

## Nr 218.

Av herr **Winberg**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om rätt för det allmänna eller vederbörande järnvägsföretag att tillgodonjuta del i den jordvärdestegring, som uppkommer vid anläggning av järnväg.

Att tillkomsten av järnvägar haft en ofantlig betydelse för vårt lands ekonomiska utveckling i allmänhet, att produktionen härigenom uppnått dimensioner, som den annars icke skulle erhållit, att vi med andra ord ha järnvägarna att tacka för en ansenlig del av nationalförmögenhetens och nationalinkomstens stora ökning under de senaste årtiondena, är ställt utom allt tvivel. De mera påtagliga sidorna av detta förhållande äro i detalj belysta av professor *E. Heckscher* i hans arbete: »Till belysning av järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling» (1907).

Varken han eller någon annan har dock, så vitt bekant, sökt belysa järnvägarnas inverkan på förmögenhetsfördelningen mellan olika folklager och individer.

Att denna fördelning av de med järnvägarnas tillkomst förenade fördelarna icke sker lika, är utan vidare klart. Att somliga individer uppnå utomordentliga fördelar genom anläggandet av en ny mera betydande järnväg, att andras förmögenhetsvillkor varken försämras eller förbättras, att åter andras levnadsvillkor, om ock i mera enstaka fall, kunna rent av försämras därav, synes vanlig iakttagelse ge vid handen. Vetenskapligt belyst lär dock denna sida av saken ännu icke ha blivit här i landet.

Den danske ekonomen *S. Berthelsen* har behandlat denna fråga i en avhandling om »Jernbanerne og Samfundet», i *Nationalökonomisk Tidsskrift*, 1905. Han uppställer här frågan: »I hvilket forhold kommer jernbanens

*Bihang till Riksdagens protokoll 1913. 4 saml. 84 häft. (Nr 218). 1*

fordele rettelig de enkelte samfundsmedlemmer til gode?» och svarar ungefär som följer:

Frågan kan blott besvaras genom att noga betrakta järnvägarna i deras nyttighetsförhållanden till det omgivande samhället. — Den faktiska omständigheten, att järnvägarna äro *jordbundna* och att de med dem anknutna transportfördelarna blott kunna uppnås på de bestämda punkter, som kallas stations- eller hållplatser, medför nödvändigtvis, att det med järnvägarna förenade gagnet tilldelas olika orter *olika*, så att vissa delar av landet ha större fördelar av järnvägarna än andra. Stationerna kunna anses utgöra utdelningsställen för de med järnvägarna förenade samhällsfördelarna. Järnvägarna komma alltså folk till godo i förhållande till som man befinner sig eller bosätter sig nära stationen. Och då nu folk helst reser sina bopålar där, varest de flesta fördelarna finnas, så blir *jorden kring stationerna* det ställe, varest fördelarna av järnvägarna bottenfälla sig, och där de tack vare den genom folkets dragning mot stationsplatserna *nödvändigtvis ökade efterfrågan på jord* åter automatiskt genom det dagliga affärslivet komma till uttryck som höga och stigande jordpriser i förhållande till grannskapet med järnvägsstationerna. Icke på vissa individer utan på vissa jordstycken lagrar sig alltså efter hand en stor del av de med järnvägarna förenade ekonomiska fördelarna.

Med ledning av den lätt påvisliga och alltid gällande lag om förhållandet mellan järnvägens fördelar och jordens värdeförändringar uttalar Berthelsen den förmodan, att vi kanske just i de jordvärden, som bli följd av nya järnvägsanläggningar, ha den nu saknade måttstocken för bedömandet av särskilt lokala järnvägars produktivitet. Likaledes kan det mycket väl tänkas, att åtskilliga järnvägar, som icke kunna förräntas genom det nuvarande tariffsystemet, ha sitt fulla ekonomiska berättigande genom de nya jordvärden, som de skapa, men som nu ligga ouppsamlade av järnvägen, som frambragte dem. På samma sätt är det mycket möjligt, att vissa järnvägar skulle kunna anläggas på en långt tidigare tidpunkt än nu, om den naturliga jordprisstegring, som de framkalla, hade genom förnuftig skattelagstiftning i god tid tillförts dem.

