

## Bilag.

### Dansk Dampskibsrederiforening.

København, den 22. April 1937.

#### Til Regering og Rigsdag.

I det af Folketinget vedtagne og nu til Landstinget oversendte Forslag til Lov om overordentlig Indkomstskat til Staten gøres der Brud paa det gennem mange Aar til Gavn for Danmarks Erhvervsliv hævdevundne Princip, at Indtægt fra Virksomhed i Udlandet fritages for Selskabsbeskatning.

Denne Principændring vil efter Sagens Natur i særlig Grad ramme Skibsfarten urimelig haardt og vil utvivlsomt medføre Konsekvenser, som kan blive til ubodelig Skade ikke alene for dette Erhverv, men ogsaa for hele det danske Samfund. Dansk Dampskibsrederiforening skal derfor saa indtrængende som muligt og med al den Autoritet, som Foreningen mener sig i Besiddelse af ved i over 50 Aar nøje at have fulgt dansk Skibsfarts Udvikling, tillade sig at henstille til den høje Regering og Rigsdag at foranledige, at Lovforslaget ændres paa dette Punkt.

Skibsfarten er i Modsætning til de fleste andre Erhverv, som derfor ikke vil rammes saa haardt af Loven, skønt de maaske har meget bedre Raad dertil, et udpræget Konjunkturerhverv, hvor daarlige — som Regel langvarige — Perioder afløses af gode — som Regel korte — Perioder. Den forholdsvis gode Periode, som Skibsfarten nu er inde i, kan ikke paaregnes at vedvare; den har sin væsentligste Aarsag i ganske ekstraordinære Omstændigheder, saasom daarlig Høst i Europa og U. S. A., den hektiske Rustningsindustri og den spanske Borgerkrig.

Hvis ikke Erhvervet skal stagnere eller gaa tilbage, maa det have en vis Sikkerhed for, at de Midler, som indtjenes i de gode Perioder, ikke unddrages det og umuliggør Konsolidering og Udvidelser. Men det er netop det, som den nu foreslaaede Lov vil gøre.

De Aar, som foreslaas lagt til Grund for Merindkomstskattens Beregning — 1932—34 — var de daarligste Tider for Skibsfarten i Mands Minde og var for store Dele af vore Rederier faktisk tabbringende.

Ifølge Skibsfartsberetningen for 1935 viser Regnskaberne for 13 af de største og mest betydende danske Rederier, at Udbyttet til Aktionærerne gennemsnitlig i disse Aar kun har været 2,1 pCt. eller i alt i de 3 Aar ca. 4 Mill. Kr. Samtidig er Aktiekapitalerne (uden Udbetaling til Aktionærerne) nedskrevet med i alt ca. 10 Mill. Kr. (Siden 1922 endda med ca. 30 Mill. Kr.). Dertil kommer, at den Afskrivning, som har fundet Sted — hvis en saadan overhovedet har været mulig — har været alt for ringe, navnlig i Betragtning af, at Afskrivning har fundet Sted i devaluerede Kroner, medens Skibene hovedsagelig har været betalt med Guld. At Udbyttet i enkelte Selskaber kan blive relativt højt, bør ikke paavirke Lovgivningsmagten. De fleste af saadanne Selskaber har en uforholdsmæssig lille Aktiekapital i Forhold til deres Tonnage — oftest fordi man i tidligere Aar, som ovenfor anført, har været nødsaget til at nedskrive Aktiekapitalen, for enkelte andre skyldes det en særlig heldig Haand og maalebevidst langvarig Konsolidering. Det, som har Betydning, er, hvor store Beløb Skibsfarten gennem en Arrække faktisk udbetaler i Udbytte, og hvad den tilbageholder for at udbygge Bedriften. Maalt med denne Maalestok er det, der udbetales Aktionærerne, kun lidt, og som gentagne Gange fremhævet fra Erhvervsside bør Indtægt og Udbytte ses, ikke i Relation til Aktiekapital, men i Relation til Aktiekapital plus Reserve, netop for at opmuntre til den Konsolidering, som er saa vigtig for Erhvervslivet og Landets Økonomi.

Forholdene er altid vanskelige for dansk Skibsfart. Vi har næsten ingen Transporter selv, men maa leve af andres. Nationale Hensyn, direkte Indskrænkninger og fremmed Statsstøtte og Præference til Skibsfarten gør dette stadig vanske-