

ikke laa nogen saadan Tendens heri, men at det simpelt hen, hvis man vilde tilvejebringe det Grundlag, som efter min Opfattelse var nødvendigt, ogsaa vilde være nødvendigt, at der var et administrativt Organ, som forvaltede Afgiftens Beregning. Og jeg kan ikke sige andet, end at det glædede mig at se, at det norske Storting saa godt som enstemmigt har vedtaget Bestemmelser, som jo i Retning af at lægge Afgørelsen hos Regeringen og et Afgiftsstyre gaar langt videre, end jeg har foreslaaet hernede. Norge styres jo for Øjeblikket af et Parti, som vel nærmest kan karakteriseres saaledes, at det bestaar baade af det moderate og det radikale Venstre. I den Lov om midlertidig Afgift af Skibstonnage, som er vedtaget i Norge, staar der — efter at man har nævnt, at Afgiften beregnes efter Bruttoregistertons — hvad der er fri for Afgiftspligten, og saa tilføjes der: „Ogsaa for andre fartøjer kan avgiften efter almindelige av Kongen fastsatte regler nedsættes eller helt eftergives, hvor der foreligger særlige grunde for saadan nedsættelse eller eftergivelse“. Naar der her i den norske Lov staar nævnt Kongen, er det selvfølgelig som ogsaa i vor Lovgivning den konstitutionelle Konge, Kongen og Ministeriet. Og om Afgiftsstyret staar der, at Afgiftsstyret har at afgive Forslag til de almindelige Regler for Afgiftens Nedsættelse eller Eftergivelse, som efter § 3 skal fastsættes af Kongen. Og i den Beslutning af Stortinget, som samtidig er vedtaget om Tonnageafgiftens Højde, staar der, efter at man har nævnt Afgiftens Højde: „Avgiften kan av Kongen helt eller delvis midlertidig nedsættes eller ophæves“. En mere vidtgaende Fuldmagt end denne, at Afgiften kan helt eller delvis nedsættes eller eftergives, kan man jo vanskelig tænke sig. Her er Tale om, at det skal ske efter almindelige Regler, som fastsættes af Regeringen efter Forslag af et Afgiftsstyre. Jeg har tilladt mig at foreslaa disse almindelige Regler, i alt Fald i Hovedtrækkene, i det Lovforslag, jeg har fremsat for det høje Ting, og det ærede Medlem og hans Meningsfæller vil altsaa se, at ogsaa andre Steder har man opfattet et Lovforslag som dette som værende af den Art, at der, for at det skulde kunne gennemføres tilfredsstillende, nødvendigvis maatte være en Myndighed for det administrative Organ, som forvalter Loven, til at foretage Ændringer i den stramme Regel, som selve Lovforslaget fastsætter.

Denne Opfattelse er ikke blevet af-

kræftet ved, hvad det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds sagde. Jeg ved ikke, om jeg har misforstaaet det ærede Medlem, men jeg tror dog i Hovedsagen at have opfattet ham rigtigt, naar jeg forstod ham saaledes, at han vilde mene, at selve Lovforslagets Fremsættelse snarest havde medvirket til at forhøje Fragterne. Saavidt jeg forstod ham, mente han bestemte, at den engelske Tonnageafgift havde virket forhøjende paa Fragten, og antydede, at det danske Lovforslags Fremsættelse vistnok havde haft en lignende Virkning. Hvis det er rigtigt, vilde altsaa Rederne være i Stand til vilkaarligt at forhøje Fragterne, og de vilde altsaa efter det ærede Medlems Mening have benyttet Lovforslagets Fremsættelse til vilkaarligt at forhøje Fragtsatserne. Jeg ved ikke, om det er et bestemt Fænomen, det ærede Medlem tænker paa. Den 17. Januar, da Lovforslaget blev fremsat, var Prisen for Transporten af Kul fra England til dansk Havn 21 Kr. pr. Ton, medens den den 7. Marts, altsaa i Forgaars, var 24 Kr. pr. Ton, den er altsaa steget med 3 Kr. Jeg har hidtil troet, at denne Stigning i Kulfragterne fra England og hertil skyldtes internationale Omstændigheder, men det ærede Medlems Udtalelser giver mig Anledning til at spørge, om han har nogen Grund til at mene eller vide, at det er en direkte Akt af danske Redere, naar disse efter dette Lovforslags Fremsættelse har forhøjet Kulfragterne med 30 Øre pr. Td. Kul, 3 Kr. pr. Ton. Jeg tror, det vil være interessant, om det ærede Medlem vilde meddele, hvad han i saa Henseende sidder inde med af Oplysninger til Spørgsmaalets Belysning. Denne Forhøjelse af Kulfragterne med 3 Kr. pr. Ton har altsaa fundet Sted, og den Afgift, som var tænkt af Bruttofragten, lidt over 6 pCt., saavidt jeg erindrer, for Tramfart fra England til Danmark, skulde jo altsaa paabyrde denne Kultransport oprindelig med ca. 6 pCt. af 21 Kr. pr. Ton. Det er da ganske givet, at naar saadanne Forhøjelser finder Sted, vil det være nødvendigt at have en Bevægelighed, for at Afgiften kan følge med en saadan Forhøjelse som den fra 21 til 24 Kr. Det er dette, Lovforslaget tilsigter, og jeg vil sige, at hvis det er nødvendigt paa Grund af det almindelige Fragtmarkeds Mulighed for Stigning i Fragten, maa det være dobbelt nødvendigt, hvis det er rigtigt, hvad det ærede Medlem siger, at denne Stigning i Kulfragten fra 21 til 24 Kr. er en direkte Følge af, at dette Lovforslag er blevet