Det är i verkligheten inte enbart den omständigheten, att de ökade markvärdena gå i enskilda personers fickor, man här har att räkna med, då det gäller de olägenheter det nuvarande tillståndet framskapar.

Även själva järnvägsanläggningarna, åtminstone då det gäller enskilda företag, kunna mången gång röna ett starkt inflytande av den i samband därmed beräknade stigningen av jordvärdet.

Just dessa alltid i mer eller mindre grad befintliga vinstutsikter gör, dels att frågan om järnvägens riktning blir föremål för mycken strid, och dels att linjen, så snart den beslutats, föranleder en ofta häftig och skadlig jordspekulation, jordavspärrning och uppskruvade priser, vilket alltid är till förfång för produktionen, såväl jordbruk som industri och byggnadsverksamhet. Det är uppenbart, att genom dessa missförhållanden kommer det med de nya järnvägsanläggningarna avsedda syftet, att öka produktionen och livsmedeltillgången och att därmed förbättra särskilt de mindre bemedlade klassernas levnadsvillkor, att väsentligen äventyras.

I Australien, där staten äger järnvägarna, bedrives en ganska omfattande propaganda för en sänkning av järnvägstarifferna med hjälp av grundvärdeavgifter, och en ansats härtill gjordes år 1910 av dåvarande finansministern, Mr Crawford Vaughan i Sydaustralien, ehuru det konservativa överhuset lyckades förhindra det progressiva förslagets upphöjande till lag.

I Danmark har man emellertid i någon mån åtminstone gått från ord till handling. Inledningen gjordes för några år sedan intressant nog av ett enskilt järnvägsbolag. Det gällde anläggningen av den så kallade Slangerupsbanan, en sträcka på 35 kilometer från Köpenhamn över Farum till Slangerup. Det visade sig vara förenat med svårigheter att erhålla lån, så att anläggningen höll på att äventyras. Bolagets styrelse vände sig nu till jordägarna kring den planerade linjen, till antalet omkring 150, och förklarade, att ett villkor för att banan skulle komma till stånd var, att de avlämnade 30 % av den värdestegring, som deras jord skulle komma att uppnå kring stationerna, under loppet av de första 30 åren efter järnvägens anläggning. Man lyckades verkligen också genom underhandlingar få jordägarna med härom; järnvägens andel i jordvärdestegringen skulle utbetalas vid inträdda försäljningar, varvid en från början överenskommen uppskattning av egendomarnas värde skulle tagas till utgångspunkt. Om därför en jordägare underlät att sälja under den fastställda perioden, skulle han således slippa utbetalningen. Å andra sidan skulle envar jordägare kunna befrias från alla förpliktelser genom att minst fyra år efter järnvägens anläggning en gång för alla betala ett visst belopp, vilket eventuellt skulle fastställas av en skiljedomstol. Sådan avlösning har endast jordägarna rätt att begära, däremot icke bolaget. Järnvägens kontraktsevenliga rätt kontrolleras därigenom, att ingen lagfart får lämnas på köpehandling med mindre järnvägsbolaget påtecknat, att dess 30 %-tal är inbetald eller annorledes avgjord.

Slangerupsexperimentet har intresse närmast som ett uppslag. Den

använda metoden däremot lämpar sig icke så väl för en allmännare tillämpning. Bland annat saknar man i överenskommelsen bestämmelser om rationell taxering. Emellertid hade initiativet säkert sin goda andel i att dåvarande trafikminister Högbro i början av år 1906 förelade Riksdagen, i samband med lagförslaget om nya såväl statsliga som enskilda järnvägsanläggningar, ett förslag om en »jernbaneskyld» (som den senare kallades).

Detta förslag gav anledning till långa debatter, vilka resulterade i att det speciella järnbaneskyldsförslaget uppsköts för att närmare utredas av en kommitté; däremot infördes i lagen (av 27 maj 1908) följande bestämmelse:

»— — — av den värdestigning, som ved de pågældende jernbaneanlæg tillføres de ejendomme eller grunde, der nyder godt af jernbaneanlægget, bliver der at svare en afgift til dem, som utrede anlægsudgifterne».

