

og N. C. Jensen have anset nævnte Procent for at være for høj, medens Chr. Rasmussen har ønsket Procenten højere og Afgiften stedsevarende. Den omhandlede Værdistigning fastsættes af Vurderingsraadene under Appel til Overskyldraadet, saa snart Banens Retningslinie og Stationernes Beliggenhed er endelig approberet; derefter sker fornyet Ansættelse, hver Gang Ejendommen efter de gældende Regler omvurderes til Ejendomsskyld. Naar 30 Aar er forløbet siden den første Ansættelse, finder ingen yderligere Vurdering Sted, og Afgiften er da uforanderlig i den resterende Del af den Tid, i hvilken den skal svares, idet Flertallet har ment at kunne gaa ud fra, at en yderligere Værdistigning som Følge af Jernbaneanlægget efter 30 Aars Forløb vil være vanskelig at paavise. Det er derhos anset hensigtsmæssigt efter sidste Omvurdering at indrømme Ejeren en Adgang til at afløse Afgiften, naar dette kan ske uden Tab for de afgiftsberettigede, idet adskillige af Kommissionens Medlemmer have hævdet, at det i paakommende Tilfælde vil kunne være af Interesse for en Ejer at frigøre sin Ejendom for Afgiften.

Hvor stort et Udbytte der vil fremkomme af en Afgift som den omhandlede, er det ikke muligt at paavise; alt beror her kun paa Gisninger om Størrelsen af de Værdier, der skabes ved Jernbaneanlægene, og man skal derfor som enkelte positive Holdepunkter kun henvise til den aftrykte Redegørelse (Bilag 4) om Værdistigningen ved Horsens-Tørring Banen og ved Give Station samt til de fra Landstingsmand Jørgen Berthelsen modtagne Oplysninger (Bilag 2).

Med Hensyn til Flertallets Standpunkt til de mere principielle, under Kommissionens Forhandlinger drøftede Spørgsmaal bemærkes følgende:

Det er i Kommissionen bleven anført, at den Værdistigning, der skal beskattes, kun skal være Stigningen af selve Grundens Værdi, idet det maatte betragtes som en Umulighed, at en Bygnings Værdi kan stige som Følge af et Jernbaneanlæg. Der er i saa Henseende bleven anført, at Værdien af en Bygning til enhver Tid maa være lig Værdien af de til dens Opførelse fornødne Materialier med Tillæg af Arbejds løn, og at denne Værdi nødvendigvis ikke vil kunne forhøjes, men snarere vil blive formindsket ved Jernbaneanlægget som Følge af, at Materialiernes Transport bliver billigere. Herimod er bleven hævdet, saavel at en Bygnings Brugsværdi vil kunne blive væsentlig forøget, som at det ofte, navnlig for Landejendommens Vedkommende, ikke vil være muligt ved Vurderingerne at skille Bygninger og Grund fra hinanden, idet Bygningerne forudsætter Tilstedeværelsen af et Areal af en vis Størrelse, uden hvilket de ere værdiløse. Flertallet har imidlertid ikke anset det for at være af Betydning for nærværende Lovforslag at tage Standpunkt til denne Meningsforskel, idet Flertallet ud fra den Betragtning, at det, der skal afgives, er en Del af den Værdistigning, der skabes ved Baneanlægget, hvad enten saa Stigningen maatte hidrøre fra Grunden eller fra Bygningerne paa denne, maa finde det naturligt at beskatte den samlede Ejendoms Værdistigning saa meget mere, som det hyppigt vil kunne tænkes, at Grunden stiger, medens Bygningerne falde i Værdi, og det i saa Tilfælde synes rimeligt, at begge de nævnte Bevægelser faa Indflydelse paa den afgiftspligtige Værdistigning.

Det har som foran nævnt endvidere været Genstand for Drøftelse, om Afgiften skal ramme alle Ejendomme, der stige i Værdi paa Grund af Baneanlægget, altsaa ogsaa de Ejendomme, der kun faa forøget Værdi som Landbrugsejendomme, eller om Afgiften alene skal lægges paa de Ejendomme, som paa Grund af Banens Anlæg kunne finde Anvendelse som Byggegrunde eller faa forøget Værdi som saadanne. Denne Begrænsning kunde særlig tænkes gennemført derved, at der i Lighed med, hvad der var foreslaaet i Regeringens Forslag, fradrages et vist større eller mindre Beløb som afgiftsfrit, hvorved navnlig et stort Antal Landejendomme vilde gaa fri for Afgiften.