

Efter Flertallets Forslag vil Uretfærdigheden efter al Sandsynlighed allerede begynde ved Fastsættelsen af, hvor mange Ejendomme der skal inddrages under Skatten.

Flertallet gaar nemlig i sin Betænkning ud fra, at Afgiften skal være en »Dækningsafgift«, der i saa vidt Omfang som muligt skal tilvejebringe Dækning for de med hvert enkelt Anlæg forbundne Omkostninger, idet det udtaler, at »der af den Værdistigning, som hvert Anlæg skaber, kun svares Afgift til Dækning af Udgifterne til dette Anlæg, ikke til andre Anlæg eller til andre Øjemed, samt saaledes at Afgiftens samlede Netto-udbytte ikke skal overskride vedkommende Banes Anlægsudgifter«.

Heraf fremgaar, at Vurderingsraadene Opgave er at søge en Jernbaneskyld tilvejebragt af en saadan Størrelse, at denne »saa vidt muligt« ikke maa overskride Anlægssummen, medens det paa den anden Side er Opgaven »saa vidt muligt« at fremskaffe denne Anlægssum, og deraf følger atter, at det i Praksis vil være umuligt for Vurderingsraadene — selv om Afgiftsprocenten som foreslaaet er den samme overalt — at paalægge en ensartet Jernbaneskyld i Landets forskellige Egne.

Man tænke sig en Jernbane som f. Eks. Køgebanen og en Jernbane i Vestjylland. Den Værdistigning, disse to Baner vil fremkalde, vil blive meget forskellig — og naar man gaar ud fra, at Anlægssummen (bortset fra Ekspropriationsudgifterne) for disse to Baner bliver omtrent lige store pr. Banemil, vil Vurderingsraadene i det første Tilfælde have den Opgave at undgaa at tage alle Værdistigninger med, thi saa vil det indkomne Beløb maaske blive for stort, medens de i Vestjylland vil blive nødsaget til at medtage selv de mest tvivlsomme Værdistigninger for at løse den stillede Opgave at skaffe Dækning for Anlægssummen.

Virkningen af Værdistigningsskatten i de to Egne vil derfor blive fuldstændig forskellig — i det ene Tilfælde vil Jernbaneskylden kun tage et Minimum af Værdistigningen, i det andet det yderste Maksimum.

Hvad angaar Flertallets Forslag om en Jernbaneskyld, der skal udredes med $1\frac{1}{2}$ pCt. af Værdistigningen i 50 Aar, kan Mindretallet ikke indrømme, at dette er en moderat Afgift, idet det sammenholdt med Ejendomsskylden, der i Virkeligheden i sit Væsen er en Værdistigningsafgift, vil virke som en Dobbeltbeskatning og udgøre den allerstørste Del af hele Værdistigningen, men ganske bortset fra, om $1\frac{1}{2}$ pCt. er for meget eller ej, har Flertallets Forslag den Grundfejl, at Jernbaneskylden efter dette kommer til at hvile paa Ejendommen og maaske aldeles ikke paa den Ejer, der faar Fordelen. Det bliver med andre Ord faktisk en Grundskat paa de respektive Ejendomme i et halvt Aarhundrede.

Dette er efter Mindretallets Mening saa meget mere forkasteligt, som Motivering for selve Værdistigningsskatten har været den, at den enkelte Person ikke skulde have Lov til at indkassere hele den Værdi, som Samfundet har givet Vedkommende uden egen Fortjeneste, men Konsekvensen heraf burde dog være, at Afgiften udelukkende tages fra den, der virkelig indkasserer Fortjenesten, altsaa tages fra Sælgeren medens Forholdet efter Flertallets Forslag er dette, at Skatten lægges paa Ejendommen, og ikke paa Personen, der ofte vil være i Stand til at indkassere det meste af Gevinsten og skyde det meste af Byrden over paa sin Efterfølger (næste Ejer).

Flertallets Forslag er i Virkeligheden en Forløber for en Skat paa al Værdistigning — idet det ikke holder sig til den særlige Begunstigelse, som Grundejerne kan have fremfor andre Borgere, men ogsaa fastsætter Afgift for de almindelige Fordele, som Grundejerne (Landbrugerne) i deres Bedrift f. Eks. ved Besparelser har sammen med enhver anden Forretningsdrivende (Høker, Købmand, Haandværker o. s. v.) der ikke er Grundejer.