Det bestämdes vidare, att ingen av de nya järnvägarna fick öppnas för drift intill dess Riksdagen närmare beslutat om den ifrågavarande avgiften. För att närmare överväga frågan och eventuellt utarbeta lagförslag tillsattes en kommitté, i vilken även herr Berthelsen insattes. Kommittén var ganska splittrad; herr Berthelsen utarbetade således med instämmande av folketingsman Slengerik ett fullständigt lagförslag med en motivering, som i systematik och grundlighet vida överträffade flertalsbetänkandet. Detta senare vann dock i huvudsak Riksdagens bifall (lagen om järnbaneskyld 18 april 1910). Enligt denna lag skall avgift påföras sådana egendomar, vilka genom särskild officiell taxering konstateras ha uppnått värdefördelar genom vissa nya järnvägsanläggningar. Denna värdeökning skall dock, för att bli avgiftspliktig, utgöra minst 10 % av egendomens (eller särskild taxerad del av egendomens) värde före järnvägsanläggningen. Avgiften utgår av det överskjutande beloppet med 1 1/2 % årligen under 50 år. Avgiften skall tillfalla järnvägens kassa, taxeringen utföres av samma personer, som utföra taxeringen för egendomsskylden (fastighetsbevillningen).

Det har emellertid visat sig, att de praktiska verkningarna av denna lag ingalunda varit gynnsamma. I den mån den verkar, verkar den högst orimligt, såsom framgår av det följande. Avgiftsplikten är, som antytt, beroende av huruvida det nya jordvärdet utgör mera än 10 % av *hela* egendomens, alltså även byggnaders och jordförbättringars värde. Det blir därför mindre inträdd jordvärdeökning än egendomens storlek, som bestämmer, huruvida avgiften skall erläggas eller ej. En egendom med ett värde av exempelvis 150 tusen kr. fritages från avgift, om värdeökningen utgör mindre än 15 tusen kr., men samma värdeökning medför avgiftsplikt, om

den inträffar på egendomar med mindre totalvärde. En herrgård, vars värde är 500 tusen, kan genom järnvägen uppnå en värdeökning intill 50 tusen utan avgiftsskyldighet. Men ett småbruk på 5,000 kr. behöver blott uppnå en värdeökning av 500 kr. för att bli avgiftspliktig enligt lagen. Till lagens svårtillämplighet bidrar naturligtvis även, att avgiften ej är baserad på någon allmän, rationellt utförd jordvärdestaxering, som fränskiljer byggnads- och jordförbättringsvärdena. Att vid värdestegringsberäkning räkna med hela egendomsvärdet är så mycket oförnuftigare som byggnadsvärdena naturligtvis icke i nämnvärd grad påverkas av järnvägsanläggningen. En annan i talrika fall tydligen svårlöst uppgift är att bestämma, hur mycket av inträdd jordvärdeökning som kan anses ha förorsakats av järnvägsanläggningen å ena sidan och andra faktorer å andra. Dessa förhållanden tillsammans ha gjort lagen så gott som oanvändbar och man söker nu också få den upphävd eller omlagd efter nya grunder.

I vårt land ha ännu inga nämnvärda ansatser gjorts för lösning av denna fråga.

Några exempel kunna dock antecknas.

Vid 1907 års riksdag väcktes nämligen af hr *Jakob Pettersson* motion om: »att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, huruvida icke vid anläggning av statsjärnvägar, till tryggande av desammas ekonomi, skatt må kunna upptagas av den jordvärdestigning, som varder en följd av järnvägsanläggningen, samt, därest utredningen därtill giver anledning, för Riksdagen framlägga förslag till lagstiftning i ämnet». I motiveringen till denna motion heter det bl. a.: »De medborgare, som genom statens kostnader tillskyndas avsevärda ekonomiska fördelar, böra, i den mån dessa fördelar kunna tillförlitligt uppskattas, i proportion till desamma åläggas särskilda bidrag till ifrågavarande statskostnaders gäldande. Och på samma gång en sådan princip framstår som ett uttryck för en högre rättvisa än den som kommer till synes i vårt skattesystem, skulle en tillämpning av densamma helt visst i hög grad bidra till att ekonomiskt underlätta genomförandet såväl av den planerade inlandsbanan som av andra järnvägsföretag, vilka nu stå på dagordningen och vilka såväl av allmänna som av enskilda intressen påkallas.»

