

**Møte for lukkede dører**  
**tirsdag den 19. juni 1956 kl. 10.**

President: Johan Wiik.

Dagsorden:

1. Innstilling fra utenriks- og konstitusjonskomiteen om inngåelse av ikke-offentliggjorte overenskomster med fremmede makter (innst. S. A.).
2. Tilråding frå den auka utanriks- og konstitusjonsnemndi om å gjera vedtak i Stortinget 21. mai 1953 om fullmakter til å inngå kontraktar i samband med det amerikanske «Off Shore Procurement Program» m.v. gjeldande fram til 30. juni 1957 (innst. S. B.).
3. Innstilling fra finans- og tollkomiteen om tilbaketrekning av St.prp. nr. 65 for 1956 om midlertidig avgift til statskassen på kontrahering av skip (innst. S. C.)<sup>1</sup>
4. Innstilling fra finans- og tollkomiteen om midlertidig avgift til statskassen på kontrahering av skip (tillegg til budsjett-innst. S. nr. 240).<sup>x</sup> )
5. Innstilling fra finans- og tollkomiteen om tollavgifter (budsjett-innst. S. nr. 222).<sup>2</sup>
6. Referat.

<sup>x</sup> ) Jfr. off. budsj.innst. S. nr. 240 (inntatt i den grå bok).

Etter forslag av presidenten besluttet enstemmig:

1. Møtet holdes for lukkede dører.
2. Regjeringens medlemmer og de i forretningsordenens § 54 nevnte funksjonærer gis adgang til møtet.

**Presidenten:** Videre foreslår presidenten at byråsjef Ulstein gis adgang til møtet for så vidt angår sak nr. 1, og departementsråd Karl Skjerdal og byråsjef Eilif Andersen for så vidt angår sak nr. 2. - Det ansees bifalt.

Der referertes:

1. (5) Kgl. meld. om tilbaketrekning av St.prp. nr. 65 for 1956 om midlertidig avgift til statskassen på kontrahering av skip.  
Enst.: Tilstilles finans- og tollkomiteen.

---

<sup>1</sup> Offentliggjort i Innst. S. nr. 187, gjelder tilbaketrekning.

<sup>2</sup> Offentliggjort.

2. (6) Kgl. meld. om bestemmelsen om prisregulering for fôrmeel av fisk og fiskeavfall av 1956 års produksjon.
3. (7) Kgl. meld. om bestemmelsen om avgifter i prisreguleringsøyemed for sild og sildeprodukter.  
Enst.: Nr. 2 og 3 tilstilles finans- og tollkomiteen, forsterket med to medlemmer av sjøfarts- og fiskerikomiteen, oppnevnt av denne.

**Presidenten:** Statsråd Skaug vil gi Stortinget en melding.

**Statsråd Skaug:** Som fungerende utenriksminister skal jeg på Regjeringens vegne få gi Stortinget en kort muntlig melding om Hannevig-saken.

Som det vil være kjent fra pressen, har det i den senere tid vært ført forhandlinger i Washington om denne sak mellom en norsk og en amerikansk delegasjon.

I hemmelig møte den 11. juli 1947 ga Stortinget sitt samtykke til ratifikasjon av den konvensjon som var inngått mellom Norge og Amerikas Forente Stater den 28. mars 1940 om den videre fremgangsmåte i Hannevig-saken. Ifølge denne konvensjon skal behandlingen av saken foregå i tre etapper:

*Første etappe* omfatter en utveksling av skriftlige innlegg fra norsk og amerikansk side.

I *annen etappe* skal der foregå muntlige forhandlinger mellom partene for om mulig å nå frem til en minnelig ordning av saken eller deler av denne.

*Tredje etappe* er sakens eventuelle behandling for den avtalte voldgiftsdomstol, som er Court of Claims i Washington.

Den skriftlige saksbehandling er påbegynt umiddelbart etter at Konvensjonen var ratifisert, og over flere år foregikk det en omfattende utveksling mellom partene av skriftlige innlegg og motinnlegg, som er foreskrevet i Konvensjonen. Tilsammen er det blitt utvekslet 3250 trykksider. Samtlige disse innlegg er etter hvert blitt oversendt Stortinget ved utenriks- og konstitusjonskomiteen.

Det siste amerikanske innlegg ble overlevert den 28. oktober 1955, og den første etappe i saksbehandlingen var dermed avsluttet.

Sakens annen etappe - de muntlige forhandlinger - ble åpnet i Washington den 9. april 1956. Den norske forhandlingsdelegasjon, som var oppnevnt ved Kronprinsregentens resolusjon av 9. mars 1956, ble i samme resolusjon gitt følgende mandat:

- «1) å forhandle om en minnelig ordning, helt eller delvis, av det norske erstatningskrav;
- 2) såfremt dette viser seg umulig, å søke å avgrense eller bringe ut av verden deler av saken, visse innsigelser, påstander m.v.;
- 3) i tilfelle å søke fastsatt den nærmere fremgangsmåte for sakens innbringelse for voldgiftsdomstolen.»

Den erstatning som Norge har krevet i saken, beløper seg til ca. 16 millioner dollars for rekvirering av skipsbyggningskontrakter og ca. 9 millioner dollars for verftene, med renter fra rekvireringen. Etter lengere drøftelser mellom de to delegasjoner meddelte de amerikanske forhandlere at de ikke var villige til å anbefale et forlikstilbud på mer enn 1,5 million dollars som fullt og endelig oppgjør i saken. Det amerikanske tilbud var basert på et oppgjør til Christoffer Hannevigs og hans selskapers kreditorer på 10 % av deres udekkede krav, og da de amerikanske kreditorer er oppgitt å beløpe seg til mellom 3 og 4 millioner dollars, ville altså det beløp som skulle tilfalle Norge, allerede i første omgang bli redusert til vel 1 million dollars. Til forslaget knyttet seg videre den betingelse at de norske og de amerikanske kreditorer skulle behandles «likt», slik at de norske myndigheter ville være avskåret fra å gi de norske kreditorer oppgjør etter en høyere prosentsats enn hva de amerikanske kreditorer fikk. Endelig var forslaget betinget av at forliket oppnådde godkjenning i Kongressen, og at beløpet ble bevilget.

Regjeringen har nøye overveiet det amerikanske tilbud, og utenriksministeren har også drøftet saken med den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite. På grunnlag av disse overlegninger er Regjeringen kommet til det resultat at tilbudet ikke kan godtas og at saken bør henvises til den avtalte voldgiftsdomstol, slik som Konvensjonen fastsetter.

Den motivering som har ligget til grunn for Regjeringens standpunkt, er bl.a. følgende:

Det amerikanske forlikstilbud er meningsløst lavt og gir ingen rimelig og akseptabel dekning av de norske kreditorers krav, likesom lite eller ingenting ville tilfalle dødsboet etter Christoffer Hannevig. Tilbudet kan ikke ses som resultatet av en vurdering av sakens realitet, men må snarere oppfattes som en nominell betaling for å bli kvitt saken, og Regjeringen finner at dette er en lite tilfredsstillende oppgjørsmåte i en internasjonal rettssak. Enten er det norske krav et rettsgyldig krav og skulle i så fall utbringe et betydelig erstatningsbeløp etter folkeretten, eller er de amerikanske innsigelser holdbare, og i så fall finnes det intet grunnlag for noen erstatning. Etter det som er kommet frem under forhandlingene, synes det også som State Department foretrekker at saken blir rettslig prøvet av den voldgiftsdomstol som de to land er blitt enige om, bl.a. for derved å fritta den amerikanske administrasjon for ansvaret for avgjørelsen.

De norske forhandlere anser det heller ikke for utelukket at tilbudet på 1,5 million dollars under behandlingen i Kongressen kunne bli nektet godkjenning, fordi de amerikanske kreditorer bare ville bli tilgodesett med 10 %. Etter en slik eventuell nektelse ville Norges stilling i saken selvsagt være adskillig vanskeligjort.

Også hensynet til offentligheten i Norge taler for å la saken gå videre til den voldgiftsdomstol som Konvensjonen

fastsetter. Stortinget besluttet i sin tid at Regjeringen skulle kreve Hannevig-saken innbragt for internasjonal voldgift, bl.a. for å *bringe ro* om saken, og å godta det amerikanske tilbud på 1,5 million dollars *brutto* vil neppe bringe den tilsiktede ro om Hannevig-saken. Først når saken er *rettslig* prøvet og det er avsagt *dom*, er det håp om at Hannevig-saken vil være endelig bragt ut av verden.

Saken kan ventes å bli behandlet av Court of Claims til neste år.

**Presidenten:** Presidenten foreslår redegjørelsen vedlagt protokollen. - Det ansees bifalt.

Man gikk deretter over til dagsordenen.

Sak nr. 1.

*Innstilling fra utenriks- og konstitusjonskomiteen om inngåelse av ikke-offentliggjorte overenskomster med fremmede makter (innst. S. A.).*

Komiteen hadde innstillet:

Utenriksdepartementets melding til Stortinget om inngåelse av ikke-offentliggjorte overenskomster med fremmede makter - vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Sak nr. 2.

*Tilråding frå den auka utanriks- og konstitusjonsnemndi om å gjera vedtak i Stortinget 21. mai 1953 om fullmakter til å inngå kontraktar i samband med det amerikanske «Off Shore Procurement Program» m.v. gjeldande fram til 30. juni 1957 (innst. S. B.).*

**Løvlien:** Jeg skal ikke reise noen debatt om denne sak. Men da hele dette programmet tydeligvis er under avvikling, vil jeg henstille til Regjeringen å forsøke å finne en annen produksjon for de bedrifter det her gjelder - jeg sikter særlig til Raufoss, men også til Kongsberg Våpenfabrikk - spesielt da med sikte på den sivile produksjon.

**Statsråd Sjaastad:** Jeg skal ikke komme inn på selve proposisjonen og innstillingen, men jeg har funnet grunn til å gi en del opplysninger i forbindelse med Off Shore-programmet.

I tilrådingen til St.prp. nr. 66 for 1956 er nevnt at uformelle drøftelser hadde funnet sted mellom representanter

for amerikanske og norske myndigheter om Off Shore-kontrakter for 1956, men at noe definitivt ennå ikke forelå. Forhandlingene er i disse dager i det vesentlige avsluttet. Følgende kontrakter er eller vil i nærmeste fremtid bli undertegnet:

1. 40 mm L/70 kanoner. Kontrakten omfatter kjøp av 72 kanoner til et samlet beløp av 3 384 millioner dollar.
2. Drivladninger til 155 mm Howitzer ammunisjon. Kontraktsummen er godt og vel 1,5 million dollar.
3. 40 mm L/70 ammunisjon. Der er kontraktsummen på 144 000 dollar. - Så er det
4. mitraljøse- og geværammunisjon. Der er kontraktsummen på 301 000 dollar.

For de to største kontraktene har amerikanerne akseptert en glideskala for arbeidslønn og materialer på 4 prosent opp eller ned. Det samlede beløp av kontrakter som hittil er klare, blir etter dette 5,3 millioner dollar, et resultat som ligger i overkant av hva det var grunn til å vente.

Fra norsk side ble det under forhandlingene satt meget inn på å komme vekk fra det tidligere konkurransesystem om kontrakter som nødvendiggjorde betydelige statssubsidier. Årets Off Shore-kontrakter er basert på innkjøp etter plan og er koordinert med Forsvarsdepartementets plan om innkjøp for midler under forsvarsbudsjettet. Formålet har vært å bevare de viktigste produksjonsheter, sett fra et Nato-synspunkt.

Enhetsprisene ligger tildels vesentlig høyere enn etter tidligere kontrakter. Eksempelvis er prisen pr. L/70 kanon 47 000 dollar mot 40 000 i den tidligere kontrakt fra 1954. Ingen av kontraktene forutsetter stønad fra staten.

**Ingvaldsen:** Det var interessante opplysninger industriministeren kom med nå.

Når jeg har bedt om ordet, er det fordi den fullmakt som nå gis, er temmelig omfattende med en samlet kontraktsum opp til 400 millioner kroner, og derav er vel nå halvdelen plasert. Det er altså et forholdsvis stort beløp som står igjen. Jeg må tilstå at jeg etter hvert har fått et litt kjedelig inntrykk av disse Off Shore-bestillingene. Nå er jo saken hemmelig, og det er av den grunn nokså vanskelig å danne seg en virkelig mening om hvordan disse sakene har gått. Men jeg har inntrykk av at iallfall for Raufoss's vedkommende har disse kontraktene medført meget store ekstra-utgifter på forskjellig måte, og det har også vært gitt store subsidier. Jeg har også hatt et visst inntrykk av at det iallfall tidligere var visse problemer med selve avslutningen av disse kontraktene, og det var vanskelig å få fullstendig oversikt over bedriftenes muligheter for å oppfylle dem. Man har derfor hatt diverse overraskelser, etter hva jeg har forstått, både på det ene og andre område under utførelsen.

Industriministeren opplyste nå at disse nye ordrene var skjedd i full forståelse med Forsvarsdepartementet og var

også overensstemmende med den plan som var lagt opp for anskaffelsene. Det gleder meg, og jeg ville ønsket at man også hadde hatt en bedre oversikt tidligere. Jeg er ikke sikker på hvordan stillingen er for de ordrene som er utført og er under arbeid, og proposisjonen her er jo ytterst kortfattet. Etter min oppfatning ville det ha vært en avgjort fordel om Stortinget hadde fått en beskjed om hvorledes disse forskjellige ordrer var gått ut, regnskapsmessig sett, og også om hvordan man hadde klart forpliktelsene med leveringstider osv.

Jeg har videre festet meg ved at på side 2 i proposisjonen står det:

«Det var særlige grunner som gjorde at Regjeringen fant å burde akseptere en såvidt høy subsidieringsprosent for den ene av 1955-kontraktene.»

Jeg kan være enig i at det må være «særlige grunner» for å gå til en så vidt høy subsidiering. Men jeg synes også at Stortinget burde få lov til å vite hvilke grunner det var.

Jeg må tilstå at jeg er litt i tvil når det gjelder denne fullmakt man nå får til å fortsette opp til 400 millioner kroner. Jeg vil iallfall si som mitt inntrykk at man bør vurdere disse ordrene meget nøye. Det er altså blitt en sterk konkurranse om dem, og det bør iallfall ikke tas ordrer som medfører større ekstra anskaffelser og utgifter. For man må regne med at for en stor del er dette engangsbestillinger. Jeg kan også for så vidt være fullt ut enig i det hr. Løvlien sa, at når Off Shore-ordrene etter alt å dømme ebber ut, iallfall en del av de ordrene man har hatt, vil man få store problemer med sysselsettingen ved disse bedrifter. Det er jo nedlagt kolossale beløp, særlig på Raufoss, og man står da overfor det spørsmål, å holde sysselsettingen oppe. Jeg vil gjerne høre om departementet har noen oversikt over dette, og om det foreligger planer for å søke å utnytte det produksjonsapparatet man her har, når Off Shore-ordrene etter alt å dømme faller bort.

**Statsråd Sjaastad:** Når det gjelder de særlige grunner som Regjeringen mente forelå for å akseptere en av de Off Shore-kontraktene som er nevnt i proposisjonen, og som medførte store subsidier, var det nettopp at man ville forsøke å holde forbindelsen med amerikanerne om disse kontrakter vedlike i håp om at man skulle komme frem til en kontrakt som den vi nå har fått.

Spørsmålet om en omlegging av bedriftene Raufoss og Kongsberg som følge av at Off Shore-kontraktene etter hvert sannsynligvis vil skrumpe inn, er tatt opp med ledelsen for Raufoss og Kongsberg. Man arbeider med flere forskjellige planer der, og ledelsen har nettopp fremholdt, at forutsatt at de nå fikk disse kontrakter som jeg har nevnt, ville de i løpet av den tiden kunne legge opp planer om en omlegging av produksjonen, slik at det etter styrets mening ikke skulle behøve å føre med seg noen vesentlig innskrenkning av arbeidsstyrken.

