

**[Boeck-Hansen.]**

gelsen i Realiteten var foretaget paa Grund af en Artikel i „Jyllandsposten“. Men da jeg ikke ser det ærede Medlem Hr. Bomholt i denne Sal, idet det ærede Medlem selvfølgelig har Forhindringer, skal jeg ikke spille det høje Tings Tid med at tale videre om dette rent lokale Spørgsmaal.

Derimod vil jeg gerne takke den højtærede Finansminister, som jeg altsaa heller ikke ser, men jeg vil alligevel takke den højtærede Finansminister for Ministerens Omtale af den efter min Mening meget arbejdsløshedsskabende Merindtægtskat; Ministeren omtalte jo dette Spørgsmaal ret udførligt. Naar den højtærede Minister imidlertid siger, at Skibsfarten rent skattemæssigt set indtager en privilegeret Stilling, saa er dette efter min Mening ikke helt korrekt, idet alle Indtægter, der tjenes i Udlandet, for alle Selskaber efter min Opfattelse er skattefri. En anden Ting er naturligvis, at de, der har de største Indtægter paa Udlandet, faar mest Glæde af denne Undtagelsesstilling; det er noget ganske andet. Men nogen Særstilling kan man i Virkeligheden ikke sige, at det er. Nej, denne Undtagelse er sikkert gjort, fordi Beskatning af Aktieselskaber er en Dobbeltbeskatning, og man har altsaa ikke villet gøre den mere uretfærdig, end den var i Forvejen, og uretfærdig er efter min Mening denne Beskatningsform, ganske specielt da man jo ikke beskatter en anden Form for Selskaber, nemlig de kooperative Selskaber; de gaar ganske fri. Selv om de har limiteret Ansvar, er de fri, disse besynderlige Virksomheder, der har dannet ligesom en Stat i Staten og dermed har unddraget sig at yde noget til Staten og Samfundet, medens de paakalder Samfundets Hjælp, naar den tiltrænges for dem.

Den højtærede Finansminister fremførte nogle Tal angaaende Skatteligningen paa 10 Dampskibsselskaber, der skulde vise, at Merindtægtskatten ikke var slet saa ødelæggende, som man skulde tro. Men disse Tal gav efter min Mening et ganske forkert Billede, for Skibsfarten er, som bekendt, et udpræget Konjunktur erhverv, og specielt er den danske Skibsfart, der har en saa ringe indenrigs Fart, i høj Grad afhængig af Konjunkturerne. I en lang Aarrække, nemlig fra 1932 til 1937, har Selskaberne bogstavelig talt ingen Penge tjent; de har ikke tjent saa meget, at de har kunnet foretage de meget nødvendige Nedskrivninger af og Afskrivninger paa deres Materiel og deres Gæld, og Aktionærerne har i den Aarrække faaet i Gen-

nemsnit  $2\frac{1}{2}$  pCt. af deres Penge. Selv om man tager det gode Aar 1937 med i Beregningen, har Aktionærerne i Gennemsnit faaet 3,4 pCt., saa man kan ikke sige, at der har været en Fortjeneste, som kunde betegnes som urimelig. I de Aar, der skal anvendes som Sammenligningsgrundlag ved Beregning af Merindkomstskatten, har adskillige af vore Dampskibsselskaber overhovedet ingenting tjent; for nogles Vedkommende har Virksomheden endogsaa været tabbringende. Den højtærede Finansminister nævnte, at 10 Selskaber i 1937 gennemsnitlig havde tjent 50 pCt. af Aktiekapitalen. Jeg skal naturligvis ikke bestride Rigtigheden af den højtærede Ministers Tal, men jeg vil blot sige, at man skal ikke altid og udelukkende bruge Aktiekapitalens Størrelse som Grundlag for Sammenligning, for dels bør man ogsaa tænke paa de Reserver, som er henlagt, og eventuelle Laan, dels er der adskillige Dampskibsselskaber, der har nedskrevet deres Aktiekapital. Nej, det, man skal se paa, er Gennemsnitsfortjenesten, det er den, det kommer an paa. En Fortjeneste for et enkelt Aar eller to har ikke den afgørende Betydning; det er det, der tjenes paa et Erhverv i Gennemsnit, der er det afgørende for, om Erhvervet kan bære sig eller ej.

Den højtærede Finansminister sagde, at med de 16 Mill. Kr. Reservefondshenlæggelser og andre Henlæggelser, har de 10 Selskaber en ikke ringe Mulighed for at udvikle sig. Jeg skal erkende, at det var en meget forsigtig Maade at sige dette paa, men det var ogsaa meget nødvendigt at være forsigtig, for man kan heller ikke se bort fra, at Byggepriserne for Tonnage er steget meget betydeligt, og til Gengæld er de danske Kroner faldet betydeligt. Hvis der altsaa overhovedet skal blive noget tilovers, naar man har foretaget rigtige Afskrivninger og Konsolideringer, saa bliver det vist yderst smaa Beløb, der bliver Tale om dér. Man maa jo huske paa, at en saadan almindelig Cargoliner koster i Øjeblikket 200 000 £ at bygge. Det er mange Penge, og det er derfor nødvendigt at foretage ganske betydelige Henlæggelser til Nybygninger.

Nej, jeg vilde tro, at Regeringen vilde gøre klogt i at værne mest muligt om Erhvervene i disse Arbejdsløshedstider og ikke mindst om Skibsfarten, hvor der jo i Øjeblikket hersker en meget stor Arbejdsløshed. Jeg skulde synes, at det var rimeligt og rigtigt at ville gøre noget for den danske Skibsfart, for der er jo et Felt, som er ganske ubegrænset. Hvorfor i al Verden skal vor