

VIII. Jernbaneskyldens Størrelse.

Naar Værdistigningen rigtig er udfunden gennem en korrekt Vurdering, opstaar Spørgsmaalet om Afgiftens Størrelse — i Procent af Værdistigningen. Dette er dog mere et politisk og finansielt Spørgsmaal, til Afgørelse af Rigsdagen, end et principielt, til Undersøgelse i Kommissionen. For denne synes kun én Besvarelse mulig, nemlig *fuld Rente* (4 pCt.) af den Værdistigning, som Kommissionen selv erkender at være skabt af paagældende Jernbane. Dette er den eneste principrigtige Løsning. En hvilken-som helst anden Afgørelse er en Vilkaarlighed, som formentlig ikke kan begrundes; den af Kommissionsflertallet opførte Procentsats $1\frac{1}{2}$ savner da ogsaa, saavidt ses, enhver som helst Begrundelse. Men det er tillige uretfærdigt mod Jernbanens Kasse, at nøjes med mindre end den fulde Afgift, hvorved visse passive Grundejere begunstiges paa Statskassens, Kommunens (altsaa paa andre Skatteborgeres) eller private Jernbanebyggeres Bekostning. Det er ingenlunde nogen anbefaling for Retfærd, at den er „moderat“. Og at Jernbaneskylden er ny og uprøvet, kan — som ovenfor berørt — bevirke, at Værdistigningen bør udfindes med største Varsomhed, for ikke at berøre andre Værdier end netop de ved Jernbanen skabte; men det kan ikke bevirke, at Afgiften af den korrekt udfundne Værdi, nedsættes under normal Rente. Jernbaneloven selv giver ej heller nogen Antydning af, at en Afgift af Værdistigningen, kun skulde være Afgift af den halve Værdistigning eller en anden Brøk-Afgift.

Foruden den rent *finanspolitiske* Betydning af Spørgsmaalet om Afgiftens Højde har dette derhos en langt videre rækkende *socialpolitisk* Betydning, som Kommissionens Flertal overhovedet ikke omtaler, men som det forekommer Mindretallet at være Kommissionens Opgave nærmere at undersøge. Det drejer sig her om at klarlægge Jernbaneskyldens hele økonomiske Indvirkning, særlig paa de Ejendomme, hvorpaa den lægges, og atter: hvilken Forskel det her volder, om Afgiften opkræves fuldtud eller kun delvis. Da Jernbaneskylden, som ovenfor paavist, efter sin Oprindelse og Natur kun kan være en *Grundværdiafgift*, bliver Spørgsmaalet: hvilken Betydning vil en saadan Afgifts Størrelse have for Ejerens Dispositioner? Vil det paavirke den bedst mulige Udnyttelse (tillige i Samfundets Interesse) eller omvendt?

En Prøvelse af Grundejerens Interesse vil hurtigt give det Resultat, at jo højere Jernbaneskylden ansættes, jo mere vil Grundejeren være opfordret til i egen Interesse at udnytte eller lade udnytte Jordstykkets Muligheder ved Jernbanens Komme saa hurtigt som muligt. En fortsat Henliggen uden bedst mulig Udnyttelse vil forøge Grundejerens Rentetab. Omvendt vil derimod en Undladelse af at beregne fuld Jernbaneskyld være at give Grundejeren en Præmie, i omvendt Forhold til Afgiftens Højde, for at lade de velegnede Grundstykker henligge som Objekter for en samfundsskadelig Spekulation. Dette beviser bedst Rigtigheden af den ovenfor hævdede Opfattelse, at kun en Jernbaneskyld af *fuld Rente* af Værdistigningen er retfærdig. Kun en saadan Afgift kan paavirke Ejendomspriserne saaledes, at de ved Jernbanen skabte Muligheder hurtigst muligt kommer Samfundet til fuld Nytte, saaledes som Tanken med Jernbane-anlægget netop var, og kun en saadan Afgift er derfor efter Mindretallets Opfattelse saavel finanspolitisk som socialpolitisk forsvarlig.

Med Hensyn til Jernbaneskyldens Højde, har Hr. Gehejmeetatsraad *L. Bramsen* i sine Bemærkninger til Kommissionsflertallets Betænkning særlig gjort gældende, at Jernbane-Værdistigningen ogsaa uden en speciel Jernbaneskyld vilde blive beskattet som *en Del af Ejendomsskylden*. Forsaavidt denne sidste paalignes efter en korrekt Vurdering af alle Grundværdier (jfr. ovenfor), er Bemærkningen rigtig, men dette gælder derimod ikke om de Slutninger, Hr. Gehejmeetatsraaden deraf uddrager. Heraf