Komiteen hadde innstillet:

Dei fullmakter som er gjevne Kongen eller den han gjev fullmakt i samhøve med deltaking i det amerikanske «Off Shore Procurement Program», (jfr. St.prp. nr. 105, 1953, nr. 88, 1954 og nr. 83, 1955 og stortingsvedtak 21. mai 1953, 9. juni 1954 og 21. juni 1955) skal gjelda til og med 30. juni 1957 for ein samla kontraktsum opp til 400 mill. kroner.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

**Presidenten:** Presidenten foreslår nå at sak nr. 3 og 4 på dagens kart behandles til slutt, og videre foreslås at Innst. S. C., som nettopp er omdelt, etter Forretningsordenens § 28 blir behandlet straks. Det er innstilling om tilbaketrekning av St.pr. nr. 65 for 1956 om midlertidig avgift til statskassen på kontrahering av skip. - Ingen har uttalt seg derimot, og presidenten anser det som bifalt.

S a k   n r .   5 .

*Innstilling fra finans- og tollkomiteen om tollavgifter (budsjett-innst. S. nr. 222).*

**Presidenten:** Presidenten foreslår nå at byråsjef Olsen og tollinspektør Anderssen gis adgang til møtet for så vidt angår sak nr. 5 - og anser det som bifalt.

Saken i sin alminnelighet ble undergitt debatt.

**Arntzen** (komiteens ordfører): Det foreligger en del søknader om forandring av tollsatsene dette året også. De har vært behandlet av komiteen, og komiteen har ikke hatt noe å innvende mot de søknader som foreligger. Noen av forandringene har forårsaket at man er gått opp med tollsatsene, andre igjen har forårsaket at man er gått ned. Jeg skulle anta at det i denne forbindelse ikke er nødvendig å gå inn på hver enkelt søknad, da komiteens innstilling er enstemmig. Jeg vil bare nevne enkelte av dem som på et vis er gjengangere fra tidligere år.

Det gjelder tollsatsen på pianoer. Den har gått igjen fra 1954 og til nå. Det har ikke resultert i noen forandring i tollsatsene for ferdige pianoer, og årsaken til det er at vi er bundet gjennom GATT-avtalen til en sats på 240 kroner. Som de ærede representanter vil huske, var det enkelte av representantene som ved fjorårets behandling av tolltariffen henstillet til departementet å se nærmere på det spørsmål. Det er også gjort i forbindelse med den proposisjon som

foreligger i dag, og man er kommet frem til det resultat, når det gjelder satsen 240 kroner som man er bundet til i henhold til GATT-avtalen, at man ikke kan gjøre noen endring i den. Derimot har man funnet frem til en delvis ordning når det gjelder enkelte deler til pianofabrikasjonen, for dem som har søkt om en tollbeskyttelse der. Om man blir helt tilfreds med den ordning som man er kommet frem til, vil tiden vise, men jeg tror i alle tilfelle vi er kommet et skritt frem der som kan bringe et tilfredsstillende resultat.

En annen ting som jeg vil peke på i forbindelse med disse søknader, gjelder Sinkkompaniet, som i desember 1954, tror jeg, søkte om en tollforhøyelse fra 12 øre pr. kg. til 24 øre. Det var den gang dissens i denne saken, men det ble vedtatt av Stortinget å øke satsen til 24 øre. I dag foreligger det en innstilling om at man skal gå tilbake til den opprinnelige sats på 12 øre pr. kg. Det kan høres noe pussig ut at man etter forholdsvis så kort tid går tilbake fra 24 øre pr. kg. og ned til 12 øre pr. kg., som det var da man gikk opp. Bakgrunnen for det hele er en uoverensstemmelse mellom de norske produsenter og de belgiske, hollandske og vest-tyske produsenter. Hva man skal si om den ordningen som ble opprettet første gang, og den man går tilbake til nå, får være så sin sak. Det får representantene vurdere hver for seg. Men resultatet er iallfall at man foreslår å gå tilbake til den opprinnelige satsen på 12 øre pr. kg.

Når det gjelder de andre søknader, er det vel, som jeg nevnte, ikke så nødvendig å komme inn på de enkelte da innstillingen der er enstemmig fra komiteens side. For enkeltes vedkommende har man vært noe i tvil om det var berettiget å gå med på søknaden, men komiteen har etter en inngående drøfting av saken funnet det rimelig å gå med på alle sammen - for enkeltes vedkommende, som sagt, under noen tvil.

Ellers er der enkelte større spørsmål i forbindelse med denne innstilling og proposisjonen. Det gjelder bl.a. spørsmålet om delegering av myndigheten til distriktskontorene. Når det har vært tvil om enkelte ting, har sakene inntil nå i alminnelighet gått inn til departementet for avgjørelse. Departementet foreslår nå at en del av de avgjørelser som departementet tidligere har tatt, nå skal treffes av distriktskontorene. Det er en delegering av myndigheten. Komiteen har også her vært noe i tvil om det er riktig å gå til et slikt skritt. Etter at proposisjonen ble fremsatt, har vi konferert med departementet, og vi er kommet til at det er riktig å gå med på departementets forslag her av flere grunner. Tolladministrasjonskomiteen har behandlet spørsmålet om å komme frem til forenklinger ved behandlingen av tollsaker, og den har foreslått noe lignende. Dette er kanskje å gripe inn i innstillingen som foreligger fra denne komite, og som vil komme til behandling for Stortinget senere. Men det synes allikevel å være en fordelaktig ordning, og komiteen har da ikke noe å innvende mot denne ordning.



En annen sak, som også er av helt ny dato, er tollfrihet for bakkeutstyr for flytjenesten. Her er man kommet frem til at man legger Annex 9 til Chicagokonvensjonen av 1944 til grunn, og komiteen er enstemmig kommet frem til, men også her til å begynne med under tvil, at man vil gå med på denne ordningen. Jeg vil med det samme si at dette gjelder ikke alene for SAS, men også for andre flyselskaper. Jeg tror at slik som hele flytrafikken er bygget opp - spesielt for SAS's vedkommende, med Norge, Sverige og Danmark - er det en riktig løsning man der er kommet frem til.

Det som vel er den eneste dissensen, kan man si, i hele den innstilling som nå skal behandles, gjelder spørsmålet om suspensjon av maskinanmerkningen. Som dette Storting kjenner til, besluttet man i februar 1954 å gå til suspensjon av maskinanmerkningen. Da man den gang fattet det vedtaket, som ble fornyet i fjor, var det under den uttrykkelige forutsetning at hele ordningen var midlertidig. Ved midlertidighet mener man jo at den opprinnelige ordning skal begynne å virke igjen. Enkelte kan kanskje mene at midlertidigheten har vart noe lenge. Når man gikk til suspensjon av maskinanmerkningen, var det på bakgrunn av vår utenriksøkonomiske stilling. Alle var klar over at det på en eller annen vis måtte gjøres noe der, men man var uenige om at maskinanmerkningen skulle suspenderes. Flertallet mente imidlertid at det var et ledd i tiltakene for å bedre vår utenriksøkonomiske stilling. I fjor fant man at denne ikke hadde bedret seg så meget at man kunne gå tilbake til den gamle ordning, men det var også dissens i fjor. Vi har dissensen i år også, og man kan være noe i tvil om vår utenriksøkonomiske stilling er blitt så bedret at det er riktig å gå tilbake til den gamle ordning. I proposisjonen er det på første side inntatt en tabell over utviklingen av de postene som har forbindelse med maskinanmerkningen. Tabellen viser en ganske interessant utvikling, og man kan si at man der kan spore en fremgang når det gjelder formålet med suspensjonen. Imidlertid gjør departementet merksam på at det er flere ting som kommer inn i billedet der, som kan ha vært en medvirkende årsak til den utvikling som tabellen gir uttrykk for. Det er vel riktig, og det skulle på et vis kunne tilsi at vi i dag kunne gå tilbake til den gamle ordningen. Men hvis vi tenker på de debattene som har vært ført i Stortinget i den senere tid, hvor man er kommet inn på vår utenriksøkonomiske stilling, så har de alle, uansett hvem det er som har ført ordet, munnet ut i at vår utenriksøkonomiske stilling i dag ikke er så sikker som de tallene man opererer med fra måned til måned og fra kvartal til kvartal, gir uttrykk for. Det er da også det synet flertallet hevder i sin uttalelse i innstillingen, når det sier at det etter flertallets oppfatning ville være uriktig på det nåværende tidspunkt å gå tilbake til den gamle ordningen, og derfor følger proposisjonen og innstiller på at maskinanmerkningen bibeholdes også for kommende budsjettår. Men jeg vil svært gjerne legge til at flertallet også har en uttalelse i

innstillingen som munner ut i at hvis forholdene skulle bedre seg slik i den nærmeste tiden fremover at det blir mulighet for å gå tilbake til den gamle ordningen, - altså ingen suspensjon -, ser man gjerne at departementet fremmer forslag om opphevelse av suspensjonen av maskinanmerkningen.

Med dette vil jeg få lov å anbefale den innstilling som foreligger.

**Leirfall:** Eg har forlangt ordet for å koma med nokre merknader til maskintollen eller maskinanmerkninga, som den førre talaren nemnde sist i innlegget sitt.

Vi står her etter mi meining framfor eit typisk eksempel på desse avgiftene som vi etter kvart har fått nokså mange av, som blir føreslått under presset av ein akutt situasjon og grunngjevne med ei henvising til den, og som det er føresetnaden skal vera midlertidig og som skal opphevast igjen når forholda har retta seg og ein er komen ut over den akutte situasjonen - men som etter kvart glir over til å bli permanente. Då opphevinga av tollfriheita for maskinar vart gjennomført frå februar 1954, var framlegget frå Regjeringa motivert med at det var nødvendig å skapa ei lette i valutasituasjonen i 1954, og det vart spesielt peika på dei låge fraktinntektene og den store importen av skip. No er dei omsyn borte, det må vi vel i alle fall vera einige om. Fraktinntektene har nådd ei høgd som vi ikkje har våga å kalkulera med, og når det gjeld skipsimporten, veit vi at valutautbetalingane til den, på grunn av andre serbestemmelser er haldne nede. F.eks. i fyrste kvartal i år, har då også valutautgiftene til skipsimporten gått betydeleg ned.

Det er òg sjeldan at ein får presentert eit avgiftsframlegg der Regjeringa sjølv har så mange betenkelegheiter som ho hadde då det galdt dette, det er sjeldan at departementet ope innrømmer skadeverknader, som det vart gjort i 1954 då maskinanmerkninga vart sløyfa. Det heitte i proposisjonen mellom anna:

«Det kunne *i det lange løp* ha uheldige virkningar for landets økonomi, ikkje minst utenrikshandelen, hvis de nye bestemmelser ble gjort permanente.

Konkurransesevnen ville svekkes. Departementet ønsker å understreke dette, for å gjøre det helt klart at de nye reglene ikke bør gis permanent virkning over en lengre periode.»

Ja, departementet var så betenkt at det til og med antyda at det kunne bli tale om å ta bort bestemmelsen før 1. juli 1955, dersom det vart noka betring i valutasituasjonen og ein hadde komi ut av den akutte situasjonen som ein var inne i i februar 1954. Departementet kom med endå eit argument, det streka under at føremålet med bestemmelsen var å få sett ut innkjøpet av maskinar. Departementet var klår over at vi til kvar tid må importera dei maskinane som er naudsynte for å halda produksjonen oppe og å utvida produksjonen, men her galdt det om å få sett ut innkjøpet i

kortare tid til vi var komne over den vanskelege situasjonen, og for at ein skulle kunna ha litt frist i så måte, måtte bestemmelsen gjerast tidsavgrensa. For at bestemmelsen skulle ha valutarisk verknad, galdt det, som alle saman skjønar, å få kjøparane til å tru det som heilt sikkert, at her var det berre spørsmål om ei kortare tid. Fekk kjøparane det inntrykket at her stod dei overfor ei ny permanent avgift, ville dei sjølvsagt seia som så, vel, då er det berre å kjøpa maskinane fyrst som sist.

No er alle desse argumenta og orsakingane som departementet brukte i 1954, komne vekk. No gjer departementet framlegg om at avgifta skal lengjast fram til 1. juli 1957. Det mindretalet som eg høyrer til i nemnda, ser det som eit absolutt brot på føresetnadene den gongen maskintollen vart innført, og vidare ser vi det slik at den permanente karakteren som tollene no etter kvart har fått, svekkjer betydningen av bestemmelsene når det gjeld dette utsetjingsmomentet. Og sjølvsagt, dei skadeverknadene som departementet peika på i 1954, vil no òg gjera seg stadig sterkare gjeldande dess lengre tollene får verka. Mindretalet vil streka under det som fleirtalet, representantane for Arbeidarpartiet, sa i 1954 i tilrådinga om at

«de små og finansielt mindre sterke bedrifter vil bli mer hemmet enn de som allerede står sterkt».

Det er etter mindretalet si meining ein av dei alvorlegaste farane ved denne avgifta. For dei store, sterke bedriftene som er i gang med produksjonen sin og som arbeider under høgkonjunktur, treng denne fordyringa av maskinparken ikkje ha noko å seia; heilt annleis blir det for dei små kapitalveike bedriftene og dei som tenkjer å gå i gang med ny produksjon, for dei kan avgifta i mange tilfelle bli ei absolutt hindring. Derfor vil også denne avgifta motverka den produksjonsauken som vi treng, og nettopp ved at ho hindrar og hemjar auken i produksjonen i landet, vil ho leggja grunnlag for ei permanent valutakrise etter mindretalet si meining. Derfor kan vi ikkje vera med på å lengja ho meir, endå om ein peikar på at valutasituasjonen i dag er labil og usikker. Vi kan ikkje vera med på å lengja ho utan vidare, utan at det blir gjevi høve til å dispensera der alle omsyn til konkurransevna og produksjonen i landet tilseier det.

Det står ope kor stor verknad suspensjonen av maskinmerkna den har hatt på importen av maskinar. Ein kan lesa tala i forskjellig retning, men truleg er det så at han vel vesentleg har hatt til fylgje ei omlegging av importen, slik som eg var inne på i stad, frå dei relativt svake kjøparane og over til dei kapitalsterke bedriftene. Vi i mindretalet ser det slik at når ein vil halda suspensjonen oppe framleies, er det serleg av fiskale omsyn. Men også av fiskale omsyn er han etter vår meining uheldig, for det som maskinane fordyrast med ved denne ordninga, vil, delvis i alle fall, koma igjen som mindre skatteinntekter seinare for stat og kommune med det at det blir større beløp å skriva av og større driftsutgifter i det heile.

Det er under sterk tvil at mindretalet har gått med på ei lenging av suspensjonen av maskinmerkningen, og vi har gjort det berre under den uttrykkelege føresetnaden at vi får ei dispensasjonsordning slik som det tidlegare er gjort framlegg om frå dei partia som mindretalet representerer.

I henhold med det vil eg ta opp det framlegg som er referert på side 2 i innstillinga om at maskinanmerkninga inntil vidare, likevel seinast inntil 1. juli 1957 får denne ordlyden:

«De under litra b, c, e, f og g hørende motorer, maskiner og apparater samt deler derav kan av Tolldepartementet tillates ført inn tollfritt, når det godtgjøres at fabrikat av forholdsvis tilsvarende yteevne ikke fremstilles innenlands, og importen må ansees nødvendig for å rasjonalisere produksjonen og opprettholde konkurranseevnen i vedkommende næring eller bedrift.»

Subsidiært vil det same mindretalet føreslå at siste ord i maskinanmerkninga som den no lyder, forandrast slik at det istadenfor «slåmaskiner» blir ståande «landbruksmaskiner».

Det er ei gåte for oss i mindretalet kva som er den saklege grunnen til at slåmaskinar her skal stå i ei anna stilling enn dei andre landbruksmaskinane som ikkje framstillast her i landet, og trass i at vi har etterlyst det under behandlinga av denne saka i eit par år, har vi ikkje kunna få noko tilfredsstillande svar på det.

**Toven:** Eg kan stort sett seia meg samd i det som hr. Leirfall nettopp har sagt når det gjeld suspensjonen av maskinmerkningen, og liksom når det gjeld den grunngevinga hr. Leirfall gav både for det prinsipale og det subsidiære framlegget til mindretalet.

Føresegna om suspensjonen gjer fleirtalet i nemnda no framlegg om å lengja til 1. juli 1957. Mindretalet ser det slik at dette er eit brot på tidlegare føresetnader. Den permanente karakter som maskintollen etter kvart har fått, vil veikja den verknad føresegna har, og knapt verka til at det vert mindre maskinkjøp.

Det er også rett, som hr. Leirfall gjorde merksam på, at proposisjonen ikkje har opplysningar om kor stor verknad suspensjonen av maskinmerkningen har hatt. Det vil òg verta vanskeleg å skaffa eit slikt oversyn, men det er grunn til å merkja seg at det ikkje ligg føre tal som kan prova kor stor verknad denne suspensjonen har hatt.

