

ministeren har sagt, at det vil møde mange tekniske Indvendinger, altsaa megen saglig Kritik, som Indenrigsministeren dog opfordrer til her at skyde til Side og hurtigt at slaa igennem, har ganske opgivet Forsøget paa at gennemføre Maksimalpris. Indenrigsministeren synes at have erkendt, at Rederivirksomheden er et internationalt Erhverv, der er knyttet til Verdensmarkedet, et Erhverv, der til Tider som nu kan tage uhyre Indtægter ind, men til andre Tider, som vi har kendt for nogle Aar siden, maa finde sig i at sejle med Tab, endog saaledes, at vi har set, at det ene Dampskibsselskab efter det andet gaar i Stykker. Indenrigsministeren har erkendt, at Fragtregulering ved Maksimalpriser er umulig. Men helt har han ikke villet tage Konsekvensen af dette Standpunkt, thi det maatte føre med sig, at man lod Erhvervet drive sin Virksomhed, som Forholdene tillod, og man saa rettede sin Opmærksomhed paa at lade Erhvervene yde, hvad de kan yde ved en Beskatning. Men det forekommer mig, at det foreliggende Lovforslag ikke er noget Skatteforslag. Og i saa Henseende synes jeg at være enig med den højtærede Indenrigsminister og hele den høje Regering. Lovforslaget er ikke fremsat af Finansministeren, og alene derved karakteriseres det som ikke havende noget med Skat at gøre. Jeg maa antage, at det er Finansministerens konstitutionelle Opgave at administrere Skatterne, og hvad der indkommer ved dem, men hvad der indkommer her, skal, saa vidt jeg har forstaaet, ikke Finansministeren administrere, men Indenrigsministeren. Og Lovforslaget er i øvrigt heller ikke fremsat af Skibsfartsministeren, som formodentlig ikke har kunnet ønske at tage Ansvar for denne Maade at ordne Skibsfarten paa. Lovforslaget er fremsat af Indenrigsministeren, som formodentlig mener at behøve Penge til den af ham drevne Prisreguleringsvirksomhed. Og da nu denne Virksomhed ikke kan udstrækkes til Skibsfarten, skal den direkte afstaa store Summer til den af den højtærede Indenrigsminister drevne Prisreguleringsvirksomhed.

Indenrigsministeren har, som det fremgik af hans Tale ved Fremsættelsen, en levende Følelse af, at Lovforslaget vilde udæske en meget vidtgaende teknisk Kritik. Denne Kritik ligger lige for, og der er ikke nogen Grund til at gaa alt for dybt i Enkeltheder. Det vil være tilstrækkeligt at fremhæve nogle Hovedpunkter. Først og fremmest er der dette,

at Afgiften af Skibsfarten beregnes som en betydelig Beskæring af Bruttofragten, hvad der allerede stærkt er blevet fremhævet af det ærede Medlem fra Æbeltoft (N. Neergaard). Dette karakteriserer yderligere Forslagets Bestemmelser som ikke omhandlende Skat. Her er ikke Tale om en Skat paa Fortjeneste og Overskud, ej heller om en Skat paa Formuen, men en Beskæring af Indtægten, der baade indeholder Overskud og Udgifter. Afgiften kan stige indtil 20 pCt. eller højere, hvis Indenrigsministeren maatte finde Anledning dertil. Der er altsaa intet som helst urimeligt i at tænke sig den Mulighed, at denne Afgift i visse Tilfælde kan blive større end det af Virksomheden indvundne Overskud og saaledes komme til at paaføre det vedkommende Rederi direkte Driftstab. Heller ikke ved man med Sikkerhed, hvorledes Fragtspørgsmaalet vil udvikle sig i den Tid, Loven skal gælde, om ikke en saadan Situation kan indtræde i større Omfang, inden Loven er løbet ud, at Afgiften kommer til i mange Tilfælde at overskride Overskuddet.

Enhver almindelig Skat, en Indkomst- og Formueskat, maa bæres af den, paa hvem den er lagt. Man kan ikke for de direkte Skatters Vedkommende uden videre overføre dem til andre. Men saaledes forholder det sig i Virkeligheden ikke med de her omhandlede Afgifter. Det er ganske vist forudsat, at Indenrigsministeren ved visse Midler skal søge at forhindre, at Fragterne kan forhøjes. Men Konsekvensen heraf vil blive den, at Indenrigsministeren maa føre en meget nøje Kontrol med hver eneste afsluttet Fragt, og i saa Fald vil han sikkert en skønne Dag opdage, at Indenrigsministeriet foruden de andre besværlige Opgaver, der paahviler det, ogsaa vil blive et Fragtkontor for al dansk Skibsfart. Hvorledes vil man ellers kunne skelne mellem de Fragtforandringer, der er en Følge af Konjunkturerne, af Konkurrencen med norske, svenske, engelske og andre Skibe, og dem, der er en Følge af Dispositioner, der er tagne af Rederne, fordi de regner denne Afgift for Udgift? Hvis f. Eks. Kulfragterne yderligere stiger nogle Kroner, hvor ligger saa Aarsagen? er det saa en Overvæltning af Afgiften paa Forbrugerne, eller er det en Følge af Konjunkturerne? Vil Regeringen, hvis Kulfragterne stiger nogle Kroner, gribe ind, og vil den i saa Fald fastsætte Fragterne og øve Tryk paa Rederne? Eller vil man lade Konjunkturbevægelserne ligesom hidtil øve deres Ind-