

Skibssalg.

Ogsaa ved Salg af Skibe paalægges den gældende Lovgivning Pligt til Baandlæggelse af Købesummen til Anskaffelse af ny Tonnage. Salget er derfor ogsaa her kun Led i en Ombytning. Der foreligger ingen Realisation og fremkommer ingen disponible Penge. Da saavel Salget som Indkøbet af Erstatnings-tonnage her maa antages at foregaa til Dagens Pris, fremkommer der ved Ombytningen vel intet Tab, men der fremkommer af samme Grund heller ingen Formueforøgelse eller Gevinst, saaledes at der mangler enhver Antydning af Grundlag for en Beskatning.

Ikke en Gang det Paaskud til Beskatning er der, at der ved Salget er kommet disponible Penge paa Bordet. Forholdet er i Virkeligheden lige det modsatte. I det praktiske Liv vil det næsten altid være gammel, uegnet Tonnage, der sælges for at ombyttes med nyere, moderne Tonnage, som selvfølgelig er betydelig dyrere end den gamle. Ombytningen vil derfor, saa langt fra at fremskaffe disponible Midler, tværtimod i alle praktiske Tilfælde kun kunne gennemføres ved et betydeligt Greb i den kontante Beholdning, idet Rederiet vil bestræbe sig for at anskaffe en Baad af samme Størrelse og derfor betydelig dyrere end den solgte.

Selve Beregningen af den ved Salget realiserede Avance vil dernæst støde paa praktiske Vanskeligheder. Den nærmestliggende Beregningsmaade, at tage Forskellen mellem Salgssummen og den bogførte Værdi, gaar absolut ikke an. For det første er det jo ganske forskelligt, hvad de forskellige Rederier har afskrevet, og man vilde ved den anførte Beregningsmaade skabe en Ulighed i Beskatningen af de forskellige Rederier, idet man vilde belaste de Rederier, der havde overholdt en forsvarlig Afskrivningsprocent, og sætte en Præmie paa Undladelsen heraf. Men dertil kommer det Forhold, at mangfoldige Rederier slet ikke afskriver direkte paa Skibene, saaledes at disse stadig staar bogførte med deres Anskaffelsespris, men foretager deres Afskrivninger i Form af Henlæggelser til Reserve- og Fornylsesfond. Det er rent tilfældigt, om et Rederi har valgt den ene eller den anden af disse bogholderimæssig lige forsvarlige Fremgangsmaader, men disse Tilfældigheder vilde efter den anførte Beregningsmaade skabe meget store Uligheder mellem Rederierne ved en Beskatning af den omhandlede Art.

Jeg skal endnu tillade mig at gøre opmærksom paa, at enhver Beskatning — være sig stor eller lille — af heromhandlede Skibssalgstilfælde direkte lægges paa og derfor nødvendigvis maa udredes af de til Nyanskaffelse af Tonnage henlagte Beløb, uden paa nogen Maade at kunne afficere den Dividende, der vil være at udbetale til Aktionærerne. En saadan Beskatning vil derfor ikke blot forsynde sig imod den skattetekniske Grundsætning, at Skatten bør lægges paa og tages af det løbende Driftsudbytte, ikke af selve Kapitalstammen, men den vil ogsaa komme i direkte Modstrid med Lovgivningsmagtens Bestræbelser for at opretholde Størrelsen af vor af saa store Tab hjem søgte Handelsflaade.

Friaktier.

Angaaende den foreslaaede Indtægtsbeskatning af Friaktier skal jeg tillade mig at gøre nogle Bemærkninger, der ikke er særlige for Skibsfarten.

En Beskatning af Friaktier beror paa en fuldstændig Misforstaaelse af, hvad en Aktie er. En Aktie paa 1 000 Kr. har i Virkeligheden lidet eller intet med 1 000 Kr. at gøre, men betyder kun en forholdsmæssig Andel i Selskabets Formue. Er Aktiekapitalen 100 000 Kr., betyder Aktien $\frac{1}{100}$ Anpart i Selskabets Formue, saaledes som denne til enhver Tid maatte være. Hvis Selskabet ved siden af sin Aktiekapital efterhaanden har opsamlet sig en Reservefond af samme Størrelse, bliver Aktien altsaa 2 000 Kr. værd ($\frac{1}{100}$ af 200 000 Kr.). Naar nu Selskabet udsteder en Friaktie paa denne Reservefond, vil dette for Selskabet kun betyde en ren bogholderimæssig Ompostering, idet Reservefonden omskrives til Aktiekapital, saaledes at denne bliver 200 000 Kr. og Reservefonden forsvinder. For Aktionæren vil det kun betyde, at han i Stedet for 1 Aktie, der er 2 000 Kr. værd, faar to Aktier, der hver er 1 000 Kr. værd ($\frac{2}{200}$ af 200 000 Kr.).