

Derfor formener vi det ikke forsvarligt at fortsætte med Vurderingerne til Jernbaneskyld længere end 15 Aar efter Jernbanens Aabning, idet vi ikke tro det muligt længere med nogen Sikkerhed at udsondre den særlige Jernbaneværdistigning fra den fra andre almene Forhold hidrørende almindelige Grundværdistigning. Mulig burde Tallet endog indskrænkes til 10 Aar.

Ejendomsskyld-Vurderingen har vi foreslaaet at benytte, saavidt den dertil egner sig, som Udgangspunkt og Vejledning (men derfor ikke som eneste Rettesnor) for Ansættelsen den 1. Juli 1904 eller en senere lavere Ansættelse. For bebyggede Jordstykker bliver da at fradrage en Sum, svarende til Bygningsværdien (selvfølgelig ikke Forsikringsværdien, jfr. Noten foran Sp. 4273—74) i Vurderingsøjeblikket, dog at Jordstykkets Grundværdi ikke derved nedsættes under tilsvarende ubebyggede Jordstykkers Grundværdi.

Løvrigt giver Mindretallets Lovforslag Nævnet Paalæg om at anvende alle foreliggende Momenter til Ansættelse af Grundværdien og dens Stigning. Særlig har vi fremhævet de ved Ekspropriationerne til Baneanlægget betalte Jordpriser samt stedfundne Handeler eller lovlig gjorte Tilbud, forsaavidt saadanne Kendsgerninger kunne betragtes som gyldige Udtryk for vedkommende Grundstykkets Handelsværdi, hvilket Ord nærmere (efter engelsk Mønster) er defineret som: den Pris, som en kontant Køber vil give en Ejer, der er rede til at sælge.

For at forebygge Forveksling af den ved Ejendomsskyld-Vurdering gældende Regel om, at Grundstykkets *faktiske* Anvendelse i Vurderingsøjeblikket skal øve Indflydelse paa Vurderingsresultatet, have vi udtrykkelig tilføjet, at hertil *ikke* maa tages Hensyn, men alene til den *normale*, økonomisk fordelagtigste Anvendelse af paagældende Grundstykke efter dets Beliggenhed og Beskaffenhed paa Vurderingstiden. Den tilfældige Ejers eller Brugers faktiske Anvendelse — over eller under Normalen — bliver saaledes uden Indflydelse paa Vurderingsresultatet.

Ved disse Bestemmelser for Vurderingsarbejdets Udførelse (i Forbindelse med en paa Grundlag deraf af Ministeriet udarbejdet nærmere Vejledning og Instruks, hvortil Mindretallet er rede til, om ønskes, at fremkomme med Forslag, saavelsom til de fornødne Skemaer og Protokoller) formener Mindretallet at have givet Vurderingen et saa sikkert Grundlag, som under de givne Omstændigheder er muligt. Men vi lægge ikke Skjul paa, at kun en fuldstændig Reform af vort hele Vurderingssystem herhjemme, saaledes som foran berørt, vilde kunne give den absolut sikre Basis for en rationel Vurdering. Thi medens vel det af os ovenfor foreslaaede System, ved at være bygget paa Grundværdien, giver den bedst tænkelige Garanti for Resultaternes *indbyrdes* Korrekthed indenfor paagældende Jernbanes Omland, giver kun en for *hele Landet* samtidig, eller dog efter ensartede Grundsætninger gennemført Vurdering, Sikkerhed for, at den særlige fastsatte Grundværdi langs Jernbanen staar i rette Forhold til det øvrige Lands Grundværdi.

Mindretallet beklager, at Flertallet har foreslaaet at stille Vurderingsraadene fuldstændigt frit med Hensyn til, baade hvorledes de overhovedet ville udfinde Værdistigningens Størrelse, og hvilket Tidspunkt der skal benyttes som Udgangspunkt. Det forekommer Mindretallet, at derved lades Døren aaben for megen Vilkaarlighed, Raadvildhed og Principløshed, og at det netop var Kommissionens Opgave at fæstne Principperne i saa Henseende. Hensynet til „de højst forskellige Forhold ved de forskellige Baner“ kan formentlig i ingen Henseende berettige til Anvendelse af forskelligartede Grundsætninger.

VII. Jernbaneskyldens Beregning.

Ved at følge det af Mindretallet i det foregaaende Afsnit paaviste klare og konsekvente Princip for Vurderingen, bortfalder formentlig en Række af de Vanske-