

## Jærnbaneskylden.

Af

Cand. polit. **Helge Smith.**

---

Medens Henry George's Plan om Konfiskation af den nøgne Jordværdi til Fordel for det hele Samfund endnu kun har fundet en meget stærkt begrænset Anvendelse i Praksis, har det Kampskrig, hvormed Georgeisterne i vore Dage fylder Luften, unægtelig bidraget meget til at vække og skærpe Interessen for det økonomiske Fænomen, der i daglig Tale, politisk Agitation og videnskabelige Fremstillinger almindelig kaldes »Grundværdistigningen«. Den almindelige Retsbevidsthed, der har saa svært ved at forlige sig med en almindelig Konfiskation af de alt eksisterende Jordværdier, synes allerede nu ganske fortrolig med Tanken om, at visse nye Værdier bør overføres til det Samfund, der har frembragt dem, og ikke tilfalde dem, der er Ejere af de økonomiske Goder, som stiger i Værdi. Sit »georgeistiske« Præg faar denne Tankegang om Værdistigningernes Overførelse til den værdiskabende Faktor derved, at den højst inkonsekvent kun omfatter Jordværdistigninger. Fælles for den georgeske Jordværdiskat og »Grundværdistigningsafgifterne« — de

Former, hvorunder de forskellige Konfiskationer foreslaas eller allerede er gennemførte — er en Række praktiske Vanskeligheder. For Værdistigningsafgiftens Vedkommende har disse bevirket, at man er gaaet meget forsigtigt til Værks med Beskatningens Gennemførelse; man har som Regel holdt sig til de Tilfælde, hvor Stigningen har været særlig stor og særlig let at paavise; man har dernæst indskrænket sig til at konfiskere mindre Dele af Værdistigningen. Det er systematisk heldigt at dele Jordværdistigningsafgifterne i to Grupper: almindelige og specielle. Ved »almindelige« forstaas da saadanne Afgifter, som lægges paa alle Jordværdistigninger indenfor et bestemt — kommunalt eller statsligt — Samfunds Omraade, ved »specielle« saadanne, der lægges paa Jordværdistigninger, der fremkommer som Følge af specielle Samfundsforanstaltninger. Afgifter af sidstnævnte Art er herhjemme bragt til Anvendelse i Forbindelse med Anlægget af Esbjerg Havn, jvf. Lov af 16. Juni 1908 og ved de nye Baneanlæg i Henhold til Jærnbaneloven af 27. Maj 1908; sidstnævnte Afgift har faaet Navnet »Jærnbaneskyld« og er Genstanden for nærværende Afhandling.

Tanken om at anvende Værdistigningsafgift ved de mange projekterede nye Jærnbaneanlæg kom allerede frem i Kommissionen, som udarbejdede Forslaget til den Jærnbanelov, der skulde afløse Loven af 1894. De store Krav, som de mange Baneanlæg vilde stille til Statskassen, bragte ganske naturligt Spørgsmaalet om Dækningen af Udgifterne frem, og under Forhandlingerne herom blev Opmærksomheden henledt paa den Værdiforøgelse, en Del Ejendomme vilde faa ved de

nye Anlæg. Tanken vandt — siges der — Tilslutning fra saa godt som alle Sider\*); men da man ikke kunde overkomme at forme et bestemt Forslag til Løsningen af dette finansielle Spørgsmaal, endte man med at anerkende Tanken og henstille den til Regeringens nærmere Overvejelse. Indenfor Lovgivningsomraadet havde man vel ikke i Kommissionen fundet »Fortilfælde«, men Opmærksomheden rettedes straks mod Slangstrupbanen, hvor en Værdistigningsafgift var bleven praktiseret ad Frivillighedens Vej og i det første Aar, da den ydedes, givet en saa betydelig Indtægt som 117000 Kr.

