

**Ed.**

**87. Frumvarp til laga**

**[67. mál]**

um útgerð togara til þess að koma á og viðhalda jafnvægi í byggð landsins.

Flm.: Karl Kristjánsson, Bernharð Stefánsson, Vilhjálmur Hjálmarsson.

1. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að verja allt að 5 milljónum króna til þess að kaupa hlutabréf í hlutafélögum, sem stofnuð eru með þátttöku tveggja eða fleiri bæjar- og hreppsfélaga til að reka togaraútgerð í því skyni að koma á og viðhalda jafnvægi í byggð landsins.

2. gr.

Nú verða stjórnir tveggja eða fleiri bæjar- og hreppsfélaga, þar sem atvinna er stopul og fiskverkunarstöðvar skortir verkefni, sammála um að stofna félag til útgerðar, samkvæmt 1. gr., og leggja fram hlutafé í þeim tilgangi, og skulu þær þá leita eftir hlutafjárframlögum hjá íbúum bæjar- og hreppsfélaga sinna og öðrum, er þær telja til greina koma. Þegar safnast hefur hlutafé, er nemur a. m. k. 10% af áætluðum stofnkostnaði útgerðarinnar, er bæjar- og hreppstjórnunum rétt að snúa sér til félagsmálaráðuneytisins með beiðni um hlutafjárframlög af hálfu ríkisins og ríkisstjórninni heimilt að leggja fram hlutafé, sem nemur allt að 10% stofnkostnaðar, enda séu löndunar- og verkunarskilyrði togaraafila fyrir hendi í þeim kaupstöðum og kauptúnum, er að félagsstofnuninni standa.

3. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að ábyrgjast f. h. ríkissjóðs lán allt að 80% af stofnkostnaði togaraútgerðar hlutafélaga, sem mynduð eru samkvæmt lögum þessum.

4. gr.

Um stofnun og stjórn félags fer eftir almennum lögum um hlutafélög með þeim takmörkunum, er lög þessi ákveða. Val framkvæmdarstjóra er háð samþykki ríkisstjórnarinnar.

5. gr.

Nú þykir fullreynt, að stofnun félags til kaupa á nauðsynlegum togara takist ekki samkv. 1.—4. gr. laga þessara, og er þá ríkisstjórninni f. h. ríkissjóðs heimilt að kaupa og gera út allt að fjórum togurum til þess að leggja afla á land í verstöðvum, þar sem mikil nauðsyn er á aukinni atvinnu. Óheimilt er samkv. þessari grein

að gera út togara fyrir eina verstöð, enda sé útgerðin við það miðuð, að hún komi sem flestum útgerðarstöðvum að gagni til öflunar hráefnis og atvinnujöfnunar. Kaupstaðir og kauptún þau, er þessarar úrgerðar njóta sérstaklega, beri a. m. k. helmingsábyrgð móti ríkissjóði á rekstri þeirra togara, er við þau skipta, og njóti tilsvarendi rekstrarhagnaðar, ef til kemur. Skal um ábyrgðina gerður samningur milli ríkisstjórnarinnar og hlutaðeigandi bæjar- og hreppsstjórna.

Ríkisstjórnin setur reglugerð um rekstur þessara togara.

#### 6. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að taka f. h. ríkissjóðs nauðsynleg lán til þess að fullnægja ákvæðum laga þessara.

#### 7. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

### Greinargerð.

Togaraútgerð er orðin stór liður í atvinnulífi margra staða á Íslandi. Illa gengur, eins og sakir standa, að láta togaraútgerðina bera sig sem fyrirtæki og ber til þess margt, sem væntanlega verður bót á ráðin áður en langir tímar líða. Verður sú hlið málanna ekki gerð að umræðuefni í þessari greinargerð. Hitt er staðreynd, sem frumvarp þetta er á byggt, að fólk, sem býr þar, sem togararnir leggja afla sinn á land, hefur sem betur fer miklar tekjur af vinnu vegna þeirra. En þetta veldur lífskjaramun í landinu og ójafnvægi milli staða, sem annars mundu standa líkt að vígi.

