

délkeletre levő állásainkat megtámadja, megihusult.

Román arcvonal: Semmi fontos jelen-teni való.

A közúti forgalom megadóztatása.

Irta: Gál Miksa.

Legutóbb, amikor a városi jövedelemfo-kozás szükségszerűségéről szoltunk, rámutat-tunk arra, hogy a közúti forgalomnak adó alá vonása mennyire jogosult és mennyire in-dokolt. A számadatokkal adósok maradtunk és ezt itt pótolni kívánjuk.

Előre kell azonban bocsátanunk, amit kü-lönben már a multkoriban is kifejtettünk, hogy a jelen esetben amolyan egyszerű adóz-tatásról, adó kivetéséről nem lehet szó. Az állam, az néha kiméletlenül belenyul a ma-gánszemélyek vagy társaságok keresetébe, nem törődve avval, hogy ez által mennyiben sérti esetleg avval érdekeit, mert abból az elvből indul ki, hogy az összesség érdeke min-dig föléje helyezendő az egyesekének. A vá-rosoknál és jelesül Szeged városánál is más szempontok az irányadók. Igaz, hogy az első városi adók a városi gépezet, az adminisztrá-ció fentartása érdekében, tehát mondjuk ellenszolgáltatás nélkül vetettek ki, de már minden következő adónem, vagy pótdóme-lés csakis megfelelő ellenszolgáltatás kimuta-tása mellett volt keresztülvihető. Egy hid megépítése indokoltá tette a hidvámot, egy rakpart kiépítése a partjavadalmat, kórházak és egyéb közintézmények létesítése az erre vo-natkozó pótdónak a kivetését és így tovább.

Ha most már a forgalom városi adóztatá-sát vetjük fel, ugy evvel szemben is kell hogy a város valamit nyújtson. Nem a társaságra gondolunk itt, vagy legalább is nem csak a társaságokra, hanem a közönségre. És itt nyomban meg is találjuk az aequivalenst. Először is abban, hogy avval a jövedelem-szaporulattal, amelyet a város a forgalom megadóztatása után beszed, nagyobbodik be-vétele, tehát nem kénytelen, legalább az így befolyó összeg erejéig egyéb adónemeit emel-ni. Ez egymagában véve azonban nem kellő vigasz azok részére, — értjük alatta a városi lakosságot és nem az idegeneket, akiket ez egyáltalán nem érint, — akik az adóztatás folytán tényleg többet fizetnek a villamos használata folytán, kell tehát még oly látható és fogható előnyt produkálni, amelly legalább látszatra kellő aequivalensnek tetszék az eset-leges emeléssel szemben. Csak rá akarunk mutatni a volt 3%-os jelzálagsorsjegyek kon-vertálási műveletére. A sorsjegybirtokosok, a kik eddig befektetett pénzüket után 3%-ot huz-tak, előnyösebbnek látták erről a biztosított nagyobb nyereségek miatt lemondani. A tár-saság csinálta a jó üzletet, a közönség azon-ban mégis abban a hitben volt, hogy jobban jár, mert hiszen több alkalmat biztosítottak neki a nyereség istennőjét próbára tenni. So-kan ezt becsapásnak minősítették, pedig va-lóban nem az.

S ha itt nem is ily becsapásnak minősi-tett tervről van szó, mégis — szerény véle-ményünk szerint — csakis oly tarifaemelés számíthat a közönség osztatlan pártfogására, amely emelést ugyan, de egyben leszállítást is involvál, amely a várost mint szerződő fe-let és a közúti társaságot it kielégíti, amely tehát keresztülvitele esetén sem a farkast, sem a kecskét, sem a káposztát nem bántja.

Mielőtt tovább mennénk, bemutatjuk a közúti forgalmáról készült statisztikát, ame-lyet a társaság vezérigazgatója, Rosenfeld Nándor ur minden fentartás nélkül és a leg-nagyobb készséggel volt szíves rendelkezé-sünkre bocsátani, amely készségeért e helyen mondunk köszönetet:

