

oplyses, kunne ske, at Afgiften gaar tabt. Det kan jo heller ikke nægtes, at i Tilfælde af Arv eller Gave vil Afgiften være truet eller i alt Fald omvistelig. Heller ikke maa man glemme, at Salgsprisen ikke er afgørende for den Værdistigning, som har fundet Sted ved et Jernbaneanlæg. Der kan være en Forkærlighed hos Køberen for en ganske bestemt Ejendom, som har kunnet forhøje den Pris, han har villet betale for den, og der kan ogsaa have været en Pengeforslegenhed hos Sælgeren — det kan f. Eks. have været et Dødsbo, hvor man har ønsket at faa realiseret saa snart, som man kunde —, hvad der atter kan have forringet Salgsbeløbet. Og dette Salgsbeløb kan ogsaa influeres i op eller nedadgaaende Retning ved Konjunkturer, som ere ganske uden Forbindelse med Værdistigningen ved Jernbaneanlæg. Hvor bestemte Modstandere vi end vare — og det vare vi vel alle sammen, da det kom til Stykket — af en Kapitalbetaling *forud* paa Grundlag af en Vurdering, maatte det dog erkendes, at en Kapitalbetaling bagud paa Grundlag af Salgsprisen i mange Tilfælde vilde føre til et urigtigt Resultat og ofte gøre Afgiften illusorisk. Det er under disse Omstændigheder, at man i Kommissionen langt om længe blev enig om, at Afgiften hverken skulde betales bagud eller forud.

Efter at man var kommen paa det rene med, at man vilde have Afgiften, men at man hverken vilde have den forudbetalt paa Grundlag af en Vurdering, da det kan føre til stor Uretfærdighed og stort Tab for Ejerèn, og heller ikke vilde have den betalt bagud, fordi det i saa mange Henseender frembyder Mangler, af hvilke jeg nys her har nævnt nogle, er det ganske logisk, at man i Kommissionen er kommen til en paa Tid begrænset aarlig Afgift, saaledes som altsaa Lovforslaget foreslaar. Og saa maa det ikke oversees, at ved at foreslaa dette opnaar man at bringe denne Afgift i en ikke blot ønskelig, men efter min Overbevisning ganske nødvendig Forbindelse med vor nu bestaaende EjendomsskatteLov, nemlig Loven om Ejendomsskyld. At dette er nødvendigt, har jeg fra denne Sags Begyndelse forfægtet her i Salen og behøver derfor ikke at komme videre ind derpaa. Jeg har forfægtet det i Modsætning til det Regeringsforslag, som foreslaa den Gang, og hvor Afgiften var uden nogen som helst Forbindelse med Ejendomsskylden. Jeg har begrundet min Overbevisning ved første Behandling af Jernbanelovforslaget den

8. Marts i Fjor og tillader mig at henvisse dem, der maatte interessere sig derfor, til den udførlige Udtalelse derom i Tidenden Sp. 1049—51. I Korthed er der paavist, at ogsaa uden nogen særlig Lov vil der blive svaret Skat af Værdistigningen ved Jernbaneanlæg, nemlig gennem den normale Ejendomsskyld, eftersom Værdistigningen under alle Omstændigheder kommer til at udgøre en integrerende Del af Ejendomsskylden. Vil man altsaa have en ekstraordinær Afgift for Værdistigningsbeløbet, maa det blive for en nærmere bestemt Del af Ejendomsskyldbøbet. Men saa kan man umuligt have een Institution til at fastsætte Ejendomsskylden og en anden, som af Regeringen foreslaaet, til at ansætte Værdistigningen, altsaa to af hinanden uafhængige Vurderingsorganer om den samme Sag, Vurderingsorganer, hvis Vurderinger kunde og sandsynligvis vilde komme til forskellige Resultater, saaledes altsaa, at man vilde komme til to offentlige Vurderinger, som vare uafhængige af hinanden og forskellige med Hensyn til det samme Værdiobjekt. Det var dette, Regeringen havde foreslaaet, og det var det, som Folketinget havde vedtaget i Modsætning til, hvad der nu gennem dette Forslag bliver foreslaaet.

Naar jeg derefter gaar over til at sige, hvad der er de store Synspunkter for Lovforslaget, er det altsaa i Hovedsagen dette, at der i 50 Aar opkræves udover den almindelige Ejendomsskyld $1\frac{1}{2}$ pCt. af Værdistigningsbeløbet, hvilket saa benævnes Jernbaneskyld, og som tilfalder enhver, der har bidraget til, at det paa-gældende Anlæg er kommet til Stede, og vel at mærke i samme Forhold, som han har bidraget dertil. Der er saa fastsat en udstrakt Omvurderingsret for Ejeren, naar han nemlig mener, at denne Jernbaneværdistigning ikke længere er til Stede eller ikke er til Stede i samme Omfang som tidligere. Fremdeles er der indrømmet Ejeren en Afsløningsret efter 30 Aars Forløb, idet man mener, at efter 30 Aars Forløb vil Jernbaneskyldbøbet være, om jeg saa maa sige, konsolideret.

Dette er i allerstørste Korthed Indholdet af dette Lovforslag, der jo i øvrigt naturligvis indeholder en Mængde andre Bestemmelser, som ere nødvendige, men som ikke kunne siges at være det principielle eller afgørende.

Paa samme Tid som jeg altsaa i principiel Henseende har kunnet tiltræde Lovforslaget som vel stemmende med den