Regeringen fulgte den af af Jærnbane-kommissionen givne Opfordring, og Forslaget til den nye Jærnbanelov indeholdt i et Afsnit C Bestemmelser om, at der af den Værdistigning, som tilførtes en Ejendom ved de i Lovforslaget omhandlede Anlæg, skulde svares en Afgift til dem, som bestred Udgifterne ved Anlægget. Grundlaget for Afgiften, hvis Højde var 50 % var en Vurdering. Afsnit C af Jærnbaneloven blev med nogle Ændringer vedtaget af Folketinget. Paa dertil i Landstinget givne Opfordring blev Afsnit C taget ud af Loven og erstattet med en § 14, en Art Løfteparagraf. Ifølge denne skulde der af den Værdistigning, som ved de i Loven nævnte nye Jærnbaneanlæg — med Undtagelse af Dobbeltsporet paa Banestrækningen Nyborg — Strib og Ombygningen af Vejle—Give Banen — tilføres de Ejendomme eller Grunde, der nyder godt af Baneanlægget, svares en Afgift til dem, der udreder

---

\*) Denne almindelige, principielle Tilslutning til Tanken kom igen atter og atter paa Sagens forskellige Stadier.

Anlægsudgifterne, for de Privatbaners Vedkommende, hvortil intet Statstilskud ydes, dog kun naar Koncessionshaverne ønsker det. Et Forslag til Lov om denne Afgift vilde — efter at Spørgsmaalet havde været overvejet i en af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsat Kommission paa indtil 17 Medlemmer, hvoraf hvert af Rigsdagens Ting skulde udpege 5 — være at forelægge i den næst paafølgende Rigsdagssamling. Endelig bestemtes det, at ingen af de nye Baner kunde aabnes for Drift, førend den paagældende Lov om Værdistigningsafgift var traadt i Kraft.

I Henhold til denne Jærnbanelovens § 14 blev den nævnte Kommission nedsat i Maj 1908 og afgav Betænkning i Marts 1909. I Kommissionen havde et Flertal paa 11 Medlemmer samlet sig om et »Forslag til Lov om Jærnbaneskyld«. Et Mindretal stillede Ændringsforslag til Flertalsforslaget, hvorved Afgiften lempedes noget. Et andet Mindretal stillede et selvstændigt Forslag til Lov om Værdistigningsafgift paa Grundlag af Vurdering af Ejendommene, hvoraf der skulde dannes et Fond, »der skal støtte Drift og Forrentning af den paagældende Bane«; dette Forslag tog særlig Hensyn til mulig indtrædende Værdiforringelser, idet der af Fondet »først udredes en Godtgørelse for Ejendommens ved Baneanlægget foraarsagede Værdiforringelse«. Et tredje Mindretal stillede Forslag om en Værdistigningsafgift paa Grundlag af opnaaede Salgspriser. Endelig stillede et fjerde Mindretal, som i en længere Betænkning forfægter georgeistiske Principper, Forslag om en »aarlig stedsevarende og uafløselig« Jærnbaneskyld paa 4 % af den Værdi, som tilføres de paagældende

Jordlodder (eller Dele af saadanne) ved Jærnbane-anlægget, saaledes som denne Grundværdi konstateres af et særligt Vurderingsnævn. — Kommissionsbetænkningen udmærkede sig ikke ved at bringe meget nyt. Den praktisk vigtigste Del af den, Flertalsbetænkningen, var ret kort og indlod sig ikke paa en mere almindelig Begrundelse af Afgiften eller Undersøgelser af dens mulige Virkninger. Det omtalte fjerde Mindretal gav en længere Kritik af Flertalsforslaget og en længere Begrundelse af Mindretallets eget; dette Bidrag indeholdt vel mange rigtige Bemærkninger, der burde have sat Spor i Loven, men led paa den anden Side meget ved de mange løse Paastande og Teorier, det var fyldt med.

Af den rige Grøde valgte Regeringen at forelægge Rigsdagen Flertallets Forslag, som Folketinget vedtog uændret i Samlingen 19<sup>08/09</sup>; i Landstinget naaede det ikke at blive behandlet i den Samling, og dette Ting fik det derfor med en ubetydelig Ændring forelagt i Efteraaret 1909. Med et Par Ændringer, som senere skal gøres til Genstand for nærmere Omtale, vedtog Landstinget Forslaget i Marts 1910; Folketinget gik — om end nødigt — med til Landstingets Affattelse, og den 18. April 1910 blev det til Lov ved Kongens Underskrift.