Vid samma riksdag hade emellertid i fyra olika motioner hemställts om utredning rörande beskattning av jordvärde eller jordvärdestegring i allmänhet, och med anledning härav hemställde sammansatta stats- och bevillningsutskottet, till vars behandling samtliga dessa motioner hänvisats, att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, huru-

vida och i vad mån, då så kallad oförtjänt jordvärdestegring förefinnes, denna skäligen bör göras till föremål för särskild beskattning samt för Riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Denna utskottets hemställan bifölls av Andra kammaren, varemot Första kammaren avtog densamma med 64 röster mot 14.

Beträffande den av hr Pettersson väckta motionen, så ansåg utskottet, att den utredning av spörsmålet om skatt å så kallad oförtjänt jordvärdestegring, som utskottet förordat, icke kunde undgå att omfatta jämväl den speciella sida av frågan, som framhållits i denna motion, varför utskottet hemställde att densamma icke måtte till någon Riksdagens särskilda åtgärd föranleda, vilken hemställan också av Riksdagen bifölls.

Någon särskild åtgärd att bringa denna del av den stora frågan om värdestegringsskatt inför Riksdagen har sedan dess icke föreslagits.

Det finnes dock exempel på, att även enskilda järnvägsbolag i vårt land, vid utvidgning av sitt järnvägsnät, passat på och träffat avtal med markägaren om en viss del i den jordvärdestegring, som genom järnvägens framdragande tillskapats.

Så träffades under senare delen av året 1909 en dylik uppgörelse mellan å ena sidan Stockholm—Rimbo järnvägsbolag, såsom ägare till Djursholmsbanan och å andra sidan direktör J. H. Palme såsom ägare av den mark den nya järnvägslinjen skulle genomgå. Huvudinnehållet i denna uppgörelse — som visserligen endast tillförsäkrar järnvägen *en del* av den uppkomna värdestegringen, men icke desto mindre är av en viss betydelse — är i huvudsak följande:

Utan ersättning upplåter markägaren till järnvägsbolaget med full äganderätt all mark, som erfordras för banslingans framdragande över Svalnäs ägor, förbinder sig att teckna en avsevärd del av byggnadskostnaden för den nya banlinjen i aktier i järnvägsbolaget och tillförsäkrar järnvägen del i den genom järnvägsanläggningen uppkommande värdestegringen å Svalnäs mark.

Varje station (hållplats) å den nya bandelen tänkes såsom medelpunkt för tre koncentriska värdestegringszoner, den innersta och bästa med 500 meters radie, den nästa liggande därutanför med en yttre radie av 600 meter och den yttersta zonen med 700 meters yttre radie. Jordägaren förbinder sig betala till järnvägsbolaget för hvarje kvadratfot mark som ägaren säljer av den innersta zonen 3 öre, av den mellersta zonen 2 öre och av den yttersta zonen 1 öre. För den inom dessa värdestegringszoner befintliga mark, som tillika ligger i sådan närhet till Danderyds eller

Svalnäcksvägens nuvarande stationer, att den faller inom på enahanda sätt omkring dessa stationer konstruerade zoner, skall avgälden i fråga utgå endast för så vida och i den mån som vederbörande markområde kommer inom en bättre zon i förhållande till den nya än till den förutvarande stationen.

Med tillämpning härav skall alltså för mark inom nya stationens 1:a och gamla stationens 2:a zon betalas 1 öre pr kv.-fot, inom nya stationens 2:a och gamla stationens 3:e zon betalas 1 öre pr kv.-fot, inom nya stationens 1:a och gamla stationens 3:e zon betalas 2 öre pr kv.-fot, varemot icke någon avgäld skall betalas för mark inom nya stationens 1:a och gamla stationens 2:a zon, inom nya stationens 3:e och gamla stationens 3:e zon, inom nya stationens 2:a och gamla stationens 1:a zon, inom nya stationens 3:e och gamla stationens 1:a zon samt inom nya stationens 3:e och gamla stationens 2:a zon.