	1	2	3	4	5	6	7
	2 km.		3 km.		4-5 km.		különb.
év	rendes jegy	katoná és gyermek jegy	rendes jegy	katoná és gyermek jegy	rendes jegy	katoná és gyermek jegy	különb. és díj
1909	2.298.400	105.400	343.200	33.000	130.100	8.200	2075
1910	2.723.800	121.200	386.900	26.200	147.000	9.200	2791
1911	3.137.000	153.100	439.300	31.300	175.700	12.600	3334
1912	3.464.400	179.700	470.300	37.700	200.600	16.000	4004
1913	3.326.700	203.300	477.900	51.600	209.700	27.000	4642
1914	3.767.500	345.600	499.000	86.200	260.200	32.600	4408
1915	4.665.300	890.200	619.700	209.300	443.500	119.900	4418

Első pillanatra feltűnik a háboru hatása a forgalom emelésére. Ez azonban nem sza-bad hogy megtévesszen. Igaz, hogy a város fejlődése, természetes fejlődése is visszatük-rözik fent itáblázatból 1913. évig, de a hábo-rus évek emelése olyannyira és oly szoros összefüggésben áll ép a háboruval, hogy ezt a rohamos felszökést természetes fejlődésnek tekintenünk nem szabad. Erre vonatkozólag különben is legutóbb oly részletességgel fej-tettük ki nézetünket, hogy itt azokat ismételni feleslegesnek véljük.

Mikép számítjuk most már ki azt az ala-pot, amelyből a város jövedelemszaporulata érdekében a további számításokat eszközöl-hetjük? Szerintünk csakis az átlagkiszámítás útján. Az átlagot pedig a következőkép álla-pítottuk meg: A hét évi adatokból első sor-ban kihagytuk a legkisebb és a legnagyobb forgalmat feltűntető éveket, tehát, ha a rova-tokat a beosztást illetőleg 1—7-ig jelöljük, kihagytuk az első rovatnál az 1909. és 1915. évet, a 2-iknél és 3-iknél ugyanezeket, a 4-iknél az 1910. és 1915. évet, az 5—6-nál az 1909. és 1915. évet és a 7-iknél az 1909. és 1913. évet. Ezek levonása után az említett rova-tokban foglalt számokat összeadtuk, ötöt megosztottuk és így átlagban 3.260.280, — 200.580, — 454.680, — 47.960, — 198.640, — 19.480 és 3791 számot nyertünk, ezekhez a szá-mokhoz hozzáadtuk a kihagyott két évi át-lagot, tehát 3.481.850, — 502.300, — 481.450, — 117.750, — 271.800, — 65050 és 3358-at és az így nyert számokat ismét kétfővel megoszt-va, mi nt átlagszámot a következőket nyertük az említett rovatok sorrendjében: 1. — 3.371.065; 2. — 351.440; 3. — 468.065; 4. — 82.856; 5. — 235.220; 6. — 41.765 és 7. — 3574. Ezekkel a számokkal mint véglegesekkel ki-vánunk operálni és ezekből a jövedelemfo-kozást fejleszteni.

1914. január 1. előtt a közúti 6 fillért sz-dett kilométerenkint, vagyis a tarifa volt felnőttek részére 12, 18, 24 és 30 fillér, kato-nák és gyermekek részére 8, 12, 16 és 20 fillér. 1914. január 1-től a város 20%-os tarifareduk-ciót eszközölt, aminek folytán a tarifa 10, 15, 20 és 25 fillérre felnőtteknél és 7, 10, 15 és 20 fillérre, katonáknál és gyermekeknél szállt le. Figyelembe véve most már a fenti táblá-zatokból fejlesztett átlagszámokat, valamint azt, hogy a 4—5 km. vonalon kihozott át-lagszámból háromnegyedet 4 és egynegyedet 5 kilométerre váltott jegyeknek vesszük, ugy a tarifaredukció folytán — ha a kedvezmé-nyes és bérleteseket egyenként 10 fillérjével számítjuk, — a közúti átlagbevétele 497.122 K 18 fillért tesz ki.

Ha most már azt mondjuk, hogy a há-boru folytán előállott szükségletek fedezése, illetve kevesebb városi bevételek emelése cél-jából a város tarifaemelését kíván és a reduk-ció előtti, tehát a kilométerenkénti 6 filléres árat óhajtja behozni, de a felemelt 20%-ból 50%-ot a maga és 50%-ot a társaság javára kíván elszámoltatni, akkor ezen — tehát 1914 január 1. előtti alapon számítva 594.276 kor. 04 filléres átlagbevételt nyerünk, a plussz 97.153 kor. 86 f., amiből a városnak 48.576 kor.

93 fillér jutna, nem érintve evvel a városnak a közutitól járó egyéb részesedését.