Jærnbaneskyld er — efter ovennævnte Lov — en særlig tidsbegrænset Afgift, der — foruden almindelig vedvarende Ejendomsskyld — svares af den Værdistigning, som ved de i Jærnbaneloven af 1908 nævnte

Jærnbaneanlæg\*) tilføres bebyggede eller ubebyggede Ejendomme eller Dele af saadanne. Afgiften svares dog kun, forsaavidt Værdistigningen er større end 10 % af Værdien af Ejendommen (eller en særligt vurderet Del af denne\*\*) »inden Baneanlægget, bortset fra dette« og svares kun af det overskydende Beløb\*\*\*). Værdistigningen fastsættes ved Vurdering. Naar Jærnbaneanlægget er rent privat, saaledes at Statskassen intet Tilskud yder, svares Afgiften kun, naar de, der søger Bevilling til Anlægget af Banen, ønsker det, og Ministeren for offentlige Arbejder efter samtlige foreliggende Omstændigheder finder Anledning til at imødekomme Begæringen. Jærnbaneskylden indbetales i Statskassen og fordeles — efter at Staten har faaet de af den forlods udredede Omkostninger dækkede — aarlig mellem denne og de øvrige i vedkommende Anlæg interesserede i samme Forhold, som de har ydet Bidrag til Banens Anlæg. Saafremt Jærnbaneskylden for hvert enkelt Baneanlæg skulde indbringe et større Beløb end en Sum, svarende til Anlægsudgifterne (uden Tillæg af Renter), skal det ved Lov bestemmes, hvorledes der skal forholdes med det overskydende.

---

\*) Jærnbanelovens § 14 undtog som foran nævnt Værdistigningen ved Dobbeltsporet over Fyn og Ombygningen af Vejle—Give Banen. Jærnbaneskylds Kommissionen foreslog denne Undtagelse ophævet, hvad den ogsaa blev.

\*\*) Se omstaaende ang. Lovens § 4.

\*\*\*) Er en Ejendom eller en Del af en Ejendom inden Baneanlægget, bortset fra dette 50,000 Kr. værd, svares der altsaa ikke Jærnbaneskyld, medmindre Værdien ved Vurderingen til denne fastsættes til over 55,000 Kr. Fastsættes den til 56,000 Kr., svares der Afgift af 1000 Kr. = 12 Kr. 50 Øre o. s. fremdeles.

Jærnbaneskyldens\*) Størrelse er  $1\frac{1}{4}$  0/0 aarlig af den i Henhold til Lovens Vurderingsregler konstaterede Værdistigning som Følge af Jærnbaneanlæget. Dens Varighed er 50 Aar fra den første Vurdering at regne; men naar der i mindst 30 Aar er betalt Jærnbaneskyld af en Ejendom, skal Ejeren endelig kunne frigøre Ejendommen for Behæftelsen ved at betale den efter en aarlig Rente af 4 0/0 kapitaliserede Afgift for de resterende 20 Aar.

Vurderingerne til Jærnbaneskyld foretages af de alt eksisterende Vurderingsraad, hvem dog Ministeren for offentlige Arbejder kan tilforordne særlig sagkyndig Medhjælp, efter den samme Fremgangsmaade som ved Vurderingen til Ejendomsskyld. Naar en ny Banes Retningslinie og Stationernes Beliggenhed er endeligt approberede af Ministeriet for offentlige Arbejder, skal de afgiftspligtige Ejendomme ved den nærmest paafølgende halvaarlige Vurdering til Ejendomsskyld omvurderes og Værdistigningen paa Grund af Baneanlæget særlig ansættes; den nye Vurdering lægges ogsaa til Grund for Ejendomsskylden. I de følgende 30 Aar gentages Vurderingen til Jærnbaneskyld, hver Gang ny Vurdering foregaar; naar de 30 Aar fra den første Vurdering er gaaede, mener man ikke, at Jærnbaneanlæget vil bevirke yderligere Værdistigninger, og Vurderingen til Jærnbaneskyld ophører derfor. — Vurderingsraadene skal, naar Værdistigningen skønnes at