Men det var òg eit anna spørsmål som eg berre kort vil få nemna, det gjeld L.nr. 502. 6 bukgjordvev og møbelgjord. I proposisjonen er det opplyst at Småindustrikontoret i Ålesund i brev av 3. juni 1955 har søkt om å få høgja tollene på salgjord. I søknaden er det peika på at prisen på utanlandsk salgjord er ca. 10 prosent høgare enn det søkjaren kan framstella den spesielle vara for, og at produksjonen av den grunn må stoppa så fremt importen av denne spesielle vara kan halda fram på same vilkår som til no. Det er mogleg at

søkjaren har gjevi mangelfulle opplysningar - det er ting i proposisjonen som tyder på det - slik at det av den grunn har vori vanskeleg for departementet å kunna rå til at søknaden vart stetta.

Når eg spesielt tek denne søknaden opp, er det ikkje diktert ut frå distriktsomsyn, men vi veit alle at både Småindustrikontoret i Ålesund, og liknande kontor andre stader, har som ei spesiell oppgåve å formidla varer frå einskildprodusentar som ofatast har berre den eine spesielle produksjon som sin leveveg. Det er difor viktig at denne produksjonen kan få vilkår slik at han kan halda fram.

Eg vil be departementet om - når det gjeld denne søknaden - å henta inn nye og i tilfelle meir fullnøyande opplysningar om produksjonen, gjerne også med kalkylar over lønsemda, slik at ein på den måten kan gjera seg eit sikkert bilete av om produksjonen blir drivi rasjonelt. Skulle det på grunnlag av slike opplysningar visa seg at det er grunn for å stetta søknaden, d.v.s. å høgja tollen på desse spesielle varene, så vil eg be departementet koma tilbake til denne saka seinare.

**Ingvaldsen:** Jeg vil gjerne få lov til å komme med et par alminnelige bemerkninger om våre tollinntekter. De er jo som bekjent steget meget lite fra før krigen - fra 154 millioner kroner i 1938-1939 til 335 millioner kroner i 1956-1957 - altså bare vel en fordobling, mens statsbudsjettet er øket åtte ganger, og for vår import - det vet jeg ikke riktig - er det vel noe liknende. Tollinntektene utgjorde før krigen den største inntektspost i statsbudsjettet. De utgjorde da omkring 27 pst. av de samlede statsinntekter - nå utgjør tollinntektene bare 7 pst. Det har selvfølgelig hatt til følge at staten har måttet øke en hel del av sine andre inntekter. Jeg kan nevne at inntekten av omsetningsavgiften nå er nesten 10 ganger så stor som tollinntektene var før krigen.

Dette spørsmålet om den forholdsvis reduksjon av tollinntektene har selvfølgelig betydning på mange områder. Før krigen var de jo for en stor del fiskale inntekter, altså man la avgifter på forbruksvarer for å skaffe staten inntekter, og dessuten hadde man også en del tollsatser i beskyttelsesøyemed.

Jeg vil gjerne få lov til å peke på dette forholdet, for hvis vi nå går inn i litt trangere tider med mere konkurranse, så vil vi sannsynligvis få merke at våre tollinntekter er blitt redusert så meget. Det vil gi seg utslag i en meget sterk konkurranse i forhold til norske varer. Og jeg tror at her har man et spørsmål som vil spille adskillig rolle for sysselsettingen på mange områder fremover, hvis vi virkelig kommer inn i en konkurranseperiode. Nå er det jo ikke så meget vi for tiden kan gjøre med tollsatsene. De er jo for en stor del bundet ved GATT-avtalen, og det er påfallende at den gang da GATT-avtalen ble inngått, hadde man anledning til å justere

tollsatsene på forhånd, men det ble i meget liten utstrekning benyttet her i landet, idet man den gang stolte på at importen fortsatt skulle bli regulert. Vi har derfor på mange måter et meget lavt tollnivå. Og dette problemet vil som nevnt gjøre seg sterkere gjeldende etter hvert som den internasjonale konkurransen blir sterkere. Vi har jo også fremdeles en hel del regulert import, og man har der fulgt det prinsipp, eller retningslinje må man vel kalle det, at så lenge importen har vært regulert, har man ikke villet justere tollsatsene. Det kan selvfølgelig sies adskillig for det resonnement. På den annen side vet jo ikke de bedriftene som tar opp produksjon på regulerte områder, hvilke tollsatser man kan gjøre regning med fremover, og jeg tror det ville være heldig om man her kunne få fastsatt tollsatser iallfall i en del tilfelle, så man fikk litt større mulighet for å vurdere forholdene fremover om importreguleringen skulle opphøre.

Når det gjelder det foreliggende forslag til endringer, må jeg beklage at den viktigste endringen som har vært oppe, nemlig tekstiltollen, ikke er med i innstillingen. Vi står her overfor et problem som etter min mening nesten kan kalles akutt, og det ville etter min mening vært meget ønskelig om også den saken kunne vært avgjort nå. Det er også et annet stort kompleks, isolerte kabler, som heller ikke er med. Der fikk for øvrig komiteen et skriv for ganske kort tid siden fra departementet, så det har man hatt liten tid til å behandle. Når det gjelder tekstiltollen, burde man etter min mening funnet anledning til å behandle den og vedta den nå.

Ellers er innstillingen enstemmig, bortsett fra maskinanmerkningen, og jeg hører med til det mindretallet som foreslår maskinanmerkningen innført med den ordlyd som er gjengitt på side 2 i innstillingen. Jeg vil i tillegg til det som har vært sagt, også få lov til å komme med noen argumenter som taler for det. Det er klart at hvis vi skal vurdere vår valutasituasjon og våre valutaproblemer fremover, så spiller vår egen produksjon en avgjørende rolle, og det er ikke tvil om at utviklingen av denne produksjonen hemmes i ganske sterk grad på grunn av suspensjonen av maskinanmerkningen. Maskinanmerkningen ble som nevnt suspendert som en rent midlertidig affære på grunn av at man hadde lave skipsfraktinntekter blant annet. Nå er det forholdet endret, og det burde etter min mening vært en selvfølge at Regjeringen da hadde benyttet denne endrede situasjon til å gjeninnføre maskinanmerkningen. Jeg tror at dette spørsmålet er viktigere enn de fleste kanskje tenker seg. Med en toll på 20 pst. og omsetningsavgift på toppen blir jo faktisk en del nødvendige maskiner som ikke fremstilles her i landet, fordyret med en tredjedel. Det er svært meget. Og jeg vil også understreke at dette spiller jo den største rolle for de bedrifter hvis økonomiske stilling er svak, og som kanskje først og fremst trengte en rasjonalisering og bedre maskinutstyr. For en bedrift som står økonomisk sterkt, stiller jo forholdet seg adskillig

annerledes. Der vil denne økningen med omkring en tredjedel som suspensjonen medfører, bli gjenstand for avskrivning på samme måte som anskaffelsesprisen for øvrig. Bedriften vil derfor kunne føre opp større avskrivninger i årene fremover, og med den beskatning vi nå har, vil altså bedriften få tilbake omkring to tredjedeler av dette tillegg. Det vil si at i realiteten innkasserer staten her økte inntekter med en gang, men det vil svekke skattefundamentet fremover i avskrivningstiden. Men for de bedrifter hvor likviditeten er avgjørende, vil anskaffelser kunne bli hindret direkte på grunn av bestemmelsen. Jeg anser dette for å være særdeles uheldig.

Når flertallet ikke har kunnet følge mindretallet i denne innstilling, tror jeg ikke det egentlig skyldes mangel på lyst. Selv flertallet har jo rettet en henstilling til departementet om å ha oppmerksomheten rettet mot denne sak og fremme forslag om gjeninnføring av den tidligere ordning når det gjelder tollene på maskiner, så snart forholdene tillater det. Hvis finansministeren ikke finner at dette er mulig nå - hvilket jeg håper - håper jeg iallfall at han finner anledning til det temmelig snart.

**Presidenten:** Presidenten foreslår nå at taletiden for de talere som heretter tegner seg, settes til inntil 2 minutter, - og anser det som bifalt.

**Røiseland:** Eg kan vera fullt samd med ordføraren for saka, hr. Arntzen, i at vår utanriksøkonomi enno ikkje er så godt fundert at vi skal kjenna oss ovanpå. Det er all grunn til å køyra varsamt i tida framover. Men når han så seier at vår utanriksøkonomi ikkje er så god at vi kan ta vekk maskintolla, så er eg ikkje samd i sjølve problemstillinga. Det synest som om ordføraren går ut frå at maskintolla er eit bremsetiltak, som ein kan nytta år etter år, og som alltid vil gje det same resultatet for utanriksøkonomien. Men det meiner eg er heilt gali. Maskintolla er eit bremsetiltak som ein kan nytta for ei kort tid, i ein akutt situasjon, og som vart nytta i 1954. Men dersom ein skal halda på med å nytta det bremsetiltaket år etter år, kan det koma til å verka heilt motsett. Det vil veikja vår produksjon, og det kan koma til å veikja vår produksjon og vår eksport så mykje at vi der tapar mykje meir i valuta enn det vi kan spara på at vi skjer ned litt på importen. Dersom vi brukar dette bremsetiltaket i lengda, i fleire år framover, kan vi koma til å spara på skillingen og lata dalaren gå.

No vil fleirtalet at vi skal halda fram med maskintolla, slik at ho kjem til å verka til 1. juli 1957. Det vil seia at vi då har haldi på den ordninga i over tre år, og det meiner eg at vi ikkje kan utan stor skadeverknad for vårt næringsliv. Vi lever då i ei tid med ei rivande utvikling, vi er klåre over at vår konkurranseevne andsynes utlandet blir sett på prøve til det ytste, og det er heilt naudsynt at vi gjer alt vi kan for å fylgja med i denne kappestriden. Då

meiner eg at å nytta dette bremsetiltaket med maskintolla i tre år, vil slå tilbake, og det vil skada vår utanriksøkonomi mykje meir enn det vil gagna.

Eg skjønar ikkje at ikkje heile nemnda og departementet òg har kunna godta det framlegget som mindretallet har komi med. Det gjev heilt og fullt fullmakt til departementet til å kunna vurdera og dispensera når det meiner det er naudsynt for å stetta krav om rasjonalisering. Det einaste som eg kunne tenkja meg at departementet ville ha imot, er at det sjølv sagt ville skapa mykje arbeid for departementet, og det ville føra til at dei må skjera gjennom og ta avgjerder i saker som ikkje er så hyggelege - det er så.

**Statsråd Lid:** Jeg tror det er nødvendig å understreke at utenriksøkonomien fremdeles er vårt hovedproblem når det gjelder vår økonomiske stilling. Selv om vi i år får en gunstigere utvikling enn vi hadde regnet med, vet vi alle at dette i stor utstrekning bygger på konjunkturinntekter som vi ikke kan regne med vil vare ved. Jeg kan på det punkt henvise til hva finanskomiteen enstemmig har sagt i budsjett-innst. S. I. B. i år. Jeg ser det slik at det er farlig på det nåværende tidspunkt å uthule eller svekke tiltak som man har ment var nødvendige for å lette etterspørselspresset og dermed presset i utenriksøkonomien.

Jeg er for så vidt enig med hr. Røiseland i at jo lenger en slik bestemmelse som dette står, jo mindre virkning får den. Men spørsmålet er jo i virkeligheten om det er den hele sannhet. Det er vel med dette som med en renteforhøyelse, som med en fordyrelse av enhver vare, at det ligger en viss bremse også i den høyere pris. Men jeg skal på den annen side innrømme at det er ikke det vi har tilsiktet, det er ikke det vi har ønsket. Jeg er enig med hr. Røiseland i at i det øyeblikk denne bestemmelse bare fører til prisfordyrelse og ikke til utsettelse av anskaffelsen eller bremse på den, da kan vi ikke lenger holde på den. Jeg vil ta avstand fra det som er sagt fra mindretallet om at når Regjeringen opprettholder maskintollen nå, er det av rent fiskale hensyn. Riktignok kan man vel kanskje anslå mindreinntekten på statsbudsjettet hvis maskinanmerkningen skulle gjeninnføres, til noe rundt 40 millioner kroner. Det er klart at dette reiser et budsjettproblem. På den annen side vil jeg si at det må ikke, og kan ikke, være avgjørende ved vurderingen av denne sak.

Rent isolert kan en peke på mange uheldige virkninger når det gjelder maskintoll, og når det gjelder andre av de tiltak som er satt i verk for å bremse etterspørselspresset. Det gjelder renteforhøyelsen, det gjelder kreditttilstramningen, det gjelder omsetningsavgiften på bygg og anlegg, og det kan gjelde på andre områder. Det er bare det at man må ikke se dette isolert, man må se det hele på bakgrunn av den økonomiske situasjon vårt land står oppe i. Og er vi alle sammen enige om at det er nødvendig å bremse,



får vi i tilfelle diskutere hvor vi ellers skal bremse, hvis vi ikke skal bruke de midler det her er tale om.

Jeg vil gjerne si at mindretallet er svært flittig til å fortelle hvor dårlig det står til her i landet økonomisk sett, men når vi kommer til de enkelte saker, er det liksom ikke noen grense for vår evne. Det kan gjelde staten og statsbudsjettet, det kan gjelde vårt land som samfunn. Da skal vi bare gjøre det som er riktig, bare det som er rasjonelt, bare det som er fornuftig ut fra et rent teoretisk syn på spørsmålene. Men det er vel ikke noe nytt for noen av oss at både enkeltpersoner, bedrifter, man kan si kommuner og staten, må finne seg i å unnlate å gjøre ting som i og for seg er riktige fordi man mangler den økonomiske evne. Man må ofte finne seg i dette og renonsere, selv om man ser mulighetene, hvis ikke evnen er til stede. Nå vil jeg også si at jeg tror ikke det er bare svakheter ved dette. Det kan av og til være nyttig og godt at man blir nødt til å tenke seg om både en og to ganger før man setter i gang, for det kan hende at tingene da blir satt i gang på en både fornuftigere og mer økonomisk måte enn om det ikke var noen bremses eller noen begrensning økonomisk sett.

Jeg kan nevne at Regjeringen har vært i nokså jevn kontakt med Industriforbundet om disse spørsmål, og Industriforbundet har presset på, som rimelig er, når det gjelder maskinanmerkningen. Regjeringen har tatt det standpunkt at for kommende budsjettår ser man ikke mulighet for å gå til gjeninnføring av maskinanmerkningen. Men det har vært uttalt fra Regjeringen at vi kunne tenke oss en oppmykning av den nåværende praksis, enten ved en utvidet adgang til dispensasjon eller ved at man for visse spesielle grupper og bransjer - tekstilindustrien har vært nevnt - kunne tenke seg en gjeninnføring av maskinanmerkningen. Dette vil fremdeles bli drøftet i nært samarbeid med Industriforbundet, og en kan si at for så vidt ligger mindretallets uttalelse noenlunde i flukt med de tanker Regjeringen har.

Når jeg ikke i dag finner å kunne rå til at mindretallets uttalelse følges, er det fordi at så vagt som den er utformet, og så vanskelig som den vil bli å praktisere for departementet, tør jeg ikke ta ansvaret for en oppmykning av de nåværende bestemmelser på en slik måte som den mindretallet har skissert. Jeg tror det vil være nødvendig at administrasjonen sammen med Industriforbundet får anledning til å drøfte dette noe nærmere, og så får vi da prøve å komme fram til det resultat om ikke altfor lenge.

Hr. Leirfall spurte hva som var begrunnelsen for at slåmaskiner skulle stå i en annen stilling enn andre landbruksmaskiner. Så vidt jeg forstår, må jeg rette dette spørsmålet tilbake, for hvis jeg ikke tar feil, er vedtaket om slåmaskiner kommet inn ved et benkeforslag i Stortinget. Så det er nærmest departementet som må spørre forslagsstilleren fra den gang hvorfor slåmaskiner skulle stilles i en annen stilling enn andre landbruksmaskiner.

Hr. Ingvaldsen nevnte tekstiltollen. Til det vil jeg si at det har ligget i over et halvt år i komiteen et forslag om visse tollendringer med sikte på å lette situasjonen for tekstilindustrien. Der er i den senere tid antydnet andre forslag som kanskje kan være like brukbare, og akkurat i de siste dager har departementet derfor underrettet komiteen om det og sagt at det kanskje var fornuftigere at denne saken utstår til høsten. Men saken har jo ligget over et halvt år i komiteen.

