

Aarsager. Dette hænger sammen med, at Jernbanen i Virkeligheden kun er Redskabet til Udløsning, af de i Grundstykkerne liggende Værdimuligheder, men ikke disse selv. Jernbanen er mere Øsekarret — ikke selve Kilden. Om en Jernbane, den være nok saa teknisk fuldkommen, skal kunne fremkalde nogen Grundværdistigning, beror paa, om der virkelig forud var nogen „Transporttrang“, som nu tilfredsstilles gennem Jernbanen. Og da „Transporttrangen“ hidrører fra det hele Folkesamfunds Trang til at benytte de ved Jernbanen vakte Muligheder, kan Grundværdien (og enhver af dens Stigninger) alene anses som et Produkt af den *samlede* Samfundsudvikling, hvori Jernbanen kun er et enkelt Led.

Her ligger den eneste virkelig berettigede theoretiske Indvending mod Systemet om en isoleret Værdistigningsafgift af Jernbaner, det eneste virkelig Nye i den foreliggende Lov. Og medens Mindretallet fra Udlandet kender en Række Eksempler paa *almindelige* Værdistigningsskatter (og omfattende *al* Værdistigning fra et bestemt Tidspunkt) og Dækningsafgifter, mindes vi kun faa Tilfælde, hvor den fra en speciel Foranstaltning hidrørende Værdistigning er inddraget, saa at Erfaring om den praktiske Gennemførelse foreligger. (Tower-Bro Afgiften er det nærmest liggende Eksempel, men her svaredes den stedsevarende Procentafgift kun i Forhold til den en Gang for alle konstaterede Værdistigning, *uden senere Vurderinger*).

Saafernt Staten derfor vil søge at isolere den særlige Værdistigning, som specielt udløses gennem Jernbaneanlæg, maa der gaas særdeles varsomt frem; ganske vist risikeres det let ikke, at man kommer til at medtage og beskatte Ejerens eller Brugerens egne arbejdsskabte Værdier, saalænge man kun medtager den egentlige Grundværdi; men der kan være Fare for at medtage Grundværdistigninger, som ikke særlig skyldes Jernbanen, men derimod andre almenyttige Indretninger eller Samfundsfremskridt, som samtidig have paavirket Ejendomsværdien.

Imidlertid maa det samtidig erkendes, at naar der ved Vurderingen gaas frem med fornøden Varsomhed og under en kyndig Ledelse, som er sig denne særlige Opgaves Vanskelighed bevidst og fortrolig med alle herhenhørende, praktiske og theoretiske Forhold, vil der i Almindelighed kunne naas et brugeligt Vurderingsresultat. Det maa dog kræves, at der ved selve Loven fastsættes saadanne Regler for Vurderingens Grundsætninger, at vitterlige Fejltagelser ere udelukkede, og at Vurderingerne ikke fortsættes udover et vist Tidspunkt efter Jernbanens Komme.

I førstnævnte Henseende har undertegnede Mindretal i det hermed følgende Lovudkast, særlig §§ 6 og 7, indsat en Række detaillerede Bestemmelser, som tilsigte at sikre en saa paalidelig Vurderingsmaade, som overhovedet muligt. Vi have bibeholdt det oprindelige Regeringsforslags korrekte Bestemmelse om, at den 1. Juli 1904 bør danne Udgangspunktet for Bedømmelse af enhver paa Jernbaneloven bygget Værdistigning, hvorom vi kan henholde os til den daværende Trafikministers Udtalelser ved Lovens Forelæggelse og Behandling i Folketinget. Vi have dernæst søgt at lade Vurderingsnævnet udfinde Grundværdien saavel den 1. Juli 1904 som paa Vurderingstidspunktet, og da lade Forskellen derimellem udgøre Værdistigningen i Anledning af Jernbanen, medmindre Vurderingsnævnet konstaterer, at andre almene Foranstaltninger og Fremskridt i det mellemliggende Tidsrum ogsaa have bevirket en Grundværdistigning, idet denne i saa Fald vil være særskilt at ansætte for Kontrollens Skyld. Vi indrømmer gerne, at denne Metode ikke er helt god, idet den paalægger Nævnet eventuelt at dele Grundværdistigningen efter dens forskellige Kilder, hvad der kun tilnærmelsesvis rigtigt lader sig udføre; men dette skyldes egentlig ikke Metoden, men selve den principielle Fejl, hvormed Jernbaneskylden, som paavist ovenfor, er behæftet. Kun en samlet Grundskyld af den samlede Grundværdi vilde kunne paalægges med absolut Sikkerhed for en rigtig Vurdering.