

med disse Vurderinger, fører til et saa ringe positivt Resultat. Disse Tal er ikke, endskønt de taler et ret tydeligt Sprog, de eneste, som viser, at der er Fejl ved denne Lov, at den ikke er, som den skulde være. Jeg har fremskaffet en Del andre Tal, som jeg skal tillade mig at meddele. Jeg generer jo ikke ret mange Medlemmer ved at meddele dem paa denne Tid af Aftenen, og jeg tror, det kan gøre sin Nytte at fremsætte dem, at det kan bidrage til, at vi faar pillet de uheldige Bestemmelser, der findes i Loven, ud.

Der er allerede vurderet til Jernbaneskyld langs en Række af Baneanlæg. Der er saaledes allerede 21 af de Privatbaner i Gang, som falder ind under denne Lovs Bestemmelser, og ved 6 Privatbaner er man saa langt fremme med Arbejderne, at de første Vurderinger er foretagne. Hvor daarligt Resultatet er, fremgaar deraf, at de ved 27 Privatbaner foretagne Vurderinger til Jernbaneskyld foruden Vurderinger foranledigede ved Dobbeltsporet paa Fyn — det er i ganske særlig Grad Forandringer i Odense By, som har skabt en hel Del Værdistigning paa visse Ejendomme, navnlig Fabriksejendomme og Grunde, som egner sig til Fabriksanlæg, idet de er kommet i nær Forbindelse med Godsbanegaarden derovre — samt Vurderinger ved to Statsbaner, Give—Herning-Banen og Vejle—Give-Banen, altsaa Vurderinger ved tilsammen 30 Baneanlæg, indbringer Staten og Privatbaner 19,000 Kr. Jeg erindrer, at da Forslaget om de nye Baneanlæg, hvortil Værdistigningsskatten var knyttet som et Tillæg, blev forelagt af den daværende Trafikminister, var der i det en Bestemmelse om, at for saa vidt den Indtægt, der kom ind gennem denne Værdistigningsafgift, skulde blive større end de med Baneanlægene forbundne Udgifter, skulde man træffe særlig Bestemmelse om, hvorledes disse Penge skulde anvendes. Hvis den daværende Trafikminister havde levet nu, vilde han have set, hvor ganske urimeligt det var at vente, at denne Lov skulde indbringe mere, end hvad Statsbaneanlægene kostede. Det er et saa forsvindende, saa latterligt lille Beløb, at man overhovedet ikke kan sammenstille det med de virkelige Udgifter eller sige, at det i allermindste Maade bidrager, saaledes at det kan mærkes, til de Udgifter, der er forbundne med alle disse Jernbaneanlæg.

Jeg fortsætter med Tallene. I en Kommune ved den nordvest-fynske Jernbane, Asperup—Rorslev, er Resultatet føl-

gende: Af 100 Ejendomme med Værdistigning paa Grund af Jernbaneanlæg er der kun 11, for hvis Vedkommende Værdistigningen bliver afgiftspligtig. Værdistigningen for disse 100 Ejendomme udgjorde tilsammen 137,500 Kr., men kun et Beløb af 9,700 Kr. blev afgiftspligtigt. Nu kunde man maaske mene, at det fortrinsvis var de mindre Ejendomme, som ikke blev afgiftspligtige, medens de større blev det, men det er lige omvendt. Som Loven er, er det netop de smaa Ejendomme, der rammes af denne Værdistigningsafgift, Jernbaneskylden, medens gennemgaaende de ret store Ejendomme slipper fri. Til Trods for, at det, som før sagt, ikke vil genere ret mange Medlemmer, at jeg nævner en Del Tal, skal jeg dog ikke her anføre alle de mange Eksempler, jeg kunde nævne, men indskrænke mig til at sige, at der i denne Kommune er Ejendomme med 4,000, 3,000, 2,000 og 1,000 Kr.s Værdistigning, som ikke faar en eneste rød Øre at udrede i Værdistigningsafgift, medens der paa den anden Side er smaa Ejendomme, som bliver afgiftspligtige; f. Eks. er der en enkelt med en Værdistigning af 800 Kr., der bliver afgiftspligtig af et Beløb paa 700 Kr.

Ved Kolding Sydbane ligger der to store Kommuner, Bjært og Stenderup. Der var i disse to Kommuner en samlet Værdistigning paa 370,000 Kr., men det afgiftspligtige Beløb udgjorde kun 16,000 Kr. Man har endogsaa haft Eksempel paa, at en enkelt meget stor Ejendom, som havde en fra Jernbaneanlæg hidrørende Værdistigning paa 20,000 Kr., ikke blev afgiftspligtig.

Aarsagen hertil er, at der i Jernbaneskyldloven findes en Bestemmelse om, at for saa vidt Værdistigningen ikke overstiger 10 pCt. af Ejendommens samlede Værdi, er den ikke afgiftspligtig. Det er jo indlysende, at paa en lille Ejendom, hvis samlede Værdi ikke er ret stor, og som ligger ret nær op ad en Station paa en nyanlagt Jernbane, vil den af Baneanlæget medførte Værdistigning meget hurtigt naa op over de 10 pCt., og Ejendommen bliver derved afgiftspligtig, medens f. Eks. Værdistigningen af en stor Landejendom, som maaske kun indtræder derigennem, at Driften bliver lettere ved, at Jernbanen kan benyttes til Transport af Varer fra og til Gaarden, i de allerfleste Tilfælde ikke, selv om den bliver endogsaa ret betydelig, 2—3—4 Tusinde Kroner, som jeg har nævnt Eksempler paa, vil naa op over de 10 pCt. af Ejendommens samlede