Saken om elektriske kabler er fremmet av departementet, og der er det komiteen selv som har bedt om at saken må utsettes til høsten.

**Erling Petersen:** Ute i verden er næringslivet for tiden opptatt av en stor og dominerende tanke: automatisering av produksjonen. Det innebærer ganske fantastiske muligheter. Automatisering - det betyr maskiner, det betyr nye maskiner og det betyr bedre maskiner. Verden over anstrenger bedriftene seg for å skaffe seg disse nye og høyproduktive maskiner. Hva gjør vi så i Norge? Jo, vi legger en fiskaltoll på maskinimporten i den hensikt å bremse den ned. I den utstrekning maskinene kommer inn, gjør vi dem 20 pst. dyrere enn de tilsvarende maskiner hos alle våre konkurrenter rundt om i verden. Det er en ting som vi som nasjon etter hvert vil komme til å måtte betale for.

Arbeiderpartiet lager så mange planer om fremskritt, men når vi nå ser på de konkrete saker, hvordan stiller det seg til det som er grunnlaget for fremskrittet? Så utrolig det høres - gang på gang ser vi at man nettopp belaster dette grunnlaget, og det tilfellet vi her har for oss, tollene på maskiner, er et utpreget eksempel på det.

I begynnelsen av 1955 kan man si at Regjeringen følte at den hadde kniven på strupen. I slike tilfelle griper man til drastiske tiltak, ikke alltid så hensiktsmessige eller veloverveide tiltak. Men man må iallfall gjøre noe, og det er unnskyldelig om man griper feil. Men Regjeringen trengte den gang i den akutte situasjon tid til å summe seg. Det synes som om Regjeringen alltid trenger tid til å summe seg. Nå har den hatt en viss tid, men den er ikke blitt benyttet. Tvert imot ser vi at denne ordning skal komme inn i rekke med de mange andre som er midlertidige på den måten at de forlenges for et år ad gangen.

Jeg har vært imot maskintollen fra den ble innført. Jeg slutter meg denne gang til et mindretall i komiteen som ville ha gitt en videre adgang til å fritta for maskintoll, og jeg legger særlig vekt på det som er grunnlaget for fritagelse, at importen må anses nødvendig for å rasjonalisere produksjonen og opprettholde konkurransevnen i vedkommende næring eller bedrift. Hvis man studerer maskinimporten, vil man nok finne at storparten av den går inn under nettopp denne kategori, som etter mindretallets forslag ikke skal belegges med toll. Formelt sett er det atskillig forskjell på denne maskinparagrafen og den man tidligere hadde. I

realiteten vil det ikke bli stor forskjell hvis man oppfatter disse ordene riktig.

Det er ganske rart at ikke et eneste av Arbeiderpartiets medlemmer i komiteen har sluttet seg til mindretallets dissens. Man må jo si at hvis det var noen som skulle være interessert i flere og bedre maskiner her i landet, måtte det være de manuelle arbeidere. Det forekommer meg at Arbeiderpartiets representanter i stadig mindre utstrekning blir og opptrer som representanter for den ganske alminnelige arbeider. Det blir mer og mer en klikk av administrasjonsfolk som identifiserer seg med staten, folk som har vilje til å styre og stelle, og som har makt til å styre og stelle, og som også har lært maktbevarelsens prinsipp.

Det har vært sagt av enkelte at vår utenriksøkonomiske stilling er ikke så god at vi kan avskaffe dette bremsetiltaket. Jeg tror det kunne sies slik: Om vår utenriksøkonomiske stilling var tilstrekkelig dårlig, så måtte vi straks oppheve dette tiltaket. Finansministeren sa at jo lenger et slikt tiltak står, jo mindre virkning får det. Det er riktig hvis man tenker på det han anser som gunstig virkning, nemlig en virkning på valutaforbruket. Men jo lenger en slik ordning står, jo større virkninger får den hvis man ser på den annen side, på skadevirkningene. Og det er det som er det betenkelige ved dette tiltak, at man forlenger det og forlenger det og oppsummerer skadevirkningene.

Nå må det jo sies at finansministeren i denne sak, som i ikke så få saker i denne sesjon, i grunnen var på tilbaketog. Han innrømmet at der iallfall kunne være grunn til å myke opp bestemmelsene. Det er i og for seg en ting som må hilses med glede at finansministeren er på vikende front i denne sak. Som jeg har sagt så mange ganger før: Det er bare trist at omvurderingen foregår så altfor langsomt.

**Arntzen:** Jeg hører at representanten Røiseland er delvis enig med meg i min vurdering av maskinanmerkningen. Jeg kan si at jeg også er delvis enig med hr. Røiseland, så for så vidt står vi på samme sted. Jeg tror nemlig det er slik at dette tiltaket som gjelder maskinanmerkningen, ikke kan brukes i det uendelige - det er vi enige i. Jeg mener også det har sin begrensning, og jeg tror som hr. Røiseland at jo lenger denne suspensjonen står der, dess mindre virkning får den. Så langt er vi enige. Men jeg mener at suspensjonen av maskinanmerkningen er et av leddene i en rekke tiltak som vi har måttet gjøre for å bedre valutasituasjonen, vår utenriksøkonomiske stilling. Vel, det kan være en vurderingssak om valutasituasjonen nå er blitt så god, enten på grunn av suspensjonen av maskinanmerkningen, eller dette sett som et ledd i en rekke tiltak, at vi nå kan gå til opphevelse av den suspensjonen. Det er en vurderingssak.

Maskintollen ble innført som et bremsetiltak i en akutt situasjon, men hvis situasjonen er like akutt i dag, da er det jo også riktig å opprettholde den. Flertallet sier i sin

innstilling at de vil henstille til departementet at det, i det øyeblikk det finner at valutasituasjonen er blitt så god - eller bedret - man kan bruke hvilket uttrykk man vil - at man kan oppheve suspensjonen, da skal det gjøre det. For egen regning kan jeg godt legge til at jeg tror ikke det er riktig av departementet å vente inntil neste proposisjon om tolltariffen skal settes fram. Jeg mener at hvis valutasituasjonen endrer seg nå fremover, slik at departementet på et tidligere tidspunkt finner at en kan gå tilbake til den gamle ordningen, vel, så skal det gjøre det. Jeg synes det er å gå ganske langt for flertallet også, at vi henstiller til departementet å oppheve suspensjonen når valutasituasjonen er til stede for det. Og noe lenger synes jeg ikke det er riktig å gå i dag.

Når det gjelder spørsmålet om slåmaskiner, kommer vi sikkert tilbake til det senere i debatten. Men jeg vil ha sagt at den bestemmelsen er ikke kommet inn ved noe benkeforslag, det kom inn ved en innstilling fra komiteen.

Og når det gjelder spørsmålet om behandlingen av tekstiltollen, vil jeg heller ikke komme inn på det. Det får i tilfelle komiteens formann gjøre.

**Presidenten:** De etterfølgende talere har en taletid av inntil 2 minutter.

**Leirfall:** Finansministeren sa at elles var mindretalet så flinke til å klaga over valutasituasjonen, men her hadde dei plutseleg gløymt det. Til det vil eg berre ha sagt at det må då stå svært dårleg til med vår valutastilling, dersom vi år etter år skal søkja å hindra import av maskinar som er nødvendige for å halda produksjonen oppe. Så gali trudde eg likevel ikkje det var. I alle fall meiner vi at det er inga løysing på lang sikt, det er berre av dei ting som kan gjera valutakrisa permanent. Og dersom vi ser på den verknad desse bestemmelsene har hatt det siste året - det kan trekkjast i mange leier, men sjølv om vi bedømer det optimalt - må vi seia at dei har hatt svært liten valutamessig betydning. Fiskalt har det derimot betydd noko. Eg vil også, når det no pøkkast på valutasituasjonen, peika på at det ikkje er så svært lenge sidan handelsministeren antyda visse lettingar i forbruksimporten. Og hvis valutasituasjonen tillet det, burde den også kunne tillata ei oppmyking her. I samband med denne saka ligg det nokså nær å peika på at når det galdt import av forbruksvarer til siste jul, vart det gjevi lisensar til så stor import at kolonialforretningane i dag må prøva å realisera ein del av det som vart kjøpt inn for mykje, til reine spottprisar.

Det er heller ikkje nokon samanheng mellom Regjeringa si stilling til denne saka og Regjeringa si stilling til den valutamessige side av saka når det gjeld spørsmålet om å reisa nye storindustriar, som også krev valutautlegg - direkte eller indirekte - for då resonnerer Regjeringa slik - og resonnementet i seg sjølv er jo rett - at det er

forsvarleg å ta eit større valutautlegg i dag, dersom det kan gje oss større inntekter i framtida.

Når det gjeld spørsmålet om slåmaskinar, så må finansministeren retta det spørsmålet til sine eigne partifeller i komiteen. Mindretalet har ikkje noko ansvar for det.

Eg synest også, når finansministeren no langt på veg har sagt seg einig med mindretalet i det framlegget det kom med, at det burde kunne ha gått an å få løyst denne saka før ho kom opp i Stortinget.

**Granli:** Jeg skal si noen få ord om bare et enkelt spørsmål, nemlig om det prinsipale forslaget fra mindretallet om at alle maskiner bør være fritatt for toll, og det subsidiære forslag om at alle landbruksmaskiner skal fritas. Jeg tror det er riktig som ordføreren for saken sa, at det forelå en komiteinnstilling om at alle slåmaskiner skulle tas med, og jeg tror til og med at denne innstillingen var enstemmig - jeg tør ikke si det sikkert, men jeg tror det.

Så er det spørsmål hva hr. Leirfall vil oppnå ved å få ut dette uttrykket «slåmaskiner». Jeg forstår det slik av hans uttalelse i denne sak i dag og også tidligere, at hvis ikke alle landbruksmaskiner kan være fritatt for toll, kan liksom godt også slåmaskiner være tollbelagt. Ja, det er et spørsmål man kan vurdere ut fra vidt forskjellige synspunkter, men meningen fra komiteen var sannsynligvis at det var slåmaskiner for hestekraft det skulle gjelde. Så vil man spørre: Er det virkelig noen som bruker slike i dag? Faktum er at det fremdeles importeres en 400-500 slåmaskiner for hestekraft hit til landet hvert år, i fjor omtrent 500 og i år visstnok en 450. Og hva vil så det si? Jo, det vil si at det er en del bruk i Norge som har så vanskelige driftsforhold at de må bruke slike slåmaskiner, som er det eneste redskap som er importvare av det de bruker. Resten blir laget her i landet og er ikke tollbelagt. Er det da riktig at disse, som har så vanskelige driftsforhold, får en 120-150 kroner ekstra i utgift? Det teller ingen ting for staten, hverken fiskalt eller på annen måte. Det er ikke noe problem å kontrollere dette, så vidt jeg har brakt i erfaring. Dette er vel grunnen til at denne bestemmelse har kommet med, og jeg synes rettferdigheten tilsier at den blir stående.

Hvis man så mener at alle landbruksmaskiner bør fritas, så er jo det et greitt standpunkt, men det har konsekvenser som strekker seg langt ut over det lille problem som her omhandles. I penger vil det bety 1,5 million kroner, og det vil gjelde redskaper som skurtreskere, såmaskiner og treskeverk. Enten vi ser det fra den ene eller den annen side, er vel det norske landbruk i dag ganske godt forsynt med slike ting, og det kunne utnytte disse noe bedre enn det som gjøres i dag. Men det er som sagt en vurderingssak. Jeg synes ikke det er en urettferdighet overfor visse deler av jordbrukets folk om bestemmelsen om slåmaskiner blir stående,

men det burde kanskje stå «slåmaskiner for hestekraft», for det var det som var meningen.

**Hegna:** Jeg skal ikke forlenge debatten om maskinanmerkningen, men bare minne om at den ble opphevet på et tidspunkt da det utenriksøkonomiske problem stod overordentlig sterkt og ganske akutt i forgrunnen. Noe av det som man kunne notere seg ved å analysere forholdet, var at maskinimporten var steget ganske kraftig og hadde en tendens til å stige kraftig fra år til år. Opphevelsen av maskinanmerkningen var det første skritt som ble gjort for å forsøke å påvirke denne utviklingen, som ikke kunne fortsette. Senere kom det andre tiltak.

Det som faktisk siden har skjedd på dette felt, er at omfanget av maskinimporten har stabilisert seg, den tidligere stigning har opphørt. I hvilken utstrekning dette skyldes opphevelsen av maskinanmerkningen eller andre forhold, bl.a. kredittinnskrenkningen, kan diskuteres. Men jeg tror at det ikke finnes noe grunnlag for den påstand at opphevelsen av maskinanmerkningen i den forbindelse ikke har spilt noen som helst rolle.

Når det gjelder den spesielle side ved dette som knytter seg til spørsmålet slåmaskiner, kan jeg bare bekrefte den fremstilling som hr. Granli har gitt.

Det har vært nevnt i debatten at noen viktige tollspørsmål har komiteen måttet utsette. Det gjelder bl.a. en egen proposisjon om tekstiltollen. Der er forholdet at vi fikk forhåndsmelding om at proposisjonen ville komme - vi fikk et avtrykk før jul - og at det var ønskelig at den kunne behandles hurtig. Vi hadde et arbeidsutvalg for å forberede saken, og det var også ferdig til å avgi innstilling da vi ved kontakt med departementet fikk vite at man inntil videre skulle la saken ligge. Så lot vi den ligge og forberedte oss på å avgi innstilling like før vi gikk fra hverandre. Men så fikk vi melding fra departementet om at det forelå ting som gjorde det hensiktsmessig at saken ble utsatt til høsten, og det har vi gjort.

Når det gjelder spørsmålet om kabler, er det riktig at vi har utsatt det på eget initiativ. Men det var fordi vi, etter at vi var ferdige med innstillingen om tolltariffen, fikk et skriv datert 2. juni fra departementet, hvor hele dette spørsmål var reist. Vi så oss ikke anledning til å ta opp til behandling dette spørsmål, som var langt mer omfattende enn de tollspørsmål for øvrig som ble behandlet i det samme skriv.

**Statsråd Lid:** Jeg vil gjerne understreke det som hr. Leirfall sa sist, at det i virkeligheten ikke er noen særlig stor meningsforskjell hverken mellom departementet og mindretallet eller mellom flertallet og mindretallet. Den uttalelsen som mindretallet har foreslått, tar i virkeligheten sikte på det samme som det departementet for tiden arbeider med, som jeg sa i mitt første innlegg. Når jeg

likevel ikke finner å kunne tilrå å stemme for denne, er det fordi jeg mener at mindretallets forslag blir så vanskelig å håndtere og så vanskelig å administrere, at vi må finne fram til andre former for oppmykning av disse ting enn den som mindretallet her har formulert. Jeg kan til hr. Petersen sitere hva han selv sa om et lignende forslag i 1954:

«Hvis man skal behandle de enkelte tilfelle, blir det tallrike detaljsaker å avgjøre, og det av et departement som vel neppe har de fulle faglige forutsetninger for å avgjøre når en maskin er nødvendig for å rasjonalisere produksjonen eller opprettholde konkurranseevnen.»

Det sa hr. Petersen i 1954, og jeg er i store trekk enig i det han sa den gang om det forslag som han nå selv er med å fremsette.

Når det gjelder tekstiltollen, kan jeg bekrefte hr. Hegnas fremstilling. Min uttalelse var ikke ment som noen kritikk mot komiteen. Jeg synes bare det er litt eiendommelig at et av komiteens medlemmer, som jo må vite hvordan saken ligger, plutselig begynner å interpellere finansministeren om denne sak. Det var foranledningen til mine bemerkninger.

**Bratteli:** Når en hører denne debatten, kunne en nesten få inntrykk av at suspensjonen av maskinanmerkningen mer eller mindre satte bom for importen av maskiner. Det er jo ikke tilfelle. Hvis en vil ta for seg den statistikk over importen av maskiner som finnes på side 1 i stortingsproposisjonen, vil en der se i tall det finanskomiteens formann her ga uttrykk for, at det en har oppnådd gjennom suspensjonen av maskinanmerkningen, er å stoppe den fra årene før og fra år til år meget sterke vekst i importen av maskiner. Det har alt i alt vært en nedgang i importen i 1955 sammenlignet med 1954, som var et toppår i importen av disse maskiner, både de som ligger innenfor og de som ligger utenfor maskinanmerkningen. Jeg skal ikke gå i detaljer inn på dette, men henviser til den oppstilling som står i proposisjonen.

