

[Aksel Larsen.]

hånden, men jeg har tilstrækkelige tal til, at jeg kan belyse dem, og jeg kan sige, at hvis man tager de 12 største skibsfartsselskaber, viser det sig, at de i 1949 havde tilsammen 136 321 000 kr. i fortjeneste, i overskud, og i 1950 143 143 000 kr. Det er meget betydelige beløb. Det ærede medlem hr. Viggo Starcke skal ikke være bange for, at disse beløb er så små, at de ikke giver dem midler til at bygge de motorskibe, som de anser det for formålstjenligt at bygge, og som de ønsker at bygge. Der er rigeligt penge til det, og dansk skibsfart bygger i kraft af sin kolossale indtjening alle de skibe, den anser det for formålstjenligt at bygge. Hverken dette lovforslag eller ydelsen på de 15 mill. kr. har bevirket nogen som helst formindskelse i byggeprogrammet, der er ikke blevet bygget så meget som en jolle mindre — det ærede medlem hr. Viggo Starcke kan være ganske rolig.

Så kommer 1951. Der viser det sig, at disse samme 12 selskaber — som i 1950 havde 143 mill. kr. i overskud, på basis af hvilket overskud den højtærede finansminister jugerede, at de burde betale mellem 40 og 50 mill. kr. til samfundet — i 1951 havde et samlet overskud på 329 807 000 kr., altså adskilligt mere end det dobbelte. Hvordan denne stigning ligger, kan belyses ved at kigge på nogle af selskaberne. Jeg skal ikke remse dem op, men tager nogle, som er typiske.

A. P. Møllers forskellige selskaber — som jeg i denne statistik har sammenfattet til en helhed, således at når jeg har talt om 12 selskaber, udgør A. P. Møllers selskaber for mig en enhed — havde i 1950 et overskud på 54 mill. kr., i 1951 et overskud på 137 691 000 kr., altså omtrent det tredobbelte. ØK havde et overskud på 32 985 000 kr. i 1950 og 72 966 000 i 1951. DFDS gik fra ca. 25 mill. kr. i 1950 op til godt 42 mill. kr. i 1951. Norden havde en stigning fra 5 til 11 mill. kr., Progress en stigning fra 2 690 000 kr. til 9 526 000 kr. Et lille selskab som Dania havde i 1950 et overskud på 553 000 og i 1951 et overskud på 3 649 000 kr.

Man må erkende, at overfor disse fantastiske tal slår den bestående skattelovgivning aldeles ikke til, der må man foretage ekstraordinære foranstaltninger. Man må imidlertid samtidig indrømme, at når disse selskabers overskud i 1951 er mellem to og tre gange så stort som i 1950, da finansministeren mente det passende at pålægge dem en byrde på en 40—50 mill. kr., hører det ingen steder hjemme at komme og sige, at

vi opfylder folketingsbeslutningen af 18. marts i år ved at foreslå, at nu skal de betale 20 mill. kr. i eengangsydelse, og så skal de have lov til at trække dem fra i deres skattepligtige indkomst, så de reelt højst kommer til at betale 10 mill. kr. Jeg er af den opfattelse, at en femdobling af det af regeringen her foreslåede beløb burde være minimum. Det ville aldeles ikke forrykke disse selskabers balance, ikke berøre deres mulighed for at konsolidere sig, udvide handelsflåden o. s. v. Skulle det bevirke, at de kom til at betale lidt mindre gyldne renter til aktionærerne, eller at måske en skibsreder fik et par kroner mindre i tantieme, tror jeg, samfundet kunne bære det, og jeg tror forøvrigt også, at de pågældende personer kunne bære det, de klarede sig nok endda.

En samlet opgørelse for dansk skibsfart giver til resultat, at dens samlede overskud i 1950 lå betydeligt under 200 mill. kr., men i 1951 omkring 400 mill. kr. Jeg tillader mig derfor at mene, at finansministerens lovforslag må ændres, så det bliver bragt i overensstemmelse både med disse overskudstal og med beslutningen af 18. marts, og det vil sige, at det revideres i alt væsentligt på to punkter: ydelsen må sættes meget betydeligt i vejret, og den må ikke være fradragsberettiget.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale lovforslaget til fortsat behandling i dette høje ting.

(Kort bemærkning).

Hans Pinstrup: Som fremhævet af mig under den økonomiske debat her i tinget den 14. ds. er det min opfattelse, at den fremgangsmåde efter skøn at lægge særbyrder på et enkelt erhverv, det være sig landbruget, skibsfarten eller andre erhverv eller måske enkeltpersoner, ikke kan tjene landets interesser i henseende til at udbygge produktion og eksport; det vil skabe en erhvervsmæssig usikkerhed, en usikkerhed, som ingen kan arbejde under.

Lovforslaget kan ikke få min stemme, dets princip er ikke holdbart.

(Kort bemærkning).

Aksel Larsen: Husker jeg fejl, når jeg mener at erindre, at det ærede medlem hr. Hans Pinstrup i sine agitatoriske taler i landbrugskredse i høj grad opererer med „skibsfartens ublu fortjenester“?

(Kort bemærkning).

Hans Pinstrup: Det ærede medlem hr. Aksel Larsen husker helt forkert. Der har