Genom intekning i Svalnäs egendom är uppfyllandet av det ingångna kontraktets bestämmelser säkerställt såväl vad beträffar utfäendet av värdestegringsandelarna — vilka i sin helhet beräknats till omkring 160,000 kronor — som vad som angår en förbindelse från jordägarens sida, att samma bestämmelser, som innehållas i Djursholms byggnadsordning, komma att gälla för bebyggande av området, som öppnas till exploatering genom den nya bandelen.

Denna överenskommelse visar ju dock, att båda parterna i detta fall varit medvetna om det berättigade däri, att den som egentligen framskapar det ökade jordvärdet också bör erhålla åtminstone en del av detsamma.

För att ge en föreställning om vilka värdestegringar, som kunna inträda närmast till följd av järnvägsanläggningar, må ur E. Palmstiernas arbete »Kommunalpolitik» anföras följande, som avser Gnesta.

»Det lilla samhället ligger delvis uppkastat på en brant bergknalle, där husen knappt kunna haka sig fast. Järnvägen går fram på en utfyllning i sjön nedanför. Runt omkring var förr rama landsbygden. Järnvägen byggdes under åren 1855—61 och 1862 började trafiken. Strax började inflyttningen. Det blir liv i spelet. Där förr var obrukbar bergsterräng, gå tomter ur hand i hand. Den öde fläcken har 1900 912 och nu 976 invånare. Varje folkrörelse återspeglas uti en fluktuation i jordvärdet . . .

Den branta bergknallen (Gnesta nr 2) köptes mot litet ängsmark för 7,000 kronor på 1850-talet. Så kom järnvägen till. Då börjar spekulatjonen röra sig. Undan för undan säljes tomtmark å klinten till 20,000

kronors värde före 1897, då fastighetens återstod köps för 21,000 kronor. 1903 inropas den på konkursauktion av en smart stockholmare för 19,500 kronor. Han sålde tomter för 16,000 kronor och föryttrade sedan resten 1907 för ett pris, som uppges till minst 19,000 kronor. Järnvägen har således förorsakat en jordvärdestegring av 800 %. Ett annat fall. Mitt emot järnvägsstationen kostar marken nu 22,000 kronor tunnlandet. Där exproprierade staten 1855 efter 400 kronor. *Det är 5,500 % i värdestegring.*

Många andra av våra pigga småsamhällen ha uppstått på samma sätt som Gnesta under sista halvsekklet. Jag vill blott omnämna: Eslöv, Katrineholm, Hessleholm, Nässjö, Borlänge, Herrljunga m. fl.»

Från Boden, ett annat av dessa hastigt uppblomstrande järnvägssamhällen, meddelar en vederhäftig person, att tomter där sålts till ett pris av ända till 10 kronor pr kvm., ett pris som alltså närmar sig till 50,000 kronor pr tunnland. Det är icke så värst länge sedan, förklarade samma person, (innan platsen blev en viktig järnvägsknut) då samma jord kunde köpas till 500 kronor pr tunnland. Jordvärdet har sålunda kunnat stegrats ända till 10,000 %.

Ett annat exempel:

Ägaren till den mark, varå Norrvikens villastadssamhälle är beläget, har, enligt uppgift, från början betalt 21,000 kronor för densamma. År 1911 hade där sålts tomter för 600,000 kronor och ändock återstod mer än halva jordarealen. Den huvudsakligaste anledningen till det höjda markpriset här får givetvis tillskrivas den omständigheten, att statens järnvägar här anlagt en station eller hållplats.

I den ofvannämnda afhandlingen framhåller prof. Heckscher, att knappast någon stad i landet mera uppenbart påverkats av järnvägarna än Borås. »Redan banan Varberg—Borås har möjligen påskyndat samhällets utveckling, som varit god alltsedan, men det afgörande ögonblicket inträdde med öppnandet av Göteborg—Borås järnväg 1894 och de nya exportmöjligheter för statens textilindustri, som inträdde därmed.» Han erinrar om att under tioårsperioden 1890—99 hade Borås i förhållande till sin storlek den största folkökningen av alla Sveriges större städer.

