

„Grundværdistigning“, som fremkaldes ved et Jernbaneanlæg, og at en saadan gennemgaaende har fundet Sted i vedkommende Baners Opland — paa sine Steder endog i stor Maalestok, f. Eks. ved Kystbanen, Banerne paa Øerne samt en Del af de jydsk og Sydbanen —, er en Kendsgerning, men denne Grundværdistigning lades ubeskattet, medens den her foreslaas beskattet ved Baner, der endnu ikke ere byggede eller aabnede for Drift og derfor alene paa Formodning om en kommende Grundværdistigning paalægges Jernbaneskyld. Paa det ene Sted staar man saaledes overfor en fastslaaet Kendsgerning — paa det andet Sted nøjes man med en Formodning. Der skabes herved en *Ulighed* i Skattebyrder mellem Borgerne i Landets forskellige Egne, en Ulighed, der er af en saadan Art, at den alene vilde lade Mindretallet finde det foreliggende Lovforslags Gennemførelse lidet ønskelig.

Ved Siden af den her fremhævede beklagelige Ulighed knytter der sig en anden og ikke ringe Betænkighed til Lovforslaget, nemlig, at det indfører et i vor Lovgivning helt nyt Skattesystem, en Grundværdistigningsskat, med et georgeistisk Tilsnit, et System, hvis Konsekvenser, naar det een Gang er knæsat af Lovgivningsmagten, utvivlsomt kunne blive lige saa vidtrækkende som farlige. At ogsaa Flerparten har haft Øjet aabent for denne Fare, fremgaar tydelig nok af dets Udtalelser i Betænkningen, i hvilke det søger at dække over Faren og svække Frygten for Konsekvenserne, men slige Forhaandsforvaringer veje kun lidet overfor den fuldbragte Kendsgerning, der vil afgive et særlig gunstigt Præcedens under de mulige Forsøg paa at gaa videre ad den her aabnede Vej. Mindretallet tror derfor kraftigt at burde advare mod det i Lovforslaget nedlagte nye Skatteprincips Indførelse.

Endnu en tredie almindelig Betragtning, der har øvet sin betydelige Indflydelse paa Mindretallets Stilling til Lovforslaget, bør ikke forbigaa; denne har nemlig drejet

sig om de næsten uovervindelige Vanskeligheder, som ville være forbundne med en retfærdig og ligelig Paaligning af Jernbaneskylden paa de højst forskellige Ejendomme, selv i en og samme Jernbanes Opland, og hvor meget vanskeligere vil en retfærdig Ligelighed ikke blive at opnaa, naar Paaligningen gælder forskellige Baner og foretages af forskellige Personer? Denne svære Opgave er lagt i Hænderne paa de i Anledning af Ejendomsskyld oprettede Vurderingsraad (jfr. § 2), men hvorledes skal det nu kunne blot tænkes, at selv det bedst sammensatte Vurderingsraad paa Forhaand skal være i Stand til at bestemme den Grundværdistigning, som en kommende Bane, der hverken er bygget eller i Drift (jfr. § 3), vil medføre for hver enkelt Ejendom og Dele af den? og dog er det denne Grundværdistigning, der skal danne Grundlaget for Jernbaneskyldens Ansættelse, men dette Grundlag kan paa et saa tidligt Stadium, som Lovforslaget forudsætter, kun udfindes ved et gætningsmæssigt Skøn over de Fordele, en Jernbane muligvis i en ubestemmelig Fremtid vil kunne bringe, og af den paa et saa løst Grundlag ansatte Jernbaneskyld skal der (jfr. § 6) saa godt som straks svares Skat, altsaa forinden der er nogen Mulighed for, at de formodede fremtidige Fordele kunne komme tilstede. Mindretallet tror ikke, at denne Ansættelsesmaade af Jernbaneskyld tiltrænger nogen Kommentar.

Ledet af foranstaaende Betragtninger har Mindretallet ikke kunnet slutte sig til Lovforslaget, men har under Udvalgsarbejdet stadig haft Tanken henvendt paa at finde en anden og hensigtsmæssigere Ordning af det paagældende Forhold, og som et første Skridt i saa Henseende paa-tænktets Fremsettelsen af et Lovforslag om et Tillæg til Jernbaneloven af 27. Maj 1908, hvorefter dens § 14 udgik, og man saaledes fik fri Haand til at ordne Sagen ad Veje, der bedst stemmede med de praktisk foreliggende Forhold, ligesom man ogsaa udarbejdede et helt nyt Lovforslag, i væsentlige Punkter forskel-