

tiden, som ogsaa jeg anser for meget væsentlige. Disse Henlæggelser vil kunne finde Sted med en Afgift af den foreslaaede Højde i ganske samme Omfang, som Selskaberne nu har foreslaaet dem, uden at det vil have anden Følge, end at de kolossale Udbytter, der udbetales til Aktionæerne, maa begrænses noget, men de vil dog stadig vedblive at være meget langt over det normale.

Det har ogsaa vist sig under Udvalgets Forhandlinger, saaledes som jeg mente, det vilde ske, da jeg talte her ved Sagens første Behandling, at den nære Sammenhæng, der er mellem de kolossale Fragter og Prisstigningen paa nogle af de vigtigste Produktions- og Livsfornødhedsartikler som Kul og Foderstoffer, særlig Majs, har bevirket, at man ogsaa i andre Lande er gaaet til Foranstaltninger, som særligt tager Sigte herpaa, og som tager fra Skibsfarten en Del af dens ekstraordinære Udbytte for at raade Bod paa disse Forhold. Det er sket under forskellige Former i de forskellige Lande. I Holland er der sluttet Overenskomst om Transport af et vist Kvantum af Foderstoffer og Korn for en bestemt Pris. Det er altsaa en lignende Vej som den, Prisreguleringskommissionen først havde tænkt at slaa ind paa her. Det er utvivlsomt, at den Byrde, som herved lægges paa den hollandske Skibsfart — ogsaa naar man tager i Betragtning, at den hollandske Tonnage er omtrent dobbelt saa stor som den danske —, er noget større end den, man ved Lovforslaget her tænker at lægge paa den danske Skibsfart. I Norge er man gaaet til en Tonnageafgift. I Sverige er der ved Trontalen bebudet en Foranstaltning af principielt lignende Karakter. Dette synes at tyde paa, at der i de forskellige Landes Lovgivningsmagters og Regeringers Bevidsthed har været den samme Forbindelse mellem den enorme Prisstigning paa vigtige Produktions- og Livsfornødheder og de høje Skibsfragter, og at den har affødt ensartede Foranstaltninger i de forskellige Lande.

Medens vi altsaa fastholder vor principielle Stilling til Sagen i det hele og nu lige saa lidt som tidligere gør Indvending mod den foreslaaede Afgifts Højde, maa vi samtidig fastholde vor Opfattelse af de

Mangler, vi har fundet ved Regeringens Lovforslag. Vi kan vedblivende ikke billige den fuldkomne Mangel paa faste Regler, der er i Regeringens Lovforslag. Vi kan ikke billige, at Anvendelsen af Afgiften i Virkeligheden skal kunne være aldeles ubegrænset efter Regeringens Forgodtbefindende. Naar Talen er om saa betydelige Midler, bør det enten ved Lovfastslaas, hvad de skal anvendes til, eller de bør gaa ind i Statskassen, saa at der kan disponeres over dem paa sædvanlig Maade. Ligeledes maa vi kræve, at Afgiften bliver sat i Forhold til Nettofortjenesten. Det er dette Synspunkt, der med størst Skarphed er gennemført i det andet Forslag, som af mine Partifæller og mig er blevet drøftet indenfor Udvalget, idet vi har foreslaaet en maanedlig Afgift af Skibsfartens Nettofortjeneste. Den nærmere Udformelse af dette Synspunkt har vi udtrykt i det Ændringsforslag, der har foreligget i Udvalget og for den højtærede Indenrigsminister. Ogsaa den første af de Veje, vi gik, indførte bestemte Regler i Stedet for den Vilkaarlighed, som præger det ministerielle Lovforslag, og anordnede en Fordeling i Forhold til Nettoudbyttet. Afgiften skulde maales ved Forskellen mellem en fastsat Normalfragt for et vist transporteret Kvantum af Kul og Majs og Dagens Markedsfragt, og denne Totalafgift skulde fordeles paa Skibene efter deres Nettofortjeneste.

Det havde været vort Ønske at komme til en Overenskomst angaaende denne Sag allerede her i Folketinget. Jeg føler mig overbevist om, at det vilde have lettet Sagens Gennemførelse i meget væsentlig Grad, om det havde været muligt. Den højtærede Indenrigsminister udtalte ved første Behandling, at han ikke eksklusivt holdt sig til det af ham foreslaaede Grundlag, men at han kunde tænke sig en Forhandling, hvorved en lignende Afgift naaedes paa et andet Grundlag. Det er ud fra disse Udtalelser af Ministeren ved første Behandling, at vi har gjort to Forsøg paa at naa til Enighed allerede her i Folketinget, angaaende en Særafgift af Skibsfarten, hvis Anvendelse blev fastslaet ved Lov, og som blev paalagt efter Regler, der var mere rationelle og billige end de, som findes i Regeringens