

stærk Modstand. Udbetaling kontant af den Halvdel af Værdistigningen, der skulde afgives, vilde i mange Tilfælde blive uoverkommelig for Ejeren, og Indførelsen af Beløbet som Prioritet forud for alle andre privatretlige Behæftelser betegnede som en højst betænkelig Forrykkelse af bestaaende Prioritetsforhold og en Fare for Realkrediten i det hele taget. Fra flere Sider hævdedes det, at Afgiften kun skulde betales som en *Omsætningskat*, nemlig naar Ejendommen afhændedes, og Værdistigning paa Grund af Jernbanen derigennem var konstateret paa en formentlig mere sikker Maade end igennem en Vurdering.

Da nu til disse Betæneligheder kom den Omstændighed, at Lovforslaget først naaede til Landstinget i den sidste Halvdel af Marts 1908, og at Fastsættelse af den mest rationelle Ordning af en Værdistigningsafgift maatte betegnes som en Opgave, der laa ret fjern for et Jernbaneudvalg, der skulde behandle og gøre Indstilling angaaende et Lovforslag, der omfattede ca. 50 nye Baneanlæg, blev der i Tinget rettet en Opfordring til Ministeren om at lade det paagældende Afsnit C. udgaa af Loven og henvise det til Behandling af en dertil nedsat Kommission, der skulde have den Opgave at udarbejde Forslag til en særlig Lov derom. I Henhold hertil kom Jernbaneloven i Stedet for dens foreslaaede Afsnit C. til at indeholde en § 14, saalydende: „Af den Værdistigning, som ved de ovenfor nævnte nye Jernbaneanlæg . . . tilføres de Ejendomme eller Grunde, der nyde godt af Baneanlægget, bliver der . . . at svare en Afgift til dem, som udrede Anlægsudgifterne. . . De nærmere Regler om Værdistigningsafgiften fastsættes ved Lov. Forslag til en saadan Lov bliver. . . at forelægge i førstkommande ordentlige Rigsdagssamling. *Anlægene kunne først aabnes for Drift, efter at den heromhandlede Lov er traadt i Kraft*“, og med denne Bestemmelse blev Loven enstemmigt vedtaget. Kommissionens Forslag til Lov fremsattes i Foraaret 1909 i Folketinget, blev der i Maj Maaned vedtagen uden

Forandring og er derefter i indeværende Samling forelagt i Landstinget.

Den saaledes af Regering og Rigsdag stillede Fordring om Værdistigningsafgift som Betingelse for de nye Jernbaner, for saa vidt de ere Statsbaner eller skulde nyde Tilskud fra Statskassen, foreslaar Kommissionen at opfylde paa den Maade, at der i et Tidsrum af 50 Aar svares en *særlig* Afgift — Jernbaneskyld — af det Beløb, hvormed Vurderingen til Ejendomsskyld vokser paa Grund af de vedtagne Baners Anlæg. Der er foreslaaet $1\frac{1}{2}$ pCt. aarlig, men *Udvalgets Flertal* (Jørgen Berthelsen, Bramsen, Døcker, Ejsing, N. Hansen, Johnsen, Kristensen, P. Nielsen og Holger Petersen) har, ligesom et Mindretal i Kommissionen, ment at burde foreslaa en Lempelse i denne Afgift, dels ved at nedsætte det Beløb, hvoraf Afgiften skal svares, med 10 pCt. af Ejendommens eller Parcelleens Værdi *inden* Jernbanens Tilkomst, dels ved at nedsætte Afgiften til $1\frac{1}{4}$ pCt. Eksempelvis vil en Ejendom — eller Del af en saadan —, som uden Hensyn til Jernbanen er vurderet til 20,000 Kr., og hvis Værdistigning paa Grund af Jernbanen ansættes til 10,000 Kr., komme til at betale $1\frac{1}{4}$ pCt. af 8,000 Kr. eller 100 Kr. aarlig som Jernbaneskyld, medens Lovforslaget gaar ud paa $1\frac{1}{2}$ pCt. af 10,000 Kr. eller 150 Kr. aarlig i 50 Aar. Derimod skal — naturligvis — Ejendommens almindelige Ejendomsskyld beregnes af den fulde Vurderingssum, Kr. 30,000.

Naar Udvalgets Flertal har kunnet slutte sig til en saadan midlertidig særlig Afgift i Stedet for den *Omsætningskat*, som flere af Flertallets Medlemmer vilde have foretrukket, og som et Mindretal i Udvalget fastholder, saa er Grunden den, at Flertallet er kommet til Erkendelse af, at Afgiftens Fastsættelse *efter* Salg, Afhændelse, Udlejning eller anden paaviselig Penge-Indtægt for Ejeren i Praksis vil vise sig at være behæftet med mange Mangler og megen Usikkerhed saavel for Afgiftens rigtige Fastsættelse som for dens virkelige Betaling. Selv om man vil se bort fra den