Vi ha framför oss siffrorna för 1889 och 1903. 1889 var folkmängden 7,733; 1903 däremot 17,145, en ökning alltså av 122 %.

De taxerade fastighetsvärdena voro 1889 5,894,800 kr.; 1903 voro de uppe i 24,370,400, alltså en ökning av 300 %. Markområdet inom stadsgränsen utgjorde i det förra fallet 1,391 hektar; i det senare 1,396,



en ökning alltså av 5 hektar. Får man antaga, något som naturligtvis alltid är ovisst, att jordvärdet å *bebyggd och obebyggd mark tillsammans* utgör 50 % av taxeringsvärdet, så få vi en jordvärdeökning av mellan 9 och 10 milj. kr. under dessa 14 år. Pr hektar skulle ökningen vara från 2,100 kr. 1889 till 8,700 kr. 1903. Det behöver knappast betonas, att den stora jordvärdeökning, som faktiskt ägt rum, den må nu vara större eller mindre än här angivits, icke *enbart* är ett resultat av järnvägsanläggningarna.

Som ovan antyddes, hade den nämnda minoriteten inom den danska järnbaneskyldskommittén ägnat hela ämnet den systematiska framställning, som kommittémajoriteten avhöll sig från och även framlagt ett mera konsekvent genomförande lagförslag. Det bör då ha sitt särskilda intresse att erfara innebörden av detta inlägg från sakkunnigt håll.

Enligt § 1 skall av de bebyggda och obebyggda jordstycken eller delar av sådana, vilka åtnjuta fördelar av respektive järnvägsanläggningar, enligt nedanstående regler, utgöras *en årlig, permanent och oavlöslig* avgift, som benämnes *järnbaneskyld*.

Denna beräknas enligt § 2 med 4 % (fyra) av det värde på de ifrågasvarande jordstyckena eller delar av desamma, som uppstår genom järnvägsanläggningen, såsom detta jordvärde konstateras genom taxering efter de angifna reglerna.

Enligt i förslaget angivna grunder tillsätts särskilda taxeringsnämnder, vilka, eventuellt med hjälp av särskilt tillkallade sakkunniga, äga att fastställa jordvärdet å ifrågasvarande jordstycken. Denna jordvärdetaxering (§ 6) skulle gälla dels det värde, som fanns vid den senaste fastighetstaxeringen den 1 juli 1904 (alltså några år innan järnvägen slutligen bestämdes) och dels det jordvärde, som finnes vid taxeringens utförande. Skillnaden mellan dessa taxeringar skulle då beräknas som den genom järnvägen uppkomna jordvärdeökningen, med mindre det kunde påvisas, att jordvärdet under mellantiden hade ökats genom andra *allmänna* åtgärder eller förhållanden. — I dylikt fall gällde det för nämnden att söka särskilt beräkna den ökning, som järnvägen som sådan föranlett. Utföres taxeringen under hänsynstagande till en annan och *fördelaktigare* användning av jordstycket än den, som förekommer när taxering äger rum — såsom när åkerjord taxeras som trädgårdsjord, upplagsplats, byggnadstomt m. m. — göres nödig anteckning härom i nämndens taxeringsprotokoll.

Vid den förstnämnda jordvärdetaxeringen (§ 7) användes som utgångspunkt och ledning 1904 års fastighetstaxering eller senare fastighetstaxe-

ring, om denna befinnes vara lägre. För bebyggda jordstycken gäller det då att fråndraga en summa, som motsvarar byggnadens värde vid tiden för taxeringen, dock så, att intet jordstyckes grundvärde sänkes under vad ett lika gott stort och välbeläget, men *obebyggt* jordstyckes grundvärde samtidigt kan taxeras till. Nämnden har dessutom att vid taxeringens utförande ta hänsyn till de av expropriationsnämnderna betalda jordpriserna, förrättade egendomsköp eller lagligt gjorda utbud, för så vitt sådana fakta kunna anses utgöra giltigt uttryck för ifrågavarande jordstyckes *handelsvärde*, det vill säga det pris, som en kontant köpare vill betala till en villig säljare. Härvid har nämnden att noga iakttaga, att blott det värde medräknas, som motsvarar den normala ekonomiskt fördelaktigaste användningen av ifrågavarande jordstycke efter dess läge och beskaffenhet vid taxeringen, medan ingen hänsyn får tagas till den användning brukaren eller ägaren må göra av jordstycket.

