft er langvistum frá heimili sínu, hefur erfiðara og áhættusamara starf með höndum en landvinnumaðurinn, auk þess sem vinnudagur hans á vélbátafлотanum er í mörgum tilfellum um og yfir 20 stundir á sólarhring, er ekki að undra, að sjómaðurinn sé á stundum óánægður með hlutskipti sitt, og hefur það í mörgum tilfellum valdið því, að ungir menn gerast fráhverfir því að leggja fyrir sig sjómennsku.

Frv. það, sem hér er flutt um að fella niður tekjuskatt sjómanna af þeim tekjum, sem þeir afla yfir þann tíma, sem þeir eru lögskráðir á íslensk fiskiskip á skattárinu, teljum vér flm. einn lið í þeim aðgerðum, sem óhjákvæmilega verður að gera af hendi Alþingis og ríkisstjórnar til að hvetja menn til að leggja stund á aðalatvinnuveg þjóðarinnar, sjávarútveginn.“

Að visu fengu sjómenn á íslenskum fiskiskipum nokkur friðindi í sambandi við greiðslu tekjuskatts með frv. því um breyting á lögum frá 1954, um tekju- og eignarskatt, er lögfest var á síðasta þingi. Friðindi þessi eru ekki stórvægileg — og ná ekki þeim tilgangi, sem frv. vor flutningsmanna mun hafa í för með sér, ef lögfest verður, sem sé að gera sjómannsstarfið eftirsóknarvert fyrir unga menn. Það er hvöt fyrir unga og efnilega menn að leggja fyrir sig sjómannsstarfið, þegar markvíst er unnið að því af löggjafans hálfu að viðurkenna mikilvægi þess fyrir þjóðarheildina — með því að vinna að því, að atvinnutekjur fiskimanna megi draga frá öðrum tekjum þeirra, áður en skattur er lagður á.

Með hverju ári sem liður aukast þarfir þjóðarinnar fyrir erlendan gjaldeyri, og hans verður bezt aflað með því að leggja höfuðáherzlu á aukna fiskiskipaútgerð. Á sviði framleiðslu sjávarafurða eru Íslendingar fullkomlega samkeppnisfærir á heimsmarkaðinum hvað vörugæði snertir, þó að um harða samkeppni sé að ræða við aðrar þjóðir, enda hafa þeir vissulega sýnt það á undanförunum árum.

Ekki verður séð, á hvern hátt á að leysa þau vandkvæði, sem hin svonefndu „bjargráð“ hæstv. ríkisstjórnar, eða löggjöfin um útflutningssjóð o. fl., leiddu yfir fiskiskipaeigendur og það á mörgum sviðum. Ákvæði löggjafarinnar að gera erlendum fiskimönnum skylt að greiða 55% yfirfærslugjald af þeim hluta teknanna, sem þeir fá leyfi til að yfirfæra til heimila sinna erlendis, veldur því, að engar líkur

benda til þess, að útgerðarmenn fái erlenda fiskimenn á fiskiskipaflotann á komandi vetrarvertíð. Á undanförunum vetrarvertíðum, 1957 og 1958, hafa útgerðarmenn orðið að ráða 1000—1400 erlenda fiskimenn á skip sín til að geta fleytt þeim á veiðar. Nú er fyrirsjáanlegt, að fjöldi fiskiskipa, bæði togarar, línu- og netaskip, verða ekki gerð út á komandi vertíð, nema ráðin verði bót á ákvæði laganna um útflutningssjóð o. fl. frá 29. maí s. l. hvað yfirlæslugjald af tekjum erlendra fiskimanna snertir.

Þegar það er haft í huga, að eftir röska tvo mánuði hefst aðalvertíð fiskiskipaflotans, virðist óhjákvæmilegt að gera sér nú þegar grein fyrir því, á hvern hátt á að tryggja fiskiskipunum nægilegan mannafla. Óhætt er að fullyrða, að það mun ekki takast að ná erlendum fiskimönnum á skipin, nema þeir losni að mestu eða öllu leyti við að greiða yfirlæslugjald af þeim hluta teknanna, er þeir fá leyfi til að yfirlæsa til heimila sinna. Að leggja þær kvaðir á fiskiskipaeigendur að greiða yfirlæslugjaldið virðist ekki koma til greina. Að sjálfsögðu væri æskilegt, ef unnt væri að komast hjá því að flytja til landsins mikinn fjölda erlendra sjómanna, — en það virðist þó enn um sinn óumflýjanlegt, eða þar til Íslendingar verða þess umkomnir að manna skipin einvörðungu eigin sjómönnum. Frv. vor flutningsmanna, ef að lögum verður, er gifturíkt spor í þá átt, að þetta megi takast á komandi árum.