

følger nemlig for det første ingenlunde, at Jernbaneskylden har samme principielle Grundlag som Ejendomsskylden, og ikke skulde kunne udsondres fra denne, end sige at der foreligger mindste Nødvendighed for at benytte de samme Vurderingsorganer i begge Tilfælde. Er man først klar over (som ovenfor påavist), at *Ejendomsskylden* er en Afgift saavel af arbejds-skabte Værdier (Bygninger) som af samfundsskabte (Grundværdier), medens *Jernbaneskylden* efter sin Oprindelse og Væsen *alene* er en Afgift af visse samfundsskabte Grundværdier, bliver der tværtimod den allerstørste Opfordring til at holde disse Afgifters Beregning ude fra hinanden for at undgaa enhver Konfusion. Ved at foreslaa, at der burde nedsættes en særlig Kommission til Fastsættelse af den Rayon, indenfor hvilken Jernbaneskylden skal paalægges, nemlig „*fordi denne Opgave er væsensforskellig fra Vurderingsraadens nuværende Opgave*“, har Hr. Gehejmeetatsraaden netop understreget, at der for Jernbaneskyldens Vurdering gælder væsentlig andre Principer end for Ejendomsskyldens.

Derimod kan Geheimeetatsraaden have Ret i, at der vilde fremkomme en Dobbeltbeskatning, saafremt Jernbane-Værdistigningen baade skulde belægges med fuld Jernbaneskyld og med (statlig og kommunal) Ejendomsskyld (saavelsom forøvrigt Formueskat, der retter sig efter Ejendomsskyldvurderingen). For at undgaa denne Uretfærdighed foreslaar Gehejmeetatsraaden at nedsætte *Jernbaneskyldens Procent* forholdsmæssig. Men dette vilde være at begunstige Stat og Kommune paa Jernbaneanlæggets, den værdiskabende Faktors, Bekostning.

Den retfærdige Ordning af dette Forhold vil derimod opnaas ved undertegnede Mindretalsforslag (Lovudkastets § 17), hvorefter Jernbaneskylden (der altsaa svares fuldt ud) ved enhver senere Vurdering til Ejendomsskyld eller anden offentlig Skyld bliver at anse som en Jordstykket paahvilende *Grundbyrde*, som med sit, efter almindelige Regler beregnede Kapitalbeløb, *formindsker Jordstyklets skattepligtige Værdi*. Derved vilde enhver Dobbeltbeskatning undgaaes, og Jernbaneanlægget dog modtage den det tilkommende fulde Jernbaneskyld.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvor meget en Jernbaneskyld af 4 pCt. i alt maatte kunne indbringe, kunde Mindretallet meget have ønsket, at der havde foreligget fyldigere Opløsninger eller dog Grundlag for et Skøn over den finansielle Betydning af denne Afgift. Mindretallet har selv søgt at fremskaffe en Række Oplysninger herom, men hertil kræves længere Tid, end der under de givne Forhold kunde raades over.

IX. Jernbaneskyldens Anvendelse.

Herom foreskriver Jernbaneloven, at Afgiften skal tilfalde „*dem, der udrede Anlægsudgifterne*“, altsaa som Regel Stat og Kommune samt eventuelt tillige private Aktionærer. Deri synes ikke nødvendig at ligge, at disse netop kun maa modtage selve Anlægsudgifterne, hvad dog var fastsat i det oprindelige Regeringsforslag, endog uden Tillæg af Rente, hvilket især synes lidet velbegrundet, eftersom Renteudgifterne, indtil Dækning sker, med samme Ret som alle andre Udgifter kræves for Foretagendets økonomiske Tilblivelse.

Men det synes i det hele lidet rationelt kun at lade Jernbaneskylden (saafremt den formaar det) dække egentlige Anlægsudgifter. En Jernbanes Drift er dens fortsatte Anlæg, og Driftsudgifterne en Fortsættelse af Anlægsudgifterne. Saavel den idelige Fornyelse af Bane og Materiel, som den daglige Driftsudgift, er en stadig Forudsætning for Opretholdelsen af den Værdistigning, som er Jernbaneskyldens eneste Eksistensgrund. Ligesom enhver Forbedring af Materiellet og enhver Forøgelse af Toggangen forøger Værdistigningen og derfor bør forøge Jernbaneskylden, saaledes