

vilde være rigtigt at lade hver Egn alene bære sine Lokalbaner, er en anden Sag, hvorom iøvrigt kan henvises til en Afhandling om „Jernbanerne og Samfundet“ i Nationaløkonomisk Tidsskrift for 1906. For vort Spørgsmaal er det kun af Interesse at fastslaa, at Ordet „Dækningsafgift“ næppe med Føje kan benyttes til Betegnelse for en Afgift, der som Jernbanelovens, netop *ikke* skal dække paagældende Foranstaltningens Udgifter, ja end ikke en forud fastsat Del deraf, men tvertimod kun forudsættes at skulle yde et Bidrag dertil, *saafremt* en vis formodet Værdistigning faktisk kommer til Eksistens.

Det karakteristiske ved Jernbanelovens Afgiftsprincip er da dette, at det offentlige derved bliver medinteresseret som Lodtager i (en vis Side af) Foretagendets økonomiske Skæbne, og dets Retsstilling derved væsensforskellig fra Dækningsafgiftstagerens. Medens dennes Ret nærmest maatte kunne jævnføres med en *Prioritetshavers* skarpt begrænsede og passive Ret til et bestemt Vederlag, bliver det offentliges Ret til en egentlig Værdistigning nærmest at karakterisere som en aktiv *Medejendomsret* til Ejendommen, nemlig for saa vidt angaar Værdistigningen.

Som Eksempler paa ældre Love om Dækningsafgifter, hvor *fuld* Dækning af Foretagendets Udgifter vel ikke er krævet, men dog *absolut* Dækning af et ved Loven forud fastsat Beløb er forlangt som Betingelse for vedkommende Anlæg, kan nævnes saa godt som alle de siden 1861 fremkomne Jernbanelove. I Reglen er dog her Bidragene paalagte visse Kommunekasser som Helhed, uden særlig Paaligning paa de specielt interesserede Ejendomme. Dog findes et Tilløb til en saadan Fordelingsregel i Lov af 26. Maj 1868, hvorved visse Ekspropriationsudgifter til jyske og fynske Jernbaner paalagdes visse Amsraadsfond mod en begrænset Ret for disse til særlig at paaligne Beløbene paa de særlig interesserede Egne.

Jernbaneloven af 1908 er derimod et bestemt Brud med Dækningsafgiftsprincipet, idet den *ikke* forud kræver nogen Sikkerhed for et bestemt Bidrag fra de interesserede Egne, men til Gængæld kræver sin Del af den Værdistigning, som Jernbanen selv skaber, og opkrævet direkte paa vedkommende Ejendom. Dette bør fastholdes.

IV. Jernbaneskyldens Grundlag.

Medens det oprindelige Regeringsforslag kun omtalte „den Værdistigning, som tilføres *de Ejendomme*, der nyde godt af“ Baneanlægene, har den endelige Lov Udtrykket „*de Ejendomme eller Grunde*“, der osv. — Denne forandrede Sprogbrug turde give et Fingerpeg til Løsningen af Kommissionens maaske vanskeligste Opgave, at udfinde det rette Grundlag for Afgiftens Paaligning, det Objekt, af hvis Værdistigning Afgiften vil være at beregne. Men da „Grunde“ (Jordgrunde) ogsaa ere „Ejendomme“, kan Adskillelsen i Loven formentlig kun betyde, at der ved „Grunde“ alene forstaas *ubebyggede* Jordstykker, og ved Ordet „Ejendomme“ alene forstaas „Jordstykker *med paastaaende Bygninger*“. Loven synes da at have stillet Kommissionen den særlige Opgave specielt at undersøge og overveje Spørgsmaalet om, hvorledes den heromhandlede Værdistigning rettelig tilføres hver af disse Former af „Ejendomme“. Efter Mindretallets Anskuelse er dette Kommissionens vigtigste Opgave, og dens rette Løsning vil være af afgørende Betydning for det hele Emne, for Vurderingsspørgsmaalet, for Afgiftens Karakter, Beregning, Opkrævning, Forhold til Ejer eller Bruger, Afløsning og eventuelle Bortfald og for dens Virkning paa det økonomiske Liv og den øvrige Lovgivning.

Desværre synes det, som om Kommissionens ærede Flertal noget har under vurderet denne Opgave eller maaske rettere gaaet udenom den. Dets Betænkning refererer kun et ringe Brudstykke af den indenfor det samlede Udvalg stedfundne