Jeg kan heller ikke unngå å observere, når jeg hører på denne debatt, at det er ingen som, så vidt jeg har hørt, har gjort noe forsøk på å påvise helt konkret skadevirkninger av den bremse som suspensjonen av maskinanmerkningen her er, for selvsagt er den en bremse. Hvis det var så at suspensjonen av maskinanmerkningen ikke hadde noen virkning, så ville det jo heller ikke ha noen virkning eller noen synderlig betydning om en gjeninnførte maskinanmerkningen. Men jeg tror suspensjonen av maskinanmerkningen har den virkning at den bidrar til, sammen med den indre kredittilstramning, å holde også importen av maskiner på et nivå som i virkeligheten er meget høyt, men som allikevel er hindret fra, inntil vi kan betale for en større import, å stige ytterligere.

Med alt det en her kan si av utmerkede ting om moderne og nye maskiner, er det helt klart at også her vil det i det enkelte år være en grense for hvilken import en kan bære. En

må se denne import i samband med den import som er nødvendig av råvarer og drivstoffer til allerede igangværende og utbygget produksjonsutstyr og produksjonsmaskineri. Skipsimporten er det ingen som vil ha noen vesentlig reduksjon i. Derfor tror jeg det er nødvendig også her, sånn som forholdene er - og det vil på et eller annet vis formodentlig alltid være nødvendig med midler som finnes hensiktsmessige - å sikre at ikke importen på dette felt svulmer ut over alle grenser.

**Ingvaldsen:** Finansministeren uttalte at han var langt på vei enig med mindretallet i den hensikt det hadde ved det forslag som nå står i innstillingen, men han kunne allikevel ikke ta ansvaret for det og måtte forsøke å finne en annen ordning. Til det må jeg få lov å si at jeg synes det er lite tilfredsstillende når suspensjonen av maskinanmerkningen fra departementets side ble hevdet å være en rent forbigående ting, at det nå rett og slett står på manglende forberedelse fra departementets side å finne en ordning. Jeg forsto det som om finansministeren mente at det var visse praktiske vanskeligheter som nå var den reelle hindring.

Hr. Bratteli uttalte at ingen har påvist helt konkret skadevirkningene ved at man nå har sløffet maskinanmerkningen, og henviste til statistikk. Det er vel helt soleklart - like så litt som statsråden eller hr. Bratteli har påvist fordelene rent budsjettmessig sett. Ingen kan her si noe bestemt ut fra denne statistikken. Men det er helt sikkert at jo lenger bestemmelsen varer, jo større blir skadevirkningene. Når hr. Bratteli sier at man har hindret økning i importen av maskiner, og mener at det er en god ting, så er det like lite konkret påvist at det er en god ting. Det er meget som tyder på at behovet for import av maskiner ut fra hensynet til en rasjonell produksjon og konkurransevnen skulle vært stigende, men jeg er ikke sikker på at importen ville stige så meget i dag heller, selv om man opphevet suspensjonen av maskinanmerkningen. Men det ville utvilsomt gjøre det lettere for mange av dem som i dag er avskåret fra å anskaffe disse maskiner på grunn av økonomiske vanskeligheter.

**Borgen:** Det er med ikke så liten forundring en leser innstillingen fra flertallet i komiteen og hører begrunnelsen her i dag for fortsatt å suspendere maskinanmerkningen. Det henvises til argumentasjonen under finansdebattene, og det sies at det er ikke av fiskale grunner en skal gjøre dette. Man sier videre at stort sett er man enig i resonnementet hos mindretallet, men det går nå ikke an å følge det. Jeg er som konklusjon kommet til at det er ikke noen skikkelig begrunnelse fra flertallets side lenger for å opprettholde suspensjonen av maskinanmerkningen. Og jeg vil gjerne ha sagt at jeg synes det er i aller høyeste grad betenkelig at Regjeringen og dermed staten berøver seg muligheten for å kunne operere med en slik oppfordring til utsettelse av kjøp



og import en annen gang, ved at man ikke har holdt ord. Midlertidigheten ble så sterkt understreket både her og overfor publikum, kjøperne, at det burde vært holdt ord, Da kunne man kommet tilbake og brukt en lignende ordning en annen gang.

Men jeg ba om ordet for å komme med noen få bemerkninger til hr. Granlis uttalelse om importen av slåmaskiner. Han gjør unntagelsen som nå gjelder slåmaskiner, til en ren småbrukersak. Jeg er glad for at slåmaskiner er unntatt, slik at de ikke blir tollbelagt. Men det er helt uriktig å fremstille dette, som hr. Granli gjorde, som en spesiell småbrukersak. Før hadde vi en import av slåmaskiner på rundt 5 000 om året. Nå er det gått ned til omtrent 500. Det er ikke sannsynlig at det er småbrukere som importerer alle de 500 slåmaskiner heller, ikke på langt nær. Nå er de i ikke liten utstrekning gått over til å bruke to-hjuls-traktorer med slåmaskinutstyr. De rammes ikke av suspensjonen av maskinanmerkningen, men av avgiftsbestemmelsen for traktorer. Det kunne være et argument for å få bort den avgiften, men dette har ikke noe å gjøre med maskinanmerkningen.

Jeg vil imidlertid anbefale at en utvider det unntaket som er gjort for slåmaskiner, slik at en får inn alle landbruksmaskiner. Da vil en også hjelpe de bruk som hr. Granli talte for.

**Erling Petersen:** Finansministeren siterte en uttalelse jeg kom med ved en annen anledning. Det er riktig at jeg er imot spesialbehandlinger en gros i departementet, på dette område som på andre områder. Derfor gjorde jeg også uttrykkelig oppmerksom på at når jeg nå sluttet meg til mindretallet, var det fordi uttrykkene «rasjonalisere produksjonen og opprettholde konkurranseevnen» kan, og etter min mening bør, oppfattes så vidt at det tar med en ganske vesentlig del av maskinimporten. I det tilfelle vil det være anledning til for departementet å stille opp lister over maskintyper og grupper av typer som kommer inn under denne karakteristikk. Når det gjelder oppstillingen av disse lister, har departementet anledning til å søke bistand hos all den sakkyndighet som finnes. Under en slik forutsetning skulle det ikke by på uoverstigelige praktiske vanskeligheter å gjennomføre en ordning av denne type.

**Asdahl:** Jeg hørte med interesse på hr. Brattelis vurderinger omkring skadevirkningene når det gjelder suspensjonen av maskinanmerkningen. Jeg er sterkt i tvil om hvorvidt de vurderinger som hr. Bratteli kom med, er riktige. Når det gjelder skadevirkningene, tror jeg at man med bestemthet kan slå fast at de i hvert fall har vært til stede når det gjelder omkostningsnivået. Jeg tror suspensjonen av maskinanmerkningen har bidratt til å presse hele vårt omkostningsnivå opp. Når jeg sier det, er det fordi suspensjonen i seg selv bidrar til at maskinene blir dyrere for dem som skal kjøpe dem. Og de pengene som staten

innkasserer, bruker staten videre igjen, de pumpes ut på nytt. Hvis staten hadde bundet disse pengene, kunne jeg vært enig i hr. Brattelis vurderinger. Men slik som hele forholdet er lagt opp, må det etter min oppfatning være ganske klart at suspensjonen av maskinanmerkningen virker inflatorisk og prishevende.

**Granli:** Jeg forlangte ordet til den saken som hr. Borgen reiste. Den lille historien som mange småbrukere nå går over til, er en to-hjulstraktor med et enkelt slåttestyr. Det slåttestyret blir etter den anmerkning som allerede nå er, fritatt for toll, og to-hjulstraktorer er, så vidt det er opplyst til meg, fritatt for toll i henhold til avtale. Så også på det feltet har småbrukerne en lette ved anskaffelse av driftsutstyr. Hr. Borgen reiser en annen sak, en annen avgift, men det er et spørsmål som ingenting har med dette å gjøre.

**Borgen:** Jeg skal ikke ta opp noen diskusjon med hr. Granli om to-hjulstraktorer og småbruker-slåmaskiner, men vil bare fortelle ham at en slik to-hjulstraktor koster 5 000-6 000 kroner, slik at det ikke er noen bagatell å gå over til det. Men det som hr. Granli sa, var jo i og for seg et argument mot det han kom med i sitt første innlegg, at fritakelse for alminnelige slåmaskiner skulle være en spesiell småbrukersak. Det var jo det han begynte å snakke om.

**Hegna:** Det er jo falt en del uttalelser i forskjellige retninger nå under debatten, til dels av en nokså skarp karakter, men etter min mening burde det ikke overskygge det som jeg synes fremgår av hele behandlingen, at når det gjelder det syn som gjøres gjeldende av flertallet, av mindretallet og av departementet, er det adskillig fellesskap i vurderingene. Det er et syn på hele spørsmålet som på mange ganske store felter berører hverandre. Det kan ikke ved denne anledning få noe uttrykk ved den votering vi nå skal ha, men jeg tror det er en ting man skal ha i sinne, og som kan være av betydning for departementets videre arbeid med saken.

Den alminnelige debatt var dermed avsluttet.

**Presidenten:** Foruten innstillingen foreligger følgende forslag, opptatt av hr. Leirfall. Det finnes på innstillingens side 2:

«De under litra b, c, e, f og g hørende motorer, maskiner og apparater samt deler derav kan av Tolldepartementet tillates ført inn tollfritt, når det godtgjøres at fabrikat av forholdsvis tilsvarende yteevne ikke fremstilles innenlands, og importen må ansees nødvendig for å rasjonalisere produksjonen og opprettholde konkurranseevnen i vedkommende næring eller bedrift.»

Hr. Leirfall har også tatt opp et subsidiært forslag om at det istedenfor «slåmaskiner» blir stående «landbruksmaskiner».

V o t e r i n g :

1. Leirfalls prinsipale forslag ble med 74 mot 59 stemmer ikke bifalt.
2. Leirfalls subsidiære forslag ble med 74 stemmer ikke bifalt.

Komiteen hadde innstillet på slikt vedtak

*om tollavgifter fra 1. juli 1956.*

I. De bestemmelser om tollavgifter som gjelder den 30. juni 1956 skal fremdeles være gjeldende fra 1. juli 1956 med følgende endringer:

**A. Tolltariffens innledende bestemmelser.**

§ 2.

-----  
Fritatt for den anordnede innførselstoll er, foruten varer til hvis tollfri innførsel noen har fått eller heretter får spesiell bevilling eller tillatelse, enn videre:  
-----

g. Prøver av ubetydelig verdi og reklamemateriell etter Finans- og Tolldepartementets nærmere bestemmelse. Se for øvrig § 14.  
.....

**B. Tariff for innførselstollen og for tara.**

Bomull og bomullsvarer:  
-----

L.nr. 51.

5. ufargede, ubleikete tøy (hvorunder seilduk), som pr. kvadratmeter veier 720 gram eller derover a.v. 10 pst.  
-----

L.nr. 53.

7. tøy (unntatt fløyelsvevde stoffer, hvorunder plysj), hvorav en kvadratmeter veier 400 gram eller derover, bleikete, trykte, fargede eller vevde av farget garn, a.v. 14 pst.  
-----

10. fløyelsvevde stoffer, herunder plysj:

L.nr. 56.

a. av vekt 800 gram eller derover pr. kvadratmeter a.v. 14 pst.  
-----

L.nr. 61 a.

-----  
14. b. Anm. Varer anses som klare eller åpne, når det mellom de enkelte tråder utenfor broderiet eller de iverde tettere figurer, striper og liknende kan skjernes mellomrom av minst 1 tråds tykkelse, eller hvis dette ikke kan avgjøres, når en kvadratmeter bare veier 80 gram eller derunder.  
-----

Cellull og andre liknende kunstig fremstilte tekstilfibrer i mindre lengder samt arbeider derav:  
-----

L.nr. 117.

13. b. Anm. Varer anses som klare eller åpne, når der mellom de enkelte tråder utenfor broderiet eller de iverde tettere figurer, striper og liknende kan skjernes mellomrom av minst 1 tråds tykkelse, eller hvis dette ikke kan avgjøres, når en kvadratmeter bare veier 80 gram eller derunder.  
-----

Elektriske apparater og isolerte ledninger:

a. dynamoer, motorer og transformatorer, omformere, likerettere (unntatt likeretterrør), strømbrytere, motstandsrammer og sikkerhetsapparater, elektriske lampeholdere med eller uten strømbrytere:  
-----

k. mottakerapparater og høyttalerapparater for kringkasting samt deler dertil, ikke annensteds nevnt:

L.nr. 183.

1. radorør 1 stk. kr. 0,50.  
-----

(Uten løpenummer).

Elektronrør og andre elektronventiler, ikke særskilt nevnt, ...så som likeretterrør, katodestrålerør, fotoceller, ...krystalldioder, krystalltrioder, transistorer etc. ...fortolles som «Elektriske apparater etc. k. 1».  
-----

Glass og glassvarer:  
-----

3. plater eller skiver:  
-----

b. ufoliert:

L.nr. 270.

1. uherdet glass med fasett- eller kantslipning 1 kg kr. 1,40.

L.nr. 271.

2. annet slipt glass, hvorunder herdet glass med fasett- eller kantslipning samt farget, forgylt, fernisert, etset eller matt; enn videre mønstret, for så vidt varen ikke går inn under den lavere sats for trådglass med ipresset mønster 1 kg kr. 0,50.

Instrumenter:

I. for musikk:

-----  
k. deler av musikkinstrumenter (strenger unntatt):

1. som nå.
2. til flygler og pianoer:

L.nr. 353 a.

- a. klaviaturer som ikke er påsatt piloter, mekanikker som ikke er påsatt filthammere (klubber) eller filtdempere; løse filthammere, filtdempere og piloter; pedaler og stemmeskruer frie.

L.nr. 353 b.

- b. andre deler, ikke særskilt nevnt 1 kg kr. 2,00.
3. ellers:

L.nr. 354.

- a. klaviaturer og mekanikker til andre tasteinstrumenter 1 kg kr. 0,40.
- b. andre deler, som materialet i arbeid.

Kork:

-----  
B. i arbeid:  
-----

L.nr. 424.

- e. i annet arbeid, hvorunder korksåler (andre enn innleggssåler, kippekapper og liknende til innlegg i skotøy) 1 kg kr. 0,72.

-----  
Lin, hamp, manillahamp, aloehamp, jute og liknende spinnestoffer, papirgarn samt arbeider derav:  
-----

L.nr. 506.

9. tøyer, bleikte og ubleikte (hvorunder seilduk) - jute- og papirgarnvarer unntatt - hvorav en kvadratmeter veier 440 gram eller mer a.v. 7 pst.

-----  
L.nr. 513.

15. Anm. Varer anses som klare eller åpne, når det mellom de enkelte tråder utenfor broderiet eller de ivedde tettere figurer, striper og liknende kan skjernes mellomrom av minst 1 tråds tykkelse, eller hvis dette ikke kan avgjøres, når en kvadratmeter bare veier 80 gram eller derunder.

-----  
Metaller:  
-----

II. i arbeid:

A. av forskjellige metaller:  
-----

2. bijouterivarer av uedle metaller i eller uten forbindelse med andre materialer, så som halsbånd, armbånd, brosjer, brystnåler og andre pyntenåler, agraffer og andre pyntespenner, kjeder, kors, mansjettknapper og andre pynteknapper, ringer,

signeter og liknende, ikke annensteds nevnt; deler til bijouterivarer, likeledes ikke annensteds nevnt:

-----  
Anm. Finans- og Tolldepartementet kan treffe utfyllende bestemmelser om hva som skal anses som bijouterivarer og deler til bijouterivarer.  
-----

11. redskaper og verktøy, ikke annensteds nevnt, samt deler derav:

-----  
L.nr. 561 a.

c. håndsager for trebearbeiding og blad dertil samt håndpumper a.v. 15 pst.

-----  
B. av gull, sølv, platina:

L.nr. 567.

1. a. plater og bånd, glatte, valsede frie.