Den första allmänna taxeringen skall, enligt § 8, såvitt möjligt vara utförd ett år efter järnvägens öppnande för drift. *Allmän taxering* utföres därefter vart 5:te år, medan särskild taxering av enstaka jordstycken kan utföras så ofta ifrågavarande ägare eller någon offentlig myndighet med rättsligt intresse i egendomen begär det. Omkostnaderna vid sådana särskilda taxeringar bäras av rekvirenten. Dessa sistnämnda taxeringar få utföras av de vanliga taxeringsnämnderna, supplerade med ett par av regeringen utsedda ledamöter. Sedan järnvägen varit under drift i 15 år, utföres inga ytterligare taxeringar.

Avgiften erlägges, enligt § 10, till staten halvårsvis. Den vidhäftar jordstycket med samma företrädesrätt som gäller för statsskatter och indrives efter samma regler.

I sådana fall, då taxeringen utföres under hänsynstagande till en annan fördelaktigare användning än den, som vid taxeringen ägt rum, har ägaren rätt att begära anstånd med den del av järnvägsavgiften som av nämnden anses motsvara sådan bättre användning, dock med tillägg av 4 % ränta och en halvårig ränta på ränta av 2 %. Sådant anstånd kan dock icke utan rättsinnehavarens samtycke medges på längre tid än 2 år och upphör när helst försäljning äger rum.

Rätt till järnvägsavgift skall även enligt detta minoritetsförslag tillkomma såväl enskilda som statens järnvägar, dock endast såvida järnvägens driftöverskott, beräknat efter av regeringen närmare fastställda regler, icke utgör eller med tillägg av avgiften överskrider 4 % på järnvägens anläggningsskapital under varje särskilt avgiftsår. Vad som därefter kan återstå

avsättes till en särskild järnbaneskyldsfond, om vars användning närmare bestämmes av lagstiftningsmakten.

Enligt § 17 skall järnvägsavgiften vid därefter förekommande taxering till fastighetsskatt eller jordvärdeavgift betraktas som en på jordstycket vilande fast grundbörd, vilken med sitt efter gängse regler beräknade kapitalbelopp minskar jordens skattepliktiga värde.

Och slutligen bestämmes i § 18, att såvida efteråt lag stiftas om *en allmän jordvärdeavgift eller jordskyld*, gällande för hela landet eller vissa kommuner, skall järnvägsavgiftens procent för respektive jordstycken sänkas med jordvärdeavgiftens procent intill den förra helt kan bortfalla.

Som framgår av ovanstående, har man i vårt södra grannland åtminstone gjort ansatser att på här ifrågavarande område åstadkomma några rättvist reglerande bestämmelser, under det att i vårt land ännu ingenting blivit åtgjort i detta avseende, vilket är att på det livligaste beklaga, ty hade denna fråga beaktats redan vid början av järnvägarnas tillkomst i vårt land, så hade säkert ofantliga värden kunnat komma det allmänna till godo, som nu i stället gå i enskildas fickor.

Det bör nu emellertid vara en trängande uppgift för Riksdag och regering att åstadkomma bestämmelser, som på ett rättvist sätt reglera förhållandena på hithörande områden. Ser man t. ex. på statens järnvägar och dess ekonomiska ställning, skall man finna, att dessa icke ens under de gynnsammaste konjunkturen lämna full förräntning på det i dem nedlagda kapitalet. Detta kanhända ännu mindre blir fallet, i den mån man vidare utvecklar statsbanenätet inom våra nordligare landsändar, då de därstädes anlagda bandelarna ingalunda under en nära framtid kunna vare sig förränta det i dem nedlagda kapitalet eller ens i många fall täcka själva driftskostnaderna. Då staten sålunda, antingen på beskattningsväg eller på annat sätt, måste bidra till förräntningen av en del av det i statsbanorna nedlagda kapitalet, förefaller det så mycket mera onaturligt, att de stora summor, som representera det ökade markvärde, som uppstår genom av staten bekostade järnvägsanläggningar, icke i någon mån skall komma staten till godo, utan i stället gå till enskilda jordägare, vilka icke på något sätt direkt bidragit till framskapandet av dessa ökade värden.

