

Ordningen var af forligsmæssig karakter og fandt ikke udtryk i en lov.

Under førstebehandlingen i folketinget af forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1951—52 fremsatte *Aksel Larsen* (DK) nogle udtalelser, hvori han gik stærkt imod den opfattelse, der var gjort gældende af finansministeren, at ydelsen skulle kunne fradrages i opgørelsen over redernes skattepligtige indkomst, ligesom han gjorde gældende, at beløbet var for lavt ansat.

*Finansministeren* gav herefter en kort redegørelse, hvoraf det fremgik, at den betydeligt større ydelse, der havde været på tale (40—50 mill. kr.) måtte ses på baggrund af den oprindelige stabiliseringsplan, der havde forudsat større ydelser også fra andre sider. Efter at denne plan var opgivet, var man indgået på den nævnte forligsmæssige ordning, der alene tog sigte på den del af skibsfartens indtægter, som hidrørte fra *hjemsejling af varer til Danmark* i lighed med, at man for andre erhvervs vedkommende havde gennemført maksimalpriser og maksimalavancer på *hjemmemarkedet* uden at berøre eksportfortjenesten. Den senere indtrådte stigning i fragtratetallet kunne ikke forudses på det tidspunkt da ydelsen blev beregnet.

Ydelsens skattefrihed begrundedes af finansministeren med, at den oprindelige plan gik ud på indførelse af maksimalfragter, og at ydelsen i det hele måtte sidestilles med et sådant afsavn af indtægter, som påføres gennem maksimalpriser og -avancer.

Under den påfølgende debat, der hovedsageligt drejede sig om skattefrihedsspørgsmålet, gav *H. C. Hansen* (S) og *Bertel Dahlgaard* (RV) udtryk for den opfattelse, at spørgsmålet nu rettelig måtte finde sin afgørelse hos skattemyndighederne; man kunne ikke på forhånd fastslå skattefritagelse som den rette løsning, idet forholdet netop ikke burde ligestilles med den oprindeligt påtænkte maksimalrateordning, der ville have pålagt rederne en langt større byrde.

*Elgaard* (V) ville tage finansministerens bemærkninger til efterretning, mens *Aksel Larsen* mente, at spørgsmålet måtte afgøres af rigsdagen — ikke af skattemyndighederne —, idet ordningen var et led i et politisk forlig.

Debatten om denne sag sluttede med vedtagelsen af et dagsordensforslag, som bl. a. gik ud på at opfordre regeringen til at foranledige, at skibsfarten ydede et yderligere bidrag til den økonomiske sanering, en opfordring, som samtlige partier med undtagelse af retsforbundet kunne tiltræde (se side 50).

Nærværende lov pålægger personer og selskaber, der den 1. april 1952 var ejere (medejere) af her i landet registrerede skibe på 1 500 tdw. og derover en ydelse på tilsammen 20 mill. kr. at erlægge i 2 lige store rater, den første inden udgangen af december 1952, den anden inden udgangen af juni 1953.