

Anvendelse af Pengene, som er foreslaaet i § 1, men paa dette Punkt henholder jeg mig helt og holdent til Ordføreren for mit Parti. Jeg holder mig her alene til den Fremgangsmaade, man vil benytte for at indkassere Afgiften; jeg er her fuldkommen enig med Ordføreren for mit Parti om, at den Form, som Regeringen har valgt, nemlig en Afgift af Bruttofragten, vistnok maa være overordentlig uheldig. Den er efter min Mening for det første uheldig, fordi man ved Anlæggelsen af denne Maalestok for en Afgiftspligt ganske fjerner sig fra det Grundlag, paa hvilket Regeringen ellers har bygget sin Politik, sin Fremgangsmaade i denne Sag, i hvilken man jo har begyndt med at ville gennemføre en Maksimalfragt. Det her foreliggende Lovforslag er ikke i Overensstemmelse med dette Grundlag. Jeg skal senere komme tilbage til dette Spørgsmaal og vender mig til den anden Betragtning, jeg gør gældende i denne Henseende, den nemlig, at Bruttofragten er en overordentlig slet Maaler for det, man her vil finde. Det forekommer mig, at man maa opstille det Krav, at det Grundlag, som skal være betegnende for, hvilken Afgift man kan tage, skal eje den Egenskab, at det er Udtryk for en Fortjeneste, for en Skatteevne eller i det foreliggende Tilfælde i det allermindste for, hvilken Ydelse Skibsfarten har oppebaaret for sine Præstationer. Men et saadant Udtryk har man slet ikke i Bruttofragten. I Virkeligheden rummer en Bruttofragt en Række Afgifter, der slet ikke vedrører Skibene selv, for saa vidt som de ikke er en Betaling for Skibets Præstationer, men vedrører andre Forhold, hvor rene Hensigtsmæssighedshensyn har bevirket, at Skibet kommer til at være Mellemlid for denne Afgift, saaledes at den er inkluderet i Fragten. Hvad jeg mener i denne Henseende, vil maaske forstaas, naar jeg peger paa, at der i en Bruttofragt er indbefattet en Række Afgifter til de paagældende Havne og til disses Institutioner, Afgifter, der er forskellige paa de forskellige Pladser, saasom almindelige Havnepenge, Bølværksafgift, Bugserpenge, Fyrafgift, ikke at tale om Arbejdspenge.

Jeg skal, for at blive forstaaet, ganske særlig pege paa en Afgift, som er illustrerende, nemlig den saakaldte Adressekommission. Det er almindeligt, at man i forskellige udenlandske Havne har Coutumer, der er af en ganske mærkelig Karakter, den f. Eks., at Skibet skal betale en Afgift til den Købmand, der lader Skibet,

den saakaldte Adressekommission, en Afgift, som i Virkeligheden ikke har det allermindste at gøre med en Betaling for Skibets Præstationer, men i Virkeligheden er en hævdunden Betaling til selve den afskibende Købmand. Jeg har her nævnt forskellige Afgifter, der kunde suppleres med mange andre, men jeg haaber, at det, jeg allerede har nævnt, maa være betegnende for, hvor urimeligt det er at tage en Bruttofragt som Maalestok for, hvilken Skatteevne Skibsfarten har. Man ser bedst, hvad jeg mener, hvis man sammenligner, hvad et Beløb f. Eks. af 5,000 £ betyder for Skibsfarten, hvis det er indvundet paa en enkelt lang Rejse mellem to Havne med smaa Afgifter, eller hvis det er indvundet ved en Række korte Rejser mellem to dyre Havne. Beløbet 5,000 £ er af ganske forskellig Værdi for Rederiet i disse to Tilfælde. Af Hensyn til dem, der ikke er vant til at tumle med disse Forhold, skal jeg endnu til Illustration fremdrage et ganske enkelt nærliggende Eksempel. Jeg kan tage et Par Østersøhavne, nemlig Memel og Riga. I Memel er Udgifterne saa smaa, at en Fragt af 10 Pf. fra denne Plads i Virkeligheden er lige saa værdifuld for Rederen som en Fragt af 13 Pf. fra Riga. Grunden hertil er den, at der i Riga paaløber en Række Udgifter af forskellig Art, hovedsagelig af den Art, jeg nævnedes før, bl. a. Adressekommissionen, som belaster Rederiet med saa stort et Beløb, at som sagt 13 Pf. derfra i Virkeligheden betyder omtrent det samme som 10 Pf. fra Memel.

Jeg mener derfor, at man ikke bør gribe til Bruttofragten som Grundlag for en Beregning af den paatænkte Afgift, saa længe der er Mulighed for at finde andre Veje. Den ærede Ordfører for mit Parti (N. Neergaard) har allerede antydnet nogle Veje. Jeg maa maaske antyde en, som til Dels gaar i samme Retning og kan betegnes ved Ordene: en bevægelig Tonnageafgift. Det forekommer mig, at Regeringen, naar den skulde gaa over til at tænke paa en Afgift i Stedet for en Regulering af Fragterne, vilde have handlet konsekvent og logisk, hvis den i Tilslutning til sin oprindelige Opfattelse med Hensyn til en Regulering af Fragterne havde sagt: Det har ikke været os muligt at faa Redernes Medvirkning til Gennemførelse af et Maksimalfragtsystem; derfor udformer vi nu Sagen paa den Maade, at vi fastslaar, at den danske Rederivirksomhed har en Pligt til at transportere et vist Kvantum af de Varer, der regnes til