---

\*) Loven er desværre utrolig inkonsekvent i Brugen af Udtrykket »Jærnbaneskyld«, idet den dermed snart betegner Værdistigningen, som Jærnbaneanlæget har tilført Ejendommen, snart Afgiften, der skal svares af denne Værdistigning, jvf. f. Eks. § 9, 1. Punktum og § 6, 1. Stk..

fordele sig med væsentlig forskellig Styrke paa de enkelte Dele af en Ejendom eller et Matrikelnummer, fastsætte Værdistigningsbeløbet for de paagældende Dele for sig, en Regel, der sikkert vil vise sig at være af stor praktisk Betydning.

Fra georgeistisk Side er Loven om Jærnbaneskyld allerede lyst i Ban som ikke georgeistisk og slet; fra andet Hold er dens Gennemførelse betegnet som et farligt Præcedens for en georgeistisk — ja endog socialistisk (!) — Lovgivning. — Jærnbaneskylden har teoretisk set ikke meget med egentlig Georgeisme at gøre, men der er næppe Tvivl om, at den fra visse Sider har været ment som en Indrømmelse til Georgeisterne, og at den i praktisk Politik vil kunne komme til at spille en vis Rolle som Fortilfælde for Lovgivning i georgeistisk Retning. I Politik er Teorierne graa, og det, der vil blive husket, er det rent praktiske, at man ved Jærnbaneskylden dog begyndte at pille ved de store Konjunkturgevinster, som nedfælder sig i Jorden.

For at forstaa Jærnbaneskyldens Tilblivelse og den Skikkelse, Loven har faaet, gør man vel i at erindre dens nøje Sammenhæng med Jærnbaneloven af 1908. Jærnbanelovens ejendommelige Karakter af Tuskhandel i stor Stil gør det muligt i en Jærnbanelov at faa vedtaget Bestemmelser, som ellers vanskeligt naar gennem samtlige Lovgivningens Stadier; paa den anden Side bliver en »Jærnbanereform« vanskeligt en principrén, helstøbt Reform: Hensynet til at faa Jærnbaneloven gennemført i 1908 bevægede Folketinget og Regeringen til at lade Lovforslagets Afdeling C erstatte af den nye § 14, og paa den anden Side »tvang« Ved-



tagelsen af denne Løfteparagraf i 1908 Landstinget til i 1910 at gaa med til Jærnbaneskyldloven. Bestemmelsen i Jærnbanelovens § 14 om, at ingen af de nye Baner kunde aabnes for Driften, før Loven om Jærnbaneskylden traadte i Kraft, øvede i 1910 saa stærkt et Tryk paa Lovgivningsfaktorerne, at det fornødne Kompromis forholdsvis let kom i Stand. Man kunde ganske vist have valgt at ophæve Jærnbanelovens § 14 i Stedet for at opfylde den; men denne Udvej var af flere Aarsager ret vanskelig at betræde, ja den ansaas endog af mange for spærret; og saa maatte man jo blive enig, naar ikke Togene i Sommeren 1910 skulde holde paa de fuldt færdige Baner uden Tilladelse til at køre, fordi Rigsdagen og Regeringen havde lavet en umulig Lovbestemmelse. Forslaget til Lov om Jærnbaneskyld var fra Kommissionens Haand et Kompromis; det blev det endnu mere i Rigsdagen under Trykket af de ovenfor omtalte Omstændigheder.

Det vil lønne sig at dvæle lidt udførligt ved et Par af de Punkter, som principielt og praktisk er de vigtigste i Loven, for derigennem at uddybe Forstaaelsen af denne.