-----  
C. av jern:

-----  
13. ovner, kaminer, komfyrer, varmeapparater og kokeapparater, som ikke inngår under «Elektriske apparater etc. i.», ribberør, radiatorer, kaloriferer, kjeler av støpejern for damp- og vannoppvarmningsanlegg, støpte gryter og panner, støpte vaffeljern og liknende, støpte stekejern, støpte kjeler, støpte spylesisterner, kopipresser, klesruller, luftventiler og ventilasjonsvifter, gelendre og gittere, vinduer med eller uten glass, høyhekker, hjul til trillebører og vogner, ikke annensteds nevnt, vognbøssinger, vognlagre (lagerbokser), alminnelige vognakseltapper og vognaksler(greaseaksler), fustasjer, tønner, blokker og saksekroker, kauser og hegder, takkelkroker, sjakler, kjettinglåser, skjøteklaver, skjøteklamper, nokkeklaver, nokkeringer, taustrammere (virestrammere) og rogafler, hydranter samt deler av disse gjenstander, for såvidt de ikke annensteds er nevnt:

-----  
21. kniver, gafler og skjeer som ikke kan henføres til noen høyere tollbelagt klasse:

L.nr. 613.

a. med skaft av fiber, tre eller jern; løse klinger til kniver hørende under l.nr. 613 og 614 1 kg kr. 8,00.

L.nr. 614.

b. med skaft av annet materiale 1 kg kr. 12,00.  
-----

F. av sink:

1. i plater og bånd, også perforerte, bolt og stenger:

L.nr. 639.

- a. plater og bånd, lakkert, malt eller forsynt med annet overdrag, klisjésink og offsetsink unntatt 1 kg kr. 0,60.

L.nr. 639 a.

- b. plater og bånd uten overdrag, klisjésink og offsetsink unntatt 1 kg kr. 0,12.

-----  
G. av kobber, messing, bronse, nysølv og andre kobberblandede metaller samt aluminium og nikkel:

1. Plater og bånd, også profilerte eller perforerte, blikk, bunner, bolt, også hulstøpt, stenger og andre lengder, også profilerte, duk samt blokker:

L.nr. 647.

- a. bolt, plater, bånd og skinner av messing samt plater, bånd og skinner av kobber 1 kg kr. 0,06.

L.nr. 648.

- b. ellers frie.

-----  
L.nr. 650.

3. plater og bånd, plettede eller forsølvede 1 kg kr. 1,20.

9. bjeller, dør- og vindusbeslag, dørvriere, kraner og ventiler, injektorer, hengsler, låser, kniver, skjear, gafler, mortere, ruller til møbler, strykejern, fingerbøl, springer, spenner (pyntespenner unntatt), knapper til skuffer og liknende, ringer og kroker med eller uten skruegang, urnøkler, i eller uten forbindelse med andre materialer:

- b. av større vekt:

-----  
L.nr. 659 a.

2. kraner og ventiler 1 kg kr. 3,00.

L.nr. 660.

3. annet 1 kg kr. 2,00.

Tre og trevarer:

-----  
9. møbelsnekkerarbeid samt deler derav:

- d. av bjørk og andre ikke nevnte innenlandske trearter, så vel som finert med disse trearter, stoppet eller ustoppet:

-----  
L.nr. 926 a.

2. annet 1 kg kr. 1,40.

Anm. 1. Er arbeidet sammensatt av forskjellige slags tre, fortolles det som arbeid av den tresort, som svarer høyest toll. Møbler, forsynt med betrekk av silke eller silke i forbindelse med andre materialer,

erlegger en forhøyelse av 30 pst., annet  
betrekk 15 pst.

Anm. 2. Tolldepartementet kan samtykke i at rått  
tilskårne emner til møbler går inn mot  
nedsatt toll.

-----  
Tøyer:

1. sparklede, malte, lakkerte, ferniserte, med  
gummielastikum, guttaperka eller oljegjennomtrukne eller  
bearbeidede varer; likeledes tøy overgytt med papirmasse:

-----  
L.nr. 947.

b. presenninger; andre varer, som pr. kvadratmeter veier  
1 kg eller mer a.v. 16 pst.

-----  
Ull og ullvarer:

L.nr. 970.

-----  
Anm. Varer anses som klare eller åpne, når det mellom de  
enkelte tråder utenfor broderiet eller de iverde  
tettere figurer, striper og liknende kan skjernes  
mellomrom av minst 1 tråds tykkelse, eller hvis dette  
ikke kan avgjøres, når en kvadratmeter bare veier 80  
gram eller derunder.

13. andre ullvarer:

L.nr. 971.

a. varer, som pr. kvadratmeter veier 220 gram eller  
derunder, bordtepper og liknende, enn videre møbel- og  
gardinstoffer, som damask, rips, plysj og liknende samt  
tørklær a.v. 18 pst.

-----  
Ur:

1. armbåndsur og lommeur, hvorunder lommekronometre  
(tilhørende armbånd og kjeder fortolles særskilt etter  
sin beskaffenhet):

a. av gull og platina:

L.nr. 974.

1. armbåndsur 1 stk. kr. 8,00.

-----  
II. De bestemmelser om toll og avgifter av reise gods som  
gjelder den 30. juni 1956 skal fremdeles være gjeldende fra  
1. juli 1956.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

**Presidenten:** Presidenten går så tilbake til sak nr. 3 og  
4 på kartet. Presidenten ber om Tingets bemyndigelse til å  
behandle innstilling S. C som er datert i dag, og utlagt på  
representantenes bord - og anser den bemyndigelse som gitt.



Sak nr. 3.

*Innstilling fra finans- og tollkomiteen om tilbaketrekning av St.prp. nr. 65 for 1956 om midlertidig avgift til statskassen på kontrahering av skip (innst. S. nr. 187).*

Komiteen hadde innstillet:

St. meld. nr. 57 - om tilbaketrekking av St.prp. nr. 65 for 1956 om midlertidig avgift til statskassen på kontrahering av skip - legges ved protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Sak nr. 4.

*Innstilling fra finans- og tollkomiteen om midlertidig avgift til statskassen på kontrahering av skip (tillegg til budsjett-innst. S. nr. 240).*

**Presidenten:** Presidenten vil foreslå at ekspedisjonssjef Dalstø, ekspedisjonssjef Løvold og sekretær Haug gis adgang til møtet for denne saks vedkommende, - og anser det som bifalt.

Saken i sin alminnelighet ble undergitt debatt.

**Aase Lionæs** (komiteens ordfører): Den avgift som Stortinget nå skal behandle, avgift på kontraheringer av skip, har sin opprinnelse i de såkalte «februar-tiltakene» av i fjor. Disse tiltak hadde jo som hensikt delvis å begrense visse investeringer og delvis å lette trykket noe på betalingsbalansen. Denne kontraheringsavgift har inntil i dag ikke innbragt noe i statskassen, men man må vel si at den har oppnådd noe av sin hensikt, nemlig å lette trykket på betalingsbalansen. Etter den oversikt som Handelsdepartementet har i dag, har man gjennom denne ordning evnet å utsette betalinger på skip bestilt i utlandet med ca. 160 millioner kroner, og det er da ca. 10 prosent av det beløp som er ført opp i nasjonalbudsjettet for kontraheringer i 1956.

Da denne ordning ble innført i fjor, ble det her i Stortinget fra flere kanter ytret en viss engstelse over virkningen av vedtaket, idet man var redd for at det da 1. juli 1957 ville hope seg opp en «valutapukkel» som kunne bli vanskelig å komme over. Den innstilling som foreligger her i dag om en avgift på kontrahering av skip på 10 prosent av byggesummen, tar da sikte på å dempe denne valutapukkelen noe ned og skyve betalingene ut ytterligere ett år, idet de som opptar lån i utlandet, blir fritatt for selve avgiften, hvis de kan skaffe seg lån i byggelandets valuta eller i valuta

som er konvertibel med byggelandets valuta - vel å merke såfremt betalingen på de lån som de opptar, ikke forfaller før tidligst 1. juli 1958. I de tilfelle hvor avgiften blir effektiv, skal den da betales med 20 prosent av de terminer som betales til verftene innen 1. juli 1957, og 10 prosent av de terminer som betales innen 1. juli 1958. De båter som er fritatt for denne avgift, er båter under 2 500 brutto reg. tonn, og redere som kan skaffe valuta ved å selge gamle skip eller som får forliserstatninger, er også fritatt for avgiften.

Ved behandlingen av denne proposisjon i finanskomiteen har komiteen delt seg i fem fraksjoner. Høires medlemmer, hr. Ingvaldsen og hr. Petersen, kan ikke stemme for proposisjonen fordi de mener den er skadelig for vår økonomi som helhet. Bondepartiets fraksjon, hr. Leirfall, synes ikke det er forsvarlig å utskyte disse valutabetalingene på båter enda lenger. Kommunistpartiets medlem, hr. Løvlien, stemmer imot Regjeringens proposisjon og peker på at avgiften bør være effektiv for skip på samme måte som den er effektiv for bygg og anlegg og for motorkjøretøyer. Så har vi en fraksjon, Venstre og Kristelig Folkeparti, som ikke stemmer imot proposisjonen, men som under sterke tvil stemmer for den. De mener det ikke er forsvarlig å forlenge denne ordning som jo var en midlertidig ordning. Da jeg går ut fra at de forskjellige mindretalls fraksjoner selv vil kommentere sine standpunkter, skal jeg ikke ta opp tiden med å gå inn på dem nå, men jeg forbeholder meg da å komme tilbake til dem i debatten.

Når det gjelder komiteens flertall, nemlig Arbeiderpartiets medlemmer, stemmer vi for proposisjonen. Vi har meget nøye vurdert de forskjellige fraksjoners standpunkt, men vi finner at disse fraksjoner har overdimensjonert de betenkeligheter som denne ordning måtte innebære, og vi finner da at vi kan stemme for avgiften.

Vi har her særlig festet oss ved den usedvanlig sterke ekspansjon som flåten har hatt i de senere år, og at gjelden til utlandet har hopet seg unormalt opp. Man kan vel ikke regne med at denne ekspansjon innenfor norsk skipsbygging vil fortsette i samme tempo i de nærmeste år, det ville man vel måtte si var temmelig unormalt. Det er vel ikke noe eksepsjonelt i den tanke at skipskontraheringene i løpet av de aller nærmeste år vil kunne falle til halvparten av det beløp som de er fiksert til i 1956, 1,6 milliard kroner. Men samtidig som kontraheringene må antas å falle i de nærmeste år, må man jo gå ut fra at nettofraktinntektene vil stige i og med at alle disse nye skip blir ferdige, og at vår betalingsbalanse da må få tilsvarende glede av disse stigende nettofraktinntekter. Men slik som situasjonen er i dag, finner flertallet det rimelig at man prøver å jevne ut den valutabelastning som vi har i dag og får neste år, ved at rederne selv gjør hva de kan for å ta opp så store lån i utlandet på sine skip som mulig. Ut fra denne betraktning går

flertallet i finanskomiteen inn for proposisjonen, og jeg tillater meg å anbefale flertallets forslag vedtatt.

**Løvlien:** Det karakteristiske ved denne såkalte avgiften er jo at det ikke er noen avgift. Den innbringer ingenting, og den tar vel heller ikke sikte på det, så vidt jeg forstår. Sakens ordfører uttalte at «i de tilfelle avgiften blir effektiv» osv. Ja, siden den ble vedtatt den 14. februar i fjor, har den, så vidt jeg vet, ikke i et eneste tilfelle vært effektiv. Men da denne avgift første gang ble vedtatt, var det jo i nøye sammenheng med de andre tiltakene som ble satt i gang for å begrense investeringene. Men dette argument er nå blitt fullstendig borte på veien. Det viser seg også at fra 22. juni i fjor - da disse nye bestemmelser angående den såkalte kontraheringsavgiften ble vedtatt, har skipskontraheringene i utlandet vært større enn noensinde. Kontraheringsmassen for 1955 var meget stor. Den nærmet seg 2 millioner tonn. Etter en oppgave jeg har for i år - det gjelder bare kontraheringer i Sverige - ser jeg at i de første fem månedene i år er det bare i Sverige kontrahert båter for 675 millioner kroner. Det tyder på at vi fortsatt har en veldig ekspansjon når det gjelder kontrahering av skip. Og, som jeg sa, det som lå til grunn da man vedtok denne avgiften, ønsket om å begrense investeringene, er blitt fullstendig borte.

I statsbudsjettet står altså kap. 1023 og 2087 fullstendig tomme. Det er null på begge sider. Stortinget har nettopp vedtatt å opprettholde tollene på maskinimport av valutamessige grunner. Jeg undres om det ikke også var nødvendig av visse valutamessige grunner å begrense noe den enorme investering som man har i skipsbyggingen. Jeg skal ikke komme inn på detaljer i dette spørsmål igjen, men jeg vil gjerne peke på at den gjeld som handelsflåten har til utlandet, medregnet kontraheringene av 1955, økte fra 4,2 til 6,2 milliarder kroner, henholdsvis 1. januar 1955 og 1. januar 1956. Det er en økning av gjelden, altså iberegnet kontraheringene, på 2 milliarder i løpet av 1955. Jeg synes at disse enorme tallene skulle oppfordre til en viss tanke om at det var nødvendig med en begrensning. Jeg kan ikke komme fra at det er nødvendig.

Finansministeren er stadig på jakt etter inntekter. Da kunne det vel også være på sin plass, når vi legger en effektiv 10 prosent avgift på bygg og anlegg, bl.a. på kommunale skolebygg, at også handelsflåten fikk bære en 10 prosent avgift på kontraheringer.

Det mitt forslag fra komiteen går ut på, er at avgiften her som på andre områder skal være effektiv. Jeg synes det er liten rimelighet i å fortsette dette spillfekteri. Det var mer realt å avskaffe hele greia enn å drive med dette spillfekteriet.

Jeg vet man vil si: Men vi gjør det for å utsette betalingen, vi samler opp en valuta-«pukkel» til 1. juli 1957, og forslaget går ut på at man nå også skal få den andre

«pukkelen» på kamelen til 1. juli 1958. Men med den høykonjunktur som handelsflåten nettopp nå er inne i, vil jeg i likhet med andre komited medlemmer si at det er mer enn betenkelig å samle opp en slik valutagjeld. Det kan komme andre forhold, hvor det blir atskillig verre å betale den enn det er nå. Jeg tror derfor at det må være store betenkeligheter ved å slutte seg til det forslag som Regjeringen har satt fram. Uten å gå ytterligere inn på saken vil jeg henvisе til den uttalelse og det forslag min varamann er kommet med i komiteens opprinnelige innstilling, altså forslaget til avgiftsvedtak i budsjettinnst. S. nr. 240. Det er gjengitt på annen side i innst. S. nr. 240, første spalte nederst. Det går ut på, som jeg sa, at kontraheringsavgiften skal gjøres effektiv her som ved andre avgifter som vi pålegger. Jeg tillater meg å ta opp dette forslag som står gjengitt i innstillingen.

**Presidenten:** Presidenten vil nå foreslå at taletiden for de talere som heretter tegnes, settes til inntil 2 minutter, - og anser det som bifalt.

**Leirfall:** Denne avgifta fører - som det er sagt av hr. Løvlien - ikkje til noka inntekt for statskassa. Den fører heller ikkje til noka nedskjering av investeringane. Men ein kan vel seia at dersom det skulle utvikla seg slik at det vart inntekter for statskassa eller det vart ei kontraherings-innskrenking som fylgje av denne avgifta, ville det vera høgst uvelkomi for Regjeringa. Tanken er rett og slett den å få velta valutautgiftene ved oppbygginga av flåten over på framtida. Vi innkasserer auka inntekter som oppbygginga av flåten vår fram til i dag kastar av seg ved dei ekstraordinært høge fraktene, men tek ikkje dei utgiftene som den fortsatte utbygginga av flåten fører med seg. Det set vi ut til eit tidspunkt som før låg eit år fram i tida, no skal det bli to år. Det er eit så typisk forsøk på å velta valutautgiftene over på framtida, i dette tilfelle fram til tida etter neste stortingsval, at ein nesta skulle tru at Arbeidarpartiet førebur seg på å missa fleirtalet. For den belastninga som dei som skal stella med valutaen i siste halvpart av 1957 og 1958, vil få etter denne avgifta, kan bli uhyggeleg, dersom vi får ein nedgang i fraktinntektene. Det kan føra til ein situasjon, då storparten av netto-valutainntektene av skipsflåten kjem vekk frå valutarekneskapen vår.

