

§ 5.

Ydelsen erlægges i to lige store rater. Den første rate forfalder til betaling den 1. december 1952, med betalingsfrist til udgangen af december 1952. Den anden rate forfalder til betaling den 1. juni 1953, med betalingsfrist til udgangen af juni 1953.

§ 6.

Stk. 1. Erlægges ydelsen ikke rettidigt, svares en rente af $\frac{1}{2}$ pct. månedlig for hver påbegyndt måned fra forfaldsdagen at regne.

Stk. 2. Ydelsen kan inddrives ved udpantning.

§ 7.

Stk. 1. Er et skib i sameje, hæfter ejerne solidarisk for ydelsen.

Stk. 2. Er en ejer (medejer) afgået ved døden, påhviler det boet eller arvingerne — de sidstnævnte under solidarisk ansvar — at tilsvare ydelsen, arvingerne dog kun i det omfang, hvori de har modtaget arv i boet.

§ 8.

Finansministeren skal kunne indrømme henstand med ydelsens indbetaling — mod betaling af den i § 6, stk. 1, nævnte rente — eller, når ganske særlige omstændigheder taler derfor, helt eller delvis eftergive ydelsen.

§ 9.

Finansministeren fastsætter de nærmere regler for gennemførelsen af bestemmelserne i nærværende lov, herunder med hensyn til opkrævningen og indbetalingen af ydelsen, og bemyndiges til at afholde de dermed forbundne udgifter.

§ 10.

Loven gælder ikke for skibe hjemmehørende på Færøerne.

Bemærkninger til lovforslaget

Ved nærværende lovforslag er der til pristabiliserende formål foreslået tilvejebragt en ydelse på ialt ca. 20 mill. kr. af personer og selskaber, der den 1. april 1952 var ejere (medejere) af da her i landet endelig registrerede skibe på 1 500 tdw. (all told) og derover.

Forslaget følger i videst muligt omfang den ordning, der i 1951 blev truffet med hensyn til fordelingen af den ydelse på 15 mill. kr., som dansk skibsfart efter forhandling med regeringen i maj—juni 1951 indgik på at erlægge til staten som et led i bestræbelserne for at stabilisere pristallet.

Til den i forslaget omhandlede ydelse skal således kun skibe over en vis størrelse bidrage (1 500 tdw. og derover), og der regnes såvel ved fastsættelsen af minimumsgrænsen som ved fordelingen af den samlede ydelse med skibenes dødvægttonnage. Forslaget svarer her ganske til den af rederierne selv ifjor truffne ordning.

Når rederierne som fordelingsgrundlag regnede med dødvægten (d. v. s. vægten af den ladning og brændselsbeholdning, et skib kan bære med fuld belastning) og ikke med register-tonnagen, der er udtryk for skibenes rumindhold og som fastsættes ved en ved