Under Forhandlingerne saavel i Kommissionen som i Rigsdagen blev det Standpunkt stærkt forfægtet, at kun den Værdistigning, der var konstateret ved en Omsætning, en realiseret Gevinst burde beskattes, og at opnaaede Salgspriser derfor — ligesom ved Slangrupbanen — burde være Grundlaget for den skattepligtige Værdistignings Fastsættelse. Af selve Ordføreren for den Landstingsgruppe, der i første Omgang stod paa dette Standpunkt, blev der imidlertid senere

anført en meget overbevisende Argumenttrække\*) mod »Omsætningsafgiften«, og hermed faldt praktisk talt Modstanden mod Vurderingsprincippet, mod »den direkte Værdistigningsskat\*\*). — For at gøre Omkostningerne ved Jærnbaneskylden saa smaa som muligt og for at opnaa Sammenhæng og Harmoni med den alt bestaaende Skattelovgivning, valgte man at knytte den nye Afgift nær til Ejendomsskylden og da navnlig gøre Vurderingen af Skatteobjekterne fælles.

Der er rejst Tvivl om, hvorvidt Vurderingsraadene var de rette Myndigheder at overlade Vurderingerne til Jærnbaneskyld — eller rettere, hvorvidt Ejendoms-skyldens Vurderingsmetode burde anvendes ved Vurderingerne til Jærnbaneskyld. Holder man denne Afgift tæt op ad Ejendomsskylden, saaledes som Loven faktisk gør det, jvf. dens § 1, er det naturligt at gøre Vurderingsmetode og Vurderingsmyndigheder fælles. Spørgsmaalet bliver saa for det første, om man paa den Maade er i Stand til at faa fat i de af Jærnbaneanlægene skabte Værdier, eller Forsøget med Jærnbaneskylden som Finansobjekt i mange Tilfælde vil forme sig »som en net Fiasko« — saaledes som det er spaaet ved dens Vugge. For det andet maa man gøre sig klart, om man ikke systematisk tager Værdistigninger med, som er skabte af andre Faktorer end Jærnbanen. Det maa nu bemærkes, at saavel Loven som Lovens Forarbejder (Kommissionsbetænkning etc.)

\*) Se L. Bramsens Bemærkninger til Flertalsforslaget i Kommissionsbetænkningen S. 17—18, jvf. Landstingstidende for 19<sup>09</sup>, 10, Spalte 88—89.

\*\*) Betegnelsen er hentet fra Robert Brunhuber: Die Wertzuwachssteuer, S. 13—14, Jena 1906.

kun giver meget ringe Vejledning for Vurderingerne udover Bestemmelsen i § 2, at Vurderingsraadene skal fastsætte Værdistigningen efter »de samme Forskrifter angaaende Fremgangsmaaden, der er gældende for Ejendomsskylden«. Der er ikke saaledes som i Regeringsforslaget til Jærnbanelovens Afsnit C fastsat noget om, at en bestemt Ejendomsskyldsvurdering skal tages til Udgangspunkt; man har af Hensyn til de højst forskellige Forhold ved de forskellige Baner (f. Eks. de forskellige Tidspunkter for Projekternes Fremkomst o. lign.) villet stille Vurderingsraadene frit med Hensyn til, hvorledes de vil udfinde Værdistigningens Størrelse. Formodentlig bliver det i Praksis saa godt som altid nødvendigt at gaa ud fra en tidligere Vurdering til Ejendomsskyld og som den første Værdistigning at tage Differencen mellem Værdien da og Værdien ved den første Vurdering til Jærnbaneskyld. (Dog maa der selvfølgelig i dette Beløb ske Fradrag for de Værdiforøgelser, der paa anden Maade end ved Jærnbanens Anlæg er tilførte Ejendommen eller en særligt vurderet Del deraf). — Aarsagen til, at »en bebygget eller ubebygget Ejendom« ved Anlægget af en Jærnbane kan stige i Værdi, er den, at dens Beliggenhed økonomisk talt forandres. Beliggenhedsmomentet paa virker utvivlsomt hovedsagelig selve Grunden, og den Værdistigning, Jærnbaneskylden skal ramme, er i det væsentlige en Stigning i Grundværdien. Heraf følger atter, at man gaar en Omvej, naar man søger at udfinde den skattepligtige Værdistigning paa den af Loven foreskrevne Maade; at man paa denne Omvej er udsat for at gøre mange Fejl, er givet; men derfor er det ingenlunde udelukket, at man kan naa et