Det mindretallet eg representerer, meiner at det er heilt uforsvarleg på denne måten å forrykka det normale forholdet mellom skipsfarten sine valutainntekter og utgiftene til vedlikehald og utbygging av flåten. Det betyr berre at utgifter som normalt burde ha vori belasta økonomien vår, blir velta over på ei framtid som kanskje ikkje gjev skipsfarten vår så gunstige konjunkturar. Det synet gav eg uttrykk for i budsjett-innst. S. nr. 240. Og ved at vi no skyt ut valutabelastninga endå eit år, meiner eg at saka blir

endå alvorlegare. Vi har også sidan den innstillinga vart avgjeven, fått ein svær oppgang i fraktsatsane, og vi må vel seia at vi i dag har ekstraordinært høge inntekter av skipsfarten vår.

Eg vil, likeins som hr. Løvlien, peika på at gjelda på kontraherte og ferdige skip dei siste åra har auka med to milliardar. Den forlengelse som no er føreslått, vil føra til yttarlegare auking og dermed til yttarlegare valutabelastning etter 1958. Det er vanskeleg å ha oversikt over korleis avgifta har verka hittil, men så vidt eg har kunna få opplyst, har ho i alle fall ført til at valutautgifter på mellom 300 og 500 milliardar kroner, som normalt skulle ha komi til belastning på valutarekneskapen vår i tida frå januar i fjor til no, har vorti skoti over på framtida. Det dreier seg her om så store beløp at vi synest avgifta er så uforsvarleg, at vi i Bondepartiet må oppretthalda standpunktet vårt frå i fjor og røysta blankt mot avgifta.

**Toven:** I motsetning til representanten Leirfall trur eg for min del at det ikkje ligg politiske spekulasjonar bak framlegget om å lengja dette avgiftsvedtaket eit år ut over 1. juli 1957. Eg vil også få lov å peika på at det vedtaket som vart gjort av Stortinget den 22. juni 1955, om avgift til statskassa på kontrakter for bygging av skip over 2 500 br. reg. tonn og på visse andre vilkår, stort sett var godteki av Norges Rederforbund etter forutgåande drøftingar, men det var då føresetninga at ordninga skulle falla bort etter 1. juli 1957.

For min del har eg, som ordføreren for saka gjorde merksam på, under tvil gått med på at dette avgiftsvedtaket blir lengd eit år ut over 1. juli 1957, og at det på den måten blir ei forskyving på eit år i dei noverande prosentsatsar for terminbetalinga. Visst nok er det slik, som saksordføreren var inne på, at i dei fyrste par år vil det måtta gå med mykje valuta til betaling av inngåtte kontrakter, men på den andre sida kan det vel med god grunn hevdast at det er tvilsam politikk å skyta ut valutautgifter i ei tid som no, då skipsfarten er inne i ein høgkonjunktur med høge frakter. Det er også tvilsamt å lengja eit tidlegare tidsavgrensa mellombels avgiftsvedtak. Så langt kan eg gje mindretalet rett. Avgiftsordninga har til denne tid ikkje påført skipsfartsnæringa ekstra utgifter i form av avgifter til statskassa, men ordninga må vel likevel kunne karakteriserast som ein restriksjon på skipsfarten, og vil i lengda føra til at norsk skipsfart vil kunna få endå større vanskar i konkurransen utanifrå.

Når eg vil røysta med fleirtalet, som rår til at den no gjeldande avgiftsordninga blir lengd eit år ut over 1. juli 1957, så vil eg avgjort reservera meg mot at eg dermed går inn for det fraksjonen Ingvaldsen og Erling Petersen kaller ein «serie av forlengelser». Eg har med mi røystegjeving i dag, ikkje teki standpunkt til anna enn ei lenging av ordninga til 30. juni 1958.

**Erling Petersen:** Jeg tror ikke det nytter med noen lengre og saklig tungtveiende innlegg i denne sak; for jeg tror ikke det er argumenter som er avgjørende. Dette var opprinnelig en avgift på kontraheringer. Da den ble vedtatt, stemte Høire mot avgiften på kontraheringer. Så ble den, hva vi for øvrig bebudet i debatten at den etter all sannsynlighet ville bli, omgjort slik at den i virkeligheten førte til en avlastning av valutabetalingene på kontraheringer uten at det faktisk ble betalt noen avgift. Den nye ordningen var en forbedring fra den første, og vi sluttet oss den gang til den nye ordningen ut fra det synspunkt. Det skulle da være en midlertidig ordning, en ordning som skulle gi et visst pusterom i en akutt situasjon.

Nå ser vi at også denne ordning skal forlenges. Det er slik det går med de midlertidige ordninger.

Vi er ikke enig i at den skal forlenges. Vi mener at det opprinnelige vedtak om at den skulle vare ut budsjettåret 1956-57, burde vært opprettholdt. Derfor holder vi oss til det som så sent som den 13. februar var hele finanskomiteens standpunkt - unntatt hr. Leirfall og hr. Hermansen - at avgiften skulle fortsette, men bare inntil 30. juni 1957. I motsetning til mange andre i komiteen, som antagelig er sterkt påvirket av at departementet har endret mening, har vi ikke endret mening i denne sak. Derfor vil vi bli nødt til å ta opp forslag om det utkast til vedtak som er å finne i finanskomiteens opprinnelige innstilling, budsjettinnstilling S. nr. 240 for i år. Blir det vedtatt, vil avgiften komme til å løpe ut, som opprinnelig forutsatt, den 30. juni 1957.

Hr. Toven sa at han ville reservere seg om det uttrykket at man nå innledet en serie med forlengelser. Jeg tror det må oppfattes slik at vi neste år kommer til å innkassere hr. Toven for vårt standpunkt. Han kommer da til å gå imot en eventuell ny forlengelse, for jeg anser det ikke usannsynlig at der også vil komme et annet, og kanskje flere, forslag om å forlenge den midlertidige ordning med ytterligere ett år.

Det innbetales ikke noe beløp på denne avgift, men den betyr en byrde for skipsfarten fordi man tvinges til å finansiere kontraheringer på en annen måte enn den man ville ha valgt om man hadde stått helt fritt. Det er altså en spesialbyrde på den næring som vel har den skarpeste internasjonale konkurranse. Nå er det utmerket at man har den tiltro til næringen at den nok greier seg allikevel. Men vi skal ikke være så helt sikre på at selv norsk skipsfart tåler hva som helst i handicap. Vi kan se hvordan det er gått med småskipene. Sett at det skulle gå tilsvarende med andre deler av flåten. Vi kan ikke ta det som gitt at Norge skal greie å følge med i ekspansjonen, uansett hva man gjør.

Det er i denne sak kommet fram, hva jeg vil kalle, et nokså eiendommelig syn. Man beklager seg over at kontraheringene tar så meget valuta, man beklager seg over at man nå skylder så meget på våre skip. Det høres ut som man tenker seg som alternativ at vi enten fikk skipene gratis,

eller at vi iallfall nå hadde betalt alle de skip vi har; for det er ingen som sier at de ville nøye seg med de mindre fraktinntekter til landet. Men det ville blitt resultatet om vi ikke hadde kontrahert så meget at det ble en belastning på valutaen, eller om vi ikke hadde kontrahert så meget at vi fremdeles skylder på skipene. Det er en ganske naiv betraktningssmåte at man skulle kunne ha fordelene, kassere inn fraktene, men slippe betalingen, eller følgene av at skipene skal betales. Selvfølgelig ville det være utmerket om det kunne vært sånn, men i den verden vi lever i, hender ikke den slags ting. De som er så bekymret over at kontraheringen har vært så stor, må derfor være klar over at dermed har de sagt at de gladelig ville ha nøyhet seg med mindre fraktinntekter. Nettopp i år er det jo ganske eiendommelig, for det er vel de stigende fraktinntekter som egentlig redder den utenriksøkonomiske situasjon et hakk framover.

Det kunne være interessant om de som kritiserer belastningen nå, kunne peke på noe skip som er blitt bygd, som vi av valutamessige grunner ikke burde hatt her i landet. Jeg tror at det er lettere den annen vei, å peke på at om en rekke kontraheringer som faktisk er blitt stoppet, hadde gått sin gang, hadde valutastillingen vært betydelig bedre, inklusive det det koster å betale for skipene.

Som jeg sa: Hr. Bernt Ingvaldsen og jeg er ikke enige i det meningsskifte som en stor del av komiteens medlemmer ellers er gått inn på. Jeg vil derfor på vegne at dette mindretall ta opp forslag om at vedtaket om midlertidig avgift til statskassen for kontrahering av skip blir gjort i overensstemmelse med det som var finans- og tollkomiteens innstilling den 13. februar i år.

**Statsråd Skaug:** Jeg vil gjerne få fremkomme med noen korte bemerkninger til mindretallsfraksjonenes innstillinger og til noen av de synspunkter som er blitt hevdet i debatten her i dag. Jeg er ellers enig i at det vel ikke tjener noen særlig hensikt å ha noen langvarig og inngående diskusjon om disse spørsmål her nå. I den henseende deler jeg hr. Petersens oppfatning.

Høires fraksjon, representert ved hr. Petersen og hr. Ingvaldsen, har vist til sitt standpunkt ved behandlingen av denne sak i fjor, og er øyensynlig av den oppfatning at det allerede foreliggende vedtak har gjort tilstrekkelig nytte. De kan, som det sies, ikke være med på å gjøre denne avgiftsordning mer permanent ved å innlede en serie av forlengelser, og det blir hevdet i denne sammenheng at denne avgift betyr en varig ekstrabelastning på norsk skipsfart i forhold til dens utenlandske konkurrenter, som vil virke skadelig for landets økonomi.

Til dette kan det kanskje være tillatt å si at det iallfall ikke noe sted er kommet til uttrykk at det nå foreliggende nye forslag er «en innledning til en serie av forlengelser», og at det er meningen å etablere avgiften som noen «varig ekstra belastning». Det er ikke en oppfatning som

departementet vil hevde. En annen side av saken er det at, som situasjonen ligger an i dag, har vi ment at det var ikke bare forsvarlig, men riktig, å gå til den forlengelse som det er gjort forslag om i proposisjonen. Det vi har tatt sikte på, er å få dempet den valutapukkel som vi vil få pr. 1. juli 1957 på basis av de någjeldende regler, og som vi må regne med vil komme opp i 170 millioner kroner når en tar med i beregningen forventede kontrakter i løpet av juni måned.

Størrelsen av den ekstra byrde det her er tale om for norsk skipsfart, tror jeg en må si er relativt beskjeden. Det det er spørsmål om, er ett års forlengelse av de lån som må opptas i utlandet for å unngå kontraheringsavgiften. I praksis vil dette si at rederiene må betale renter i ett år av gjennomsnittlig 20 pst. av båtens kostende, men de sparer til gjengjeld den rente som de ellers måtte ha betalt av et tilsvarende lån som de måtte finne det nødvendig å ta opp i Norge, eller de tjener renter ved plasering av tilsvarende beløp ledige midler i Norge. Hvis man regner på disse tallene, er det vanskelig å se at denne ekstra rentebelastning skulle være en merutgift som i noen særlig grad skulle skade vår skipsfart i internasjonal konkurranse.

Det er videre fra Kristelig Folkepartis og Venstres side gitt uttrykk for sterke tvil, bl.a. ut fra det argument at det opprinnelige avgiftsvedtaket ble sagt å være «midlertidig og avgrenset til et bestemt tidsrom». Til dette kan det vel være tillatt å innvende at det allerede under forberedelsen av det någjeldende vedtak, som er datert 22. juni 1955, i komiteen ble pekt på at vedtaket dekket kontrakter inngått etter 14. februar 1955, og at myndighetene måtte stå fritt med hensyn til vurderingen av nødvendigheten av en ny avgift med virkning fra et eventuelt nytt stortingsvedtak. Jeg kan i den anledning vise til St.prp. nr. 84 for 1955, hvor det heter:

«Hvis den foreslåtte ordning ikke medfører en tilstrekkelig begrensning av den valutamessige belastning i forbindelse med nye kontrakter, er det imidlertid anledning til senere å vedta mer vidtgående bestemmelser som får virkning for de kontrakter som deretter inngås.»

Når Handelsdepartementet har funnet det nødvendig å foreslå disse mer vidtgående bestemmelser som behandles her i dag, må det sees på bakgrunn av den forholdsvis store tilgang på nye tørrlastkontrakter som vi har hatt i den senere tid. I tiden fra 1. juli 1955 er det hittil kontrahert tørrlastbåter for omkring 1,6 milliarder kroner, og dette er skip som er under frilistebestemmelsen.

Hr. Leirfall har gitt en utførlig begrunnelse for sin dissens, som i konklusjonen faller sammen med det som er nevnt fra Høires side, og i den foreliggende hemmelige innstilling viser hr. Leirfall til sine uttalelser i budsjett-innst. S. nr. 240, hvor han bl.a. peker på at



«denne avgift ikke har innbrakt inntekter og heller ikke kan sees å ha hatt noen kontraheringsbegrensende virkning slik som hensikten med den var.»

Til dette kan det vel innvendes at hensikten med kontraheringsavgiften i dens endelige form, slik den ble vedtatt av Stortinget i juni i fjor, først og fremst var å utskyte valutabetalingene for å beskytte valutakassen frem til 1. juli 1957, og dette formålet har avgiften realisert fullt ut. I noen grad har den nok også bidratt til å begrense kontraheringene, idet en vel må regne med at en ville ha hatt noe mer kontraheringer uten et slikt vedtak.

Hr. Leirfall sier videre at det er

«uforsvarlig på denne måte å forrykke det normale forhold mellom skipsfartens valutainntekter og utgifter, hvilket bare betyr at utgifter som normalt burde belastes vår økonomi nå, blir veltet over på en fremtid som muligens ikke gir vår skipsfart så gunstige konjunkturer.»

Dette er nevnt i budsjett-innst. S. nr. 240.

I den hemmelige innstilling utdyper hr. Leirfall dette ytterligere ved å si:

«I en periode som nå med usedvanlige og uforutsette store fraktinntekter, skulle det tvertimot være mulig å forsere betalingene på nye skip noe.»

Det er i og for seg en etter min oppfatning helt sund betraktningssmåte hr. Leirfall her gjør seg til talsmann for, nemlig at man skal se å få betalt sin gjeld når man har gode konjunkturer. Hr. Leirfall overser imidlertid en fundamental ting når det gjelder finansieringen av skip, nemlig at de representerer så svære kapitaler at det ikke er gjørlig å betale skipene kontant, og at dette, bortsett kanskje fra seilskipstiden, heller ikke i tidligere ekspansjonstider for norsk skipsfart noen gang har vært mulig. I den siste ekspansjonsperiode før krigen var det vanlig at skipene ble kjøpt på basis av 50-70 % kreditt i utlandet, og en slik ordning er fremdeles påkrevet hvis en skal kunne følge med i utbyggingen av flåten. Et hovedformål for valutamyndighetene er å oppnå lengst mulig henstand med betalingen av båtene, slik at de enkelte båter i størst mulig utstrekning selv kan tjene til betaling av anskaffelsesomkostningene. Ved etablering av frilistereguleringene for tørrlasteskip ble en avskåret fra å fremtvinge slike lån på den kategori av skip, og for deres vedkommende er formålet med kontraheringsavgiften først og fremst å få betalingen utskutt et skritt nærmere det tidspunkt da båtene selv kan begynne å tjene fraktinntekter. Ved frilistereguleringene for tørrlasteskip begynner betalingen for det fremtidige skip å løpe straks kontrakten med vedkommende skipsbyggeri blir undertegnet, altså lenge før båten overhodet har begynt å tjene inn noe valuta.

Om man sammenligner med gjeldende bestemmelser om full selvfinansiering for spesialskip, er det et, forekommer det

meg, nokså beskjedent krav for denne gruppe av fartøyer, som gjennomsnittlig koster 15-20 millioner kroner pr. skip.

Til dette kommer det spesielle moment at vi i årene 1956 og 1957 får en ekstra sterk opphoping av leveranser av tørrlastebåter på frilistevilkår, blant annet som følge av forholdsvis meget moderate kontraheringer i tiden 1951 og fram til sommeren 1954. Denne opphoping av leveringer av tørrlasteskip beregnes i 1956 og 1957 å ville utgjøre tilsammen omkring 650 000 brutto tonn til et samlet kostende av omkring 1,7 milliarder kroner, som valutarisk vil være betalt i det øyeblikk disse skip settes inn i sin virksomhet. Disse båtene, som altså er på frilistevilkår, og som blir betalt i løpet av disse årene med en verdi av omkring 1,7 milliarder kroner, viser at det er ikke så helt kategorisk riktig det hr. Leirfall sa, at vi kynisk skyver valutabelastningen over på fremtiden. Det er tross alt store beløp som her går ut.