Itt mindössze ismét arra, a multkoriban bővebben kifejtett álláspontra kell visszatér-nünk, hogy egyoldaluan a város a tarifát nem emelheti, csakis a társasággal együtt, tehát a netáni plussz 50%-ára a társaság feltétlenül és szerintünk jogosan is fog igényt támasz-tani.

Az említett emelés folytán a városra te-hát mintegy 50.000 korona jövedelemtöbblet várna, de evvel csak a kérdés egyik oldalát világítottuk meg, t. i. az emelés oldalát. Fent kifejtettük azonban, hogy a város, ha bár-mi címen adót, új adót behozni akar vagy kényszerült, köteles egyben ellenszolgáltatás-ról is gondoskodni. S így itt egyedül az a körülmény, hogy a bevételi többlet folytán esetleg más adónem behozatalára a város nem kényszerül, elegendő ellenszolgáltatás-nak tekinteni nem lehet. De a közúti társa-ság jövedelemszaporulatának indokolására egymagában véve az a körülmény, hogy a szerződési viszonymál fogva máskép tarifa-emelésbe bele nem megy, minthogy ő maga is többbevételre tegyen szert, szintén nem megnyugtató. Kell, hogy a társaság is meg-felelő, vagy mondjuk látszatra legalább meg-felelő ellenszolgáltatást nyújtson, oly ellen-szolgáltatást, amelyet a város eszközöl ki, a melyet a társaság ennek folytán fog nyújta-ni. És így felvetődik az a gondolat, hogyan lehetne a tarifát leszállítással kapcsolatosan emelni. Az emelés meg legyen, mindkét szer-ződő fél élvezze annak előnyeit, de a leszállí-tás is egyben legyen keresztülvive.

Ezt a fából vaskarikát is meg lehet kon-struálni. Ha a szerződő felek a 2 kilométeres utvonat, az ugynevezett szakasz vitediját az 1914. január 1. előtti nivóra, tehát 12 fillérre emelik, és ennek megfelelően a katoná- és gyermekjegyek árát 8 fillérre, viszont az ezen tuli utvonatokat, tekintet nélkül azok távol-ságára egyöntetűvé teszik és mondjuk 16 fil-lérben, illetve a katoná- és gyermekjegy árát 12 fillérben állapítják meg, ugy valóban egy vitedij leszállítással kapcsolatos tarifaeme-lést léptetnének életbe. Ez esetben pedig az alapul vett átlagszámok segítségével kiszá-míthatjuk, hogy — a kedvezményes jegyeket ismét 10 fillérrel számítva — 560.480 K 40 f. átlagbevételt nyerünk.

Hogyan véljük most már itt a város több-jövedelmét biztosítottak? A társaság juttat-son a városnak bruttó bevételeiből 20%-ot, minden más részesedés azonban elesne. Ez a 20%, amely az év végével megejtendő elszá-molás után volna fizetendő, azonban sem vég-összeg még, mert csak 750.000 K bruttó bevé-telig terjedne, az ezen összesen tuli bevétei után és pedig minden megkezdett újabb 50 ezer koronától számítva további 1% volna té-ritendő a 750.000 K érintetlen hagyása mel-lét és ez is 900.000 K-ig, ezentul minden meg-kezdett 50.000 K után 15% volna téritendő. A kiszámítás tehát 950.000 K bruttóbevételig a következőkép volna eszközölendő: 750.000 K után 20%, — a fennmaradó 200.000 K-ból, 150 ezer korona után 23% és az így fennmaradó 50.000 K után 245%.

Az így tervezendő emelés és leszállítás a társaság helyzetét hátrányosan — szerin-tünk — nem fogja befolyásolni. Mi ugyanis átlagszámokkal dolgoztunk, ne felejtjük azonban el azt, hogy mindazon okok, amelye-ket mult cikkünkben felsoroltunk, és ame-lyek a forgalom bámulatos fejlődését ered-ményezték, 1917-ben semmikép, de azontul sem fognak hamarosan megszűnni. A háboru még valójában dühöng, de ha ma kezdődnek meg a várva-várt béketárgyalások, ugy bele-telik az egész 1917-ik év abba, amig a demo-bilizáció fokozatos eszközzésére gondolni le-het. Azok a magasabb piaci árak, azok a ma-gasabb munkabérek azonban, amelyek ma a villamos igénybevételét indokoltá teszik,