nogenlunde rigtigt Resultat. Det vilde vel nok have ført mere direkte til Maalet, hvis man havde valgt at lade Jordens nøgne Værdi udfinde og dernæst Værdistigningen i den alene. Men den store Vanskelighed ved denne Fremgangsmaade er jo, at »Jordens nøgne Værdi« endnu ikke har været Genstand for Ansættelse i Danmark — og helt uden Erfaringsgrundlag kan man nu en Gang ikke saa godt arbejde, naar det gælder om at fastsætte Skatteobjektets Størrelse.

En Forskel fra Ejendomsskyldsvurderingerne ligger i Reglen om, at Dele af en Ejendom ifølge Lovens § 4 kan vurderes særskilt til Jærnbaneskyld. Denne Regel har sin største Interesse i Sammenhæng med Reglen i Lovens § 5 om 10% Fradraget og virker som en Art Ventil paa denne. Ved den særskilte Vurdering — og Ansættelse til Afgiften — kan det saaledes undgaas, at en stor Værdistigning paa en mindre Del af en stor Ejendom slipper for Jærnbaneskylden.

At hele det vigtige Vurderingssspørgsmaal foruden de mange teoretiske Vanskeligheder vil frembyde en Mængde praktisk overordentlig indviklede Forhold, stod vistnok de fleste klart under Forhandlingerne om Loven; dette har sikkert ogsaa bidraget sit til at give Loven dens yderst forsigtige Præg. — Saavel under Hensyn til, at der gerne skulde komme et finansielt godt Resultat ud af Jærnbaneskylden, som af Hensyn til fremtidige Reformers paa Værdistigningsafgifternes Omraade er det at haabe, at Vurderingsmyndighederne vil kunne løse deres svære Opgave med Held.

Landstinget ændrede Lovforslaget, saaledes som

det forelaa udarbejdet af Kommissionen og vedtaget af Folketinget, paa to vigtige Punkter. Det erstattede en Bestemmelse om, at der i den aarlige Jærnbaneskyld for enhver Ejendom eller særligt vurderet Del af samme fradrages 3 Kroner, med Reglen i Lovens § 5 om 10 Procents Fradraget. En Bestemmelse svarende til den vedtagne Fradragsregel fandtes allerede i Jærnbanelovforslagets Afdeling C, men blev i Kommissionen erstattet med Reglen om 3 Kroners-Fradraget. De to Fradragsregler er af meget forskellig Rækkevidde. 3 Kroners-Fradraget i selve Jærnbaneskyldens Beløb vilde have ført til Lettelse i Afgiften for nogle smaa Ejendomme og til nogen Formindskelse i Vurderingsraadenes Arbejde. Synderlig rationel eller praktisk fornuftig var den ikke, men nogen videre Skade kunde den dog paa den anden Side ikke gøre. Den nu vedtagne Fradragsregel er baade irrationel i høj Grad og — i hvert Fald for det finansielle Udbytte af Jærnbaneskylden — skadelig. En Værdistigning paa en Tiendedel af den Værdi, en Ejendom (eller en særlig vurderet Del af en Ejendom) havde før Banen, bliver skattefri uden nogen anden Motivering, end at man derved mener saa nogenlunde at have befriet almindelige Landbrugsejendomme for Afgiften. Saadanne Ejendomme vil vel sjældent stige synderligt mere end 10 % i Værdi, naar der ikke kan gives dem anden Anvendelse end den hidtidige. Til at fritage Landbrugsejendomme for Afgiften kan imidlertid næppe paa-vises anden Grund end politiske Magtforhold\*). At

\*) I Jærnbaneskyld-Kommissionens Betænkning fremhæver Flertallet, at det ikke rationelt kan begrundes at fritage Landbrugsejendomme for Afgiften. »Kan en Værdistigning paa-vises og

Fradraget formodentlig vil formindske det finansielle Udbytte af Afgiften meget, kan faa stor Betydning i Fremtiden, fordi Værdistigningsafgifterne derved let uforskyldt kan bringes i Miskredit som Finansmiddel.