Ungefär liknande är även förhållandet beträffande vårt lands enskilda järnvägsföretag. Om man undantager ett mindre antal sådana, vilka kunna sägas äga en god ekonomi, befinna sig de övriga ingalunda i någon lysande ekonomisk ställning. Tvärtom förekomma ett stort antal sådana, vilka endast med svårighet kunna ordna sin ekonomi, och ofta få ju kommu-

nerna vidkännas stora uppoffringar i form av aktieteckning och dylikt för att trygga företagens bestånd; och ser man på dessa företags mellanhavande med staten, skall man finna, att många av dem icke ens kunna betala räntan på sina statslån, mycket mindre den föreskrivna amorteringen å desamma. Men detta hindrar inte, att många enskilda markägare, som råkat äga den mark varå järnvägen drages fram och särskilt där stationer eller hållplatser förlagts, skörda stora vinster i form av ökade jordvärden.

Att sådant förhållande måste påkalla ett ingripande från det allmännas sida borde ligga i så öppen dag, att det endast måste förvåna, att ingenting gjorts i detta avseende långt före detta.

När man går att lösa denna fråga, kan man naturligtvis tänka sig flere olika vägar. För det första bör man — sedan man fastställt efter vilka grunder och under vilka former på dylikt sätt åstadkomna värden skola uttagas — då det gäller statens järnvägsföretag klarlägga frågan, huruvida *hela* den konstaterade värdestegringen skall tillfalla staten eller ej. Likaså bör det ju, då det är fråga om enskilda järnvägsföretag, klargöras, huruvida värdestegringen skall komma endast järnvägsföretaget till godo, fördelas mellan staten och respektive järnvägsföretag, eller mellan staten, respektive järnvägsbolag och vederbörande kommun, eller eventuellt mellan de båda sistnämnda och markägaren. Samtidigt bör naturligtvis även utredas, icke allenast efter vilka grunder en dylik avgift skall utgå, utan också under *vilken form* den skall uttagas, om detta skall ske genom erläggande av en avgift en gång för alla, eller med en viss summa per år under viss angiven tid, eller så länge markägaren kan anses draga nytta av det uppkomna högre värdet.

Då det gäller enskilda järnvägsföretag, synes den uppfattning, som förfäktades av minoriteten inom den danska kommittén, att värdestegringen eller del därav skulle tillfalla järnvägen endast i de fall, då företaget icke lämnade 4 % ränta å det i detsamma nedlagda kapitalet, vara en synpunkt, som bör beaktas.

Man skall här möjligen hänvisa till, att frågan om oförtjänt värdestegring i sin helhet för närvarande är föremål för utredning. Därtill kan för det första anmärkas, att denna utredning icke tillkommit på grund av någon framställning från Riksdagens sida, varför ett uttalande åtminstone i denna del av frågan kan vara fullt på sin plats; för det andra kan det tänkas, att det ännu dröjer länge, innan Riksdagen kan komma i tillfälle att fatta beslut i denna fråga i hela dess vidd, varför starka skäl tala

för att tills vidare koncentrera sig på den del av denna stora fråga, som här berörts.

Det föreligger så mycket större skäl därtill, som under den närmaste framtiden en hel del järnvägslinjer komma att byggas såväl av staten som av enskilda, och då man särskilt från statens sida behöver noga taga vara på de möjligheter till ökade inkomster, som kunna finnas, utan att i samma mån som hittills skett betunga med indirekta skatter, så bör en sådan möjlighet att öka statsinkomsterna fortast möjligt tagas i anspråk.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att Riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller, det Kungl. Maj:t måtte verkställa utredning, på vilket sätt och i vilken utsträckning de ökade jord- och tomtvärden, som uppkomma genom anläggandet av järnvägar, må komma det allmänna eller de företag, som frambringat desamma, till del, samt för Riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

Stockholm den 1 februari 1913.

*C. Winberg.*

---