Kunnugt er, að flestir staðir — og raunar allir — sem njóta atvinnu vegna togararekstrar, eiga það stuðningi ríkisins að þakka — og margir í stórum stíl. Ríkið annaðist togarakaupin, lagði til eða útvegaði fé, ábyrgðist lán o. s. frv.

Á yfirstandandi ári, þegar útgerð togaranna ætlaði að stranda, innheimtir ríkið nýjan bifreiðaskatt til þess að veita með honum stuðning öllum, sem togararekstur hafa með höndum. Þessi skattur er jafnt tekinn af íbúum þeirra staða, sem engan togararekstur hafa til atvinnubóta, og hinum.

Má því fullyrða, að mismunað hefur verið og er af ríkisins hálfu þeim verstöðvum, sem togararekstrar njóta, og það jafnvel á kostnað þeirra verstöðva, sem ættu að geta haft hann, en hafa hann ekki og búa við atvinnuskort.

Þetta kann ekki góðri lukku að stýra.

Hvergi má draga úr velgengni almennings, en leitast þarf við að auka hana þar, sem verr gengur.

Ráð verður að finna til þess að veita togaralausú útgerðarstöðvunum stuðning til jafnvægis móti hinum. Annars raskast meira og meira í byggð landsins jafnvægið, sem flestum kemur saman um að gæta þurfi.

Á landinu eru allmargar verstöðvar, sem geta veitt togurum aðstöðu til löndunar og tekið á móti togarafiski til verkunar og vinnslu, en hafa engin umráð yfir togara.

Það virðist liggja beint við, úr því að atvinnuskortur er á þeim stöðum, að athugað sé, hvort ekki er þjóðhagslega rétt, að ríkið veiti þeim aðstoð til þess að fá til sín togara.

Frumvarp þetta er, ef að lögum verður, heimild handa stjórn ríkisins til þess að veita slíka aðstoð.

Af því að hinir togaralausú, atvinnustopulu útgerðarstaðir hafa ekki bolmagn hver um sig til þess að eignast togara, og gæti orðið góð úrlausn hlutdeild í togarafla, og með því að reynsla er fengin um, að samvinna milli útgerðarstaða um rekstur togara getur gefizt vel, þá er í frumvarpinu gert ráð fyrir slíkri samvinnu í

hlutafélagiformi. En vegna fjárskorts staðanna, sem er staðreynd, þá er einnig gert ráð fyrir hlutafjárframlögum frá ríkinu, auk ríkisábyrgðar á stofnlánum þeirra, hvort tveggja að tilteknu marki, enda hafi ríkið þá rétt til að hlutast til um, að framkvæmdarstjórn félagsins sé í öruggum höndum.

Þá er einnig í þessu frumvarpi gert ráð fyrir því, að nauður geti rekið til ríkisútgerðar á togurum til atvinnujöfnunar, og heimild veitt til hennar, þannig, að skipin verði eign ríkisins, reksturinn í höndum þess, en að hálfu á ábyrgð þeirra staða, er aflann fá til verkunar, og þá helmingsréttur til rekstrarhagnaðar, ef hann verður. Um rekstrarábyrgðina sé gerður samningur fyrir fram milli ríkisstjórnar og hlutaðeigandi bæjar- og hreppsstjórna.

Flutningsmenn líta svo á, að eins og nú er komið verði ekki komið hjá róttækum aðgerðum af ríkisins hálfu til þess að koma á og viðhalda nauðsynlegu jafnvægi í byggð landsins.

Ríkið hefur þegar gengið langt í stuðningi við suma þjargálna staði. Aftur á bak verður ekki að ósekju gengið þar, og enn lengra verður þess vegna að ganga á öðrum stöðum, til þess að jafnvægi fái og landsbyggðin sporðreisist ekki.

En það er skoðun flutningsmanna, að nauðsynlegt sé jafnan, að á hverjum stað, sem ríkið veitir stuðning, eigi íbúarnir frumkvæði og séu ábyrgir þátttakendur eftir því, sem efni þeirra og ástæður frekast leyfa og við verður komið. Við þetta eru tillögur frumvarpsins miðaðar.

Frumvarpið nær til allmargra staða, en er vitanlega ekki heildarlausn. Annarra úrræða þarf að leita fyrir aðra staði, og eru umræður um þau ekki dregin inn í þessa greinargerð.