Landstingets anden Ændring var at nedsætte Afgiftsprocenten fra  $1\frac{1}{2}$  til  $1\frac{1}{4}$ . Ogsaa dette vil selvfølgelig bidrage til at formindske Udbyttet af Afgiften, men af principiel Betydning er Ændringen ikke; der er nemlig for den Sags Skyld lige lidt Princip i at tage  $1\frac{1}{2}$  og  $1\frac{1}{4}$   $\frac{0}{100}$ . Det principielt eneste rigtige Udgangspunkt for Fastsættelsen af Afgiftens Størrelse er den fulde Rente — 4  $\frac{0}{100}$  — af den Kapital, Værdistigningen repræsenterer, anbragt i fast Ejendom mod fineste Sikkerhed. Hensigtsmæssighedsgrunde — Hensynet til Vurderingens Usikkerhed og til eventuelle Værdifald — taler for, at kun en Del af Værdistigningen — i det oprindelige Regeringsforslag 50  $\frac{0}{100}$  — skal indbetales eller forrentes. Imidlertid er man med saa lav en Afgift som  $1\frac{1}{4}$   $\frac{0}{100}$  i Forbindelse med 10 Procents Fradraget naet saa langt ned, at de ovenfor anførte Grunde ikke slaar til, og der blev da ogsaa under Forhandlingerne om Loven ført andre i Marken. Først og fremmest blev det betonet, at det var et nyt og uprøvet Omraade, Lovgivningsmagten var inde paa, og at Forsigtighed her var en Nødvendighed, naar man vilde være sikker paa ikke at gaa nogen for nær. Et nærtbeslægtet, meget vigtigt Argument var det, at der ikke ved tidligere Jærnbaneanlæg er paalagt tilsvarende Afgifter;

---

henføres til vedkommende Jærnbaneanlæg, bør denne i Overensstemmelse med det til Grund for Forslaget liggende Princip beskattes, hvad enten Værdiforøgelsen falder paa en Byggegrund eller paa en ren Landbrugsejendom. Betænkningen S. 11.

det anførtes atter og atter, at Jærnbaneskylden er en Uretfærdighed mod de Egne, som Jærnbaneloven af 1908 skaffer Baner, navnlig da de i Sammenligning med de Egne, som tidligere — uden at betale nogen særlig Afgift — har faaet Baner, er fattige Landsdele. Endelig var det af Betydning, at Loven i Rigsdagen havde mange principielle Modstandere og lunkne Venner, som kun vilde gaa med til at vedtage den, naar Afgiften blev meget lav.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Jærnbaneskylden er en Skat eller ej, kom bl. a. frem i Forbindelse med Diskussionen om Ligheden Landsdelene imellem. Stort længere end til at sætte Paastand mod Paastand kom man ikke paa dette Punkt. Mod Paastanden om, at Jærnbaneskylden er en Skat, blev det hævdet, at den kun er et Bidrag til Jærnbanners Bygning fra de Personer, som ved disse have faaet en Formueforøgelse\*). Den sidstnævnte Definition indeholder vistnok den bedste samlede Forklaring, som kan gives af Jærnbaneskylden. Mangelen ved den er, at den i denne Forbindelse siger for lidt, da det slet ikke er udelukket, at nogle af disse Bidrag kan have Karakteren af en Skat. Den Del af dem, som tilflyder private, Personer og Selskaber, er selvfølgelig ikke Skat. Den Del af Bidragene, som tilflyder det offentlige, Stat og Kommune, er vel efter sin Oprindelse og Begrundelse et saakaldt »Bidrag« i samme Forstand som f. Eks. Grundejeres Bidrag til en Gades Asfaltering o. lign.; men i den Udformning, Jærnbaneskylden har faaet,

\*) Jvf. L. Bramsens Udtalelser ved 3. Behandling i Landstinget; Landstingstidende 19<sup>09</sup>/<sub>10</sub>, Sp. 770.

nærmer den Del, som tilfalder det offentlige, sig i høj Grad til en Skats Væsen, ligesom hele Afgiften jo fuldt ud har en Skats Form.