Den omstendighet at man i disse årene betaler en betydelig import av skip kontant istedenfor mot kreditt, innebærer samtidig at man får et stort tilskudd av gjeldfri tonnasje, som vil styrke valutainntektene i de etterfølgende år, i betraktning av at båtens netto fraktinntekter da vil kunne tas til inntekt for valutakassen i sin helhet. Til dette kommer at man i samme periode vil ha meget betydelige utbetalinger til dekning av eldre gjeld på tankbåter som har vært anskaffet på selvfinansieringsvilkår.

Selv om man måtte være enig med hr. Leirfall i den betraktning at de ekstra gode konjunkturer bør tilsi forsiktighet med å skyve noe av valutabelastningen foran seg, skulle de spesielle forhold jeg har pekt på, etter min oppfatning vise at det er både nødvendig og berettiget å foreta den utskytning av terminer på frilistebåter som er foreslått i avgiftsproposisjonen. Man kan også her føye til at skulle vi i den nåværende situasjon gå inn for en sterkere nedbetaling på båtene, ville det selvsagt være noe som ikke kunne gjøres uten at det ville få ganske betydelige konsekvenser for de muligheter vi i det hele tatt har for å holde vår import oppe på det nivå den nå ligger.

**Ingvaldsen:** Jeg fikk inntrykk av at handelsministeren i sine uttalelser med hensyn til de synspunkter som de forskjellige mindretall har, gjorde seg skyldig i en misforståelse når det gjelder Høires standpunkt. Høire går inn for det forslag til vedtak som står i budsjettinnstilling S. nr. 240, og vil at det skal være nok med det, mens altså den nye innstilling vil ha ordningen gjeldende ett år videre fram til 30. juni 1958. Jeg skal ikke gjenta de argumenter som hr. Erling Petersen kom med; men jeg vil dog peke på at her er en utsettelse av betalingene tvilsom av flere grunner.

For det første får man ved en utsettelse av betalingene å betale rentene i utenlandsk valuta, og man øker derved valutabetalingene fremover. Videre vil man skyve hele

betalingsmassen foran seg. Jeg ser det sånn at i de gode konjunkturer som flåten har nå, og som også motsvarer meget høye skipspriser, burde de store inntekter i større grad vært benyttet til å nedbetale flåten. Det er betenkelig at vi i denne høykonjunktur, med de store skipsinntektene, allikevel må sørge for kunstig å holde betalingen av båtene tilbake. Det er utvilsomt å skyve bekymringene og belastningen over på fremtiden. Jeg for min del er sikker på at det ville være riktigere å betale av på båtene nå når man har de store inntekter, det er ikke sikkert at de vil holde seg fremover.

Statsråden tok avstand fra at noen her hadde uttalt at dette skulle være innledningen til en serie forlengelser. Jeg tror ikke noen vil si at dette er innledningen, det er nå annen gang Regjeringen foreslår forlengelser av fristene her. Sånn som Høires representanter ser på saken, mener vi at denne siste forlengelsen ikke er forsvarlig, og vi vil derfor ikke stemme for den, og holde oss til det standpunkt som Regjeringen hadde tidligere i år, og som finnes gjengitt i innstillingen fra finanskomiteen av 13. februar.

**Presidenten:** De etterfølgende talere har en taletid av inntil 2 minutter.

**Røiseland** sa frå seg ordet.

**Mørland:** Jeg både talte og stemte imot denne avgiften da den var oppe i fjor. Noe særlig nytt kan jeg ikke si i dag, jeg vil selvsagt stemme imot denne avgiften også nu.

Når jeg ba om ordet var det fordi det falt en uttalelse her som jeg vil peke på. Hr. Toven nevnte, så vidt jeg forsto ham, at Rederforbundet hadde godtatt den nåværende form for kontraheringsavgift. Det tror jeg er en misforståelse. At Rederforbundet hadde konferanser med noen av departementets sakkyndige på området for å få omgjort kontraheringsavgiften slik at den ble minst mulig skadevoldende for skipsfarten, er ikke det samme som at Rederforbundet godtok kontraheringsavgiften. Jeg har iallfall ikke forstått det slik. Jeg synes det var et utmerket arbeid som ble gjort den gang både fra Rederforbundets og fra vedkommende departementsfunksjonærs side, da man fant en forandring slik at avgiften ble som den ble. Men det er ikke det samme som at man har godtatt den, så jeg må på det bestemteste advare mot at denne avgift blir godtatt.

Jeg må si at det gledet meg å lese hr. Leirfalls bemerkninger i innstillingen - de er gjentatt nå senere også av hr. Ingvaldsen.

Jeg kan nemlig nevne her på dette hemmelige møte at da jeg for 3-4 uker siden var i London og hilste på en av våre mer kjente banksjefer der over, ba han meg bringe en hilsen med hjem - den har jeg overbragt til vedkommende statsråder - det var en henstilling om at man måtte få lov å bruke de økte fraktinntekter nå til å betale av mer på den utenlandske gjeld på de skip som er bygget enn man nu har lov til. Han

nevnte også sin begrunnelse: Det snakkes så meget om kronen, og enda mer om pundet. Han mente det ville styrke først og fremst pundet, men dermed også kronen, om man kunne få lov å betale av mer på gjelden nå når man hadde anledning til det på grunn av de økte fraktinntekter.

Det har vært nevnt her flere ganger at denne avgiften ikke har brakt statskassen en øres inntekt. Men det er en ting som ikke har vært nevnt - riktig nok kom statsråden noe inn på det nå - nemlig hva det har kostet rederne og samfunnet at rederne må oppta dyre lån. Rederne som har penger og som kunne betale av på sin gjeld, må låne penger og betale dyre renter. Det koster rederne mange penger, og også samfunnet, i form av mindre skattinntekter.

Det ble nevnt av statsråd Skaug at man også tidligere var nødt til å ta opp store lån i utlandet når man ville bygge skip. Ja det er ganske riktig, men det er den store forskjell at da hadde man adgang til å betale av på sin gjeld så mye man bare orket å betale av. Nå kan man ikke betale av noe mer enn det staten gir adgang til å betale.

Jeg ser lampen lyser rødt. Jeg må advare mot vedtagelse av denne avgiften.

**Aase Lionæs:** Jeg vil bare få lov å rette en misforståelse angående et tall som jeg nødvendig vil skal sitte igjen.

Jeg nevnte i mine bemerkninger her at valutaforstyrrelsen var på ca. 160 millioner kroner, og innen utgangen av dette budsjettår vil bli på 170 millioner kroner. Hr. Leirfall nevnte i sin uttalelse her, så vidt jeg oppfattet ham, at den var på mellom 300 og 500 millioner kroner. Men det tall som er riktig, er 160 millioner kroner, som jeg tillot meg å oppgi i mitt første innlegg.

**Leirfall:** Eg er fullt klår over at det 1. juli 1958 er ein større flåte til å segla inn valuta med, og eg er klår over at dette reknestykket byggjer på den kjensgjerning. Det er eg fullt klår over. Men eg vil presisera det usikkerheitsmoment som knyter seg til fraktkonjunkturane i 1958. Dei kan ingen spå noko om.

Statsråden sa at det var ikkje meininga å gjera denne avgifta permanent. Eg vil gjerne spørja: Korleis har Regjeringa tenkt at vi skal kunna koma oss laus frå ho i 1958? Då vi innførde denne avgifta i 1955, vart det skulda på den akutte valutakrisa. Det galdt å verna valutakassa i ein bestemt situasjon. No får vi altså eit forslag om å lengja avgifta eit år til, og no blir det skulda på den valutapukkelen som daner seg omkring 1. juli 1957. Men den valutapukkelen er då nettopp for ein stor del resultatet av den utsetjinga vi har hatt gjennom avgifta. Likeins vil det som eit resultat av det vedtaket vi gjer i dag, dana seg ein ny valutapukkel - kor stor veit vi ikkje - i 1958. Og dersom det då skulle bli spørsmål om å ta bort avgifta, vil vi igjen møta eit nytt akutt problem som vil krevja serhandsaming.

Dersom vi då kjem inn i konjunkturar med lågare frakter, så vil truleg den einaste utvegen måtta bli å ta opp spesielle valutalån for å klara å betala for den letten vi har fått i åra 1955-1958.

**Erling Petersen:** Handelsministeren pleier å være grundig og saklig og meget korrekt i sine innlegg her i Stortinget. Han skiller seg derved, dessverre for de andre, i atskillig grad ut fra sine kolleger. Men i dag må han ha hatt en dårlig dag, for når det gjaldt å påvise hvilke byrder det lå i denne ordningen, var han vel utillatelig lettvint i argumentasjonen. Det han pekte på, var at rederier som kontraherer fikk en ekstra rentebelastning. Men det er jo ikke det hele. Det er jo enkelte som for å skaffe midler til en nykontrahering uten å betale avgiften, må selge en gammel båt. Det kan godt være at den gamle båten kunne gitt ytterst gode inntekter. Vi har hatt et stigende fraktmarked, og båter som har vært solgt før man egentlig hadde villet selge dem, kunne ha brakt store inntekter, som er gått tapt for landet. Det er jo slik at det er en reders oppgave å kontrahere når det er billig å kontrahere, men da er det som oftest også dårlige priser på de gamle båtene. Man får altså ingen anledning til å kontrahere på en tid når det er billig, men å selge den båten som skal utrangeres på et toppmarked, etter at man har nyttet de gode frakter som eventuelt måtte være.

Det er enda et moment: Det er bare gamle, etablerte rederier som på denne måten kan skaffe seg valuta til dekning av sine terminer. Hvis nye folk vil sette i gang i bransjen, har de ikke den mulighet, og de kan ikke låne 100 prosent på båten. De vil altså i tilfelle måtte betale avgiften. Men den er så høy at den er prohibitiv. Det betyr faktisk at man på denne måten sperrer for rekrutteringen til denne overmåte viktige næring, og det er i og for seg helt alene en overmåte betenkelig ting. Det er derfor slik at man kan ikke bare se på den rentebelastningen som de redere får som kontraherer. Skadevirkningene går nok langt videre.

Den alminnelige debatt var dermed avsluttet.

Komiteen hadde innstillet på slikt vedtak

*om midlertidig avgift til statskassen på kontrahering av skip:*

I.

For kontrakter om bygging av skip på over 2.500 brutto reg.tonn som er inngått eller overtatt i tidsrommet fra og med 1. juli 1956 til og med 30. juni 1957, skal rederier erlegge en avgift til statskassen. Avgiften beregnes etter følgende regler:

Avgiften utgjør 20 % av de terminbeløp som rederiet betaler verkstedet innen 1. juli 1957 og 10 % av de terminbeløp som betales i tidsrommet 1. juli 1957 - 30. juni 1958. Den samlede avgift avgrenses til 10 % av byggesummen.

Avgiften forfaller til betaling samtidig med terminbetalingene.

Avgiften bortfaller i den utstrekning terminene blir dekket:

- a) ved lån i byggelandets valuta eller i valuta som fritt kan konverteres til byggelandets valuta forutsatt at lånet ikke forfaller til betaling før tidligst 1. juli 1958. Dog kan netto fraktinntekter av vedkommende skip brukes til avdrag på lånet før dette tidspunkt,
- b) ved valuta skaffet tilveie ved salg av skip til utlandet eller ved forliserstatninger når anvendelsen av disse valutabeløp for dette formål er i samsvar med innvilget lisens.

Kongen eller den han bemyndiger, kan i de tilfelle hvor særlige forhold taler for det, helt eller delvis frafalle avgiften.

## II.

Avgiften føres til inntekt i statsregnskapet under kap. 2087, Midlertidig avgift på kontrahering av skip, og til utgift under kap. 1023, Avsetning av midlertidig avgift på kontrahering av skip. Beløpet settes inn på særskilt konto i Norges Bank og kan bare brukes etter Stortingets nærmere bestemmelse.

## III.

Vedtakene om betaling av avgift til statskassen på kontrakter om bygging av skip på over 2.500 brutto reg.tonn som er inngått eller overtatt i tidsrommet fra og med 14. februar 1955 til og med 30. juni 1956, skal også gjelde for budsjettåret 1956-57.

**Presidenten:** Foruten innstillingen foreligger det et forslag til I, opptatt av hr. Løvlien. Forslaget finnes i budsjett-innst. S. nr. 240, som står i «Den grå bok», og det er sålydende:

«For kontrakter om bygging av eller kjøp av skip i utlandet på over 2 500 brutto reg.tonn som er inngått eller overtatt i tidsrommet fra og med 1. juli 1956 til og med 30. juni 1957, skal rederier erlegge en avgift til statskassen. Avgiften beregnes etter følgende regler:

Avgiften utgjør 10 pst. av de terminbeløp som rederiet betaler verkstedet eller selger i tidsrommet 1. juli 1956 - 30. juni 1957. Avgiften forfaller til betaling samtidig med terminbetalingene.

Kongen eller den han bemyndiger kan helt eller delvis frafalle avgiften når valuta blir skaffet til veie ved salg av skip til utlandet eller ved forliserstatninger, når anvendelsen av disse valutabeløp for dette formål er i samsvar med innvilget lisens.»

Dessuten har hr. Erling Petersen opptatt et forslag, som er det opprinnelige vedtak i budsjett-innst. S. nr. 240, og det er sålydende:

«I.

For kontrakter om bygging av skip på over 2 500 brutto reg.tonn som er inngått eller overtatt i tidsrommet fra og med 1. juli 1956 til og med 30. juni 1957, skal rederier erlegge en avgift til statskassen. Avgiften beregnes etter følgende regler:

Avgiften utgjør 10 pst. av de terminbeløp som rederiet betaler verkstedet i tidsrommet 1. juli 1956 - 30. juni 1957. Avgiften forfaller til betaling samtidig med terminbetalingene.

Avgiften bortfaller i den utstrekning terminene blir dekket:

- a) ved lån i byggelandets valuta eller i valuta som fritt kan konverteres til byggelandets valuta, forutsatt at lånet ikke forfaller til betaling før tidligst 1. juli 1957. Dog kan netto fraktinntekter av vedkommende skip brukes til avdrag på lånet før dette tidspunkt.
- b) ved valuta skaffet til veie ved salg av skip til utlandet eller ved forliserstatninger, når anvendelsen av disse valutabeløp for dette formål er i samsvar med innvilget lisens.

Kongen eller den han bemyndiger, kan i de tilfelle hvor særlige forhold taler for det, helt eller delvis frafalle avgiften.

II.

Avgiften føres til inntekt i statsregnskapet under kap. 2087, Midlertidig avgift på kontrahering av skip, og til utgift under kap. 1023, Avsetning av midlertidig avgift på kontrahering av skip. Beløpet settes inn på særskilt konto i Norges Bank og kan bare brukes etter Stortingets nærmere bestemmelse.

III.

Vedtakene om betaling av avgift til statskassen på kontrakter om bygging av skip på over 2 500 brutto reg.tonn som er inngått eller overtatt i tidsrommet fra og med 14. februar 1955 til og med 30. juni 1956, skal også gjelde for budsjettåret 1956-57.»

Såvidt presidenten forstår hr. Leirfall, vil han stemme mot samtlige forslag, og presidenten kan derfor ikke votere alternativt.

V o t e r i n g :

1. Løvliens forslag ble mot 3 stemmer ikke bifalt.
2. Erling Petersens forslag ble mot 25 stemmer ikke bifalt.
3. Komiteens innstilling bifaltes mot 41 stemmer.

**Presidenten:** Presidenten foreslår nå at presidentskapet i samråd med departementet foretar offentliggjørelse av proposisjoner, innstillinger og forhandlinger vedkommende tonnasjeavgiften og tolltariffen - og anser det som bifalt.

Protokollen ble deretter opplest.

**Fredriksfryd:** Det forekommer meg at det var et tall i protokollen som ikke stemte. Når det gjaldt budsjett-innst. S. nr. 222 leste sekretæren at den ble vedtatt med 74 mot 54 stemmer. Så vidt jeg husker var det mot 59 stemmer.

**Presidenten:** Ingen flere har forlangt ordet, og protokollen anses godkjent, med den bemerkning hr. Fredriksfryd er kommet med.

Møtet hevet kl. 13,15.