Til Sammenligning med Jærnbaneskylden finder man et karakteristisk »Bidrag« i Kommunernes Tilskud til Statsbaneanlægene, fastsatte til bestemte Summer pr. Banemil, altsaa bragte i Forhold til Udgifterne ved Anlægene. Nu kan et virkeligt »Bidrag« ganske vist godt paalignes og opkræves som Værdistigningsskat; men naar der som ved Jærnbaneskylden ingen Forbindelse er mellem Udgifterne ved Anlægget og »Bidragets« Størrelse\*), maa »Bidraget« rettest siges at være erstattet med en Skat. Denne henter ganske vist sin Begrundelse fra den Bidragspligt, som de vedkommende Skatteydere menes at have, fordi der er tilført dem en Formueforøgelse; men den taber ikke derfor sin Karakter af at være en Skat. Jærnbaneskyldens Skattekarakter er desuden understreget gennem dens nære Tilslutning til den almindelige Beskatning af fast Ejendom.\*\*)

Jærnbaneskylden er (bortset fra den Del, der tilfalder private) en Jordværdistigningsskat og maa bedømmes som saadan. En almindelig Diskussion for og imod Jordværdistigningsskatten og dens Stilling til det alt bestaaende Beskatningssystem skal ikke forsøges her; det skal kun fremhæves, at Jordværdistigningsskatten bør være et Led i en almindelig Beskatning af Konjunkturgevinster, saa vidt som en

\*) Jfr. Lovens § 14, der træffer Bestemmelse om, hvad der skal ske, hvis der fremkommer et Overskud af Jærnbaneskyld udover Anlægsudgifterne ved paagældende Jærnbane.

\*\*) Jfr. Lovens § 1: »foruden almindelig vedvarende Ejendomsskyld bliver der at svare ... Jærnbaneskyld ...



saadan overhovedet lader sig gennemføre. Selvfølgelig kan det være praktisk nødvendigt og derfor forsvarligt at gennemføre et saadant Skattesystem stykkevis, naar Maalet blot er at faa Systemet helt gennemført, og de enkelte »Stykker« udgør en nogenlunde organisk Helhed for sig; men saaledes forholder det sig desværre ikke med Jærnbaneskylden. Den har indenfor en ganske speciel Art af Konjunkturgevinster kun medtaget en lille Del, og idet den er begrænset til saa snævert et Omraade, kommer den til at fremkalde Ulighed, Uretfærdighed i Beskatningen. Det samme Skatteobjekt — Værdistigning som Følge af et Jærnbaneanlæg — beskattes ved gamle og nye Jærnbaneanlæg paa meget forskellig Maade, uden at der kan paavises nogen rationel Grund dertil. At et Jærnbaneanlæg er nogle Aar, maaske nogle Aartier gammelt, forhindrer ingenlunde, at der endnu kan fremkomme Værdistigninger som Følge af det. At noget saadant kan ske er jo netop forudsat i Jærnbaneskyldloven, idet Vurderingerne og den særlige Ansættelse af Værdistigningen fortsættes i 30 Aar.

Jærnbaneskylden burde da utvivlsomt have haft et langt større Omfang, end den fik, og dens Indførelse overfor de nye Baneanlæg alene kan kun forsvares med det rent subsidiære Argument, at man ikke kunde faa mere med, og at det gjaldt om at faa begyndt med Værdistigningsafgiften. Det har da ganske sikkert ogsaa sin Betydning, at der er begyndt, bl. a. fordi det nu er uforsvarligt ikke at fortsætte; men uheldigt er det, at man har begyndt saa lidt rationelt, som man har, da det let kan blive skæbnesvangert for den senere Lovgivning paa Værdistigningsafgiftens Omraade.