

A villamos vasút fölebbezése a közlekedési adó ellen.

(Saját tudósítónktól.) A villamos vasut részvénytársaság megfölebbezte a júniusi közgyűlésnek azt a határozatát, amellyel a elfogadta a tanácsnak a közlekedési adó behozatalára vonatkozó javaslatát. Az új szabályrendelet ellen a következő érdekes okfejtéssel vonultatja fel érveit a fölebbezés:

Nagyságos Polgármester ur! A tekintetes törvényhatósági bizottságnak 1918. évi június hó 20. napján tartott közgyűlésén a közlekedési adóról 317/1918. szám alatt alkotott szabályrendelet ellen *felebbezéssel* élünk a következő okokból:

1. Az 1886: XXI. t.-c. 15. §-a értelmében a kormány megengedheti, hogy a város illetékeit, helypénzket, vámokat szedhessen és az állam által igénybe nem vett új adókat is hozhasson be, ha mindez az állam jövedelmei csökkenése és az ipar és kereskedelem érdekeinek veszélyeztetése nélkül eszközölhető.

Az ország iparának és kereskedelmének legfontosabb segítő eszközei — a vasutak.

Minden időnek és minden illetékes tényezőnek állandó törekvése volt a vasutakat akként fejleszteni, hogy azok a kereskedelemnek és iparnak érdekeit minél tökéletesebben szolgálják.

A vasutak fejlesztésének egyik leghathatósabb és legjobban bevált eszköze a vasúti forgalomnak emelése, ennek elengedhetetlen feltételét olcsó díjszabás alkalmazása képezi.

Évtizedes tapasztalatok bizonyítják, hogy a díjszabás leszállítása a vasúti forgalmat fel lendíti, a díjszabás emelése pedig a forgalmat csökkenti.

Minthogy pedig a közúti vasut utasainak a közlekedési adóval való megterhelése és az utazásnak így módon való megdrágítása a forgalomnak szükségszerű csökkenését eredményezi és minthogy az utazásnak megdrágítása egyrészt az iparnak és kereskedelemnek általános érdekeivel ellenkezik, másrészt saját üzleti érdekeinket veszélyezteti, ennél fogva kétségtelen, hogy a panaszolt szabályrendelettel tervezett közlekedési adó behozatala az 1886: XXI. t.-c. 15. §-a értelmében meg nem engedhető.

2. Az 1886: XXI. t.-c. rendelkezései szerint a törvényhatóság szabályrendeleteket csak saját belügyeiben alkothat.

A törvény ezen rendelkezésének alkalmazása szempontjából belügyek azok, amelyeket a törvények kifejezetten olyanoknak nyilvánítanak és még mindazok, amelyeket az állam saját országos ügyeinek, államügyeknek nem nyilvánított.

A vasúti forgalomhoz az állami érdekek oly közvetlenül fűződnek, hogy az ezen érdekeket szolgáló közigazgatás mélyen belenyúl az érdekeltek szabad cselekvési körébe és a vasúti ügyet ezen magasabb érdekek szempontjából szabályozza.

Ebből az okból a vasúti közigazgatás jogának forrásait képező törvények és rendeletek országos érvényűek és az azok szabályozott engedélyezésnek gyakorlása, valamint az engedélyezés feltételeinek megállapítása csak a törvényhozásnak és a kormánynak van fentartva. A vasutnak minden jogviszonyát országos érvényű rendelet és annak alapján kibocsátott miniszteri engedély-okirat szabályozza, amely a szerződő felek akaratának és szabad rendelkezésének szigorú korlátokat szab.

A vasúti közigazgatás tehát nem törvényhatósági belügy, hanem az államnak fentartott országos ügy.

A szegedi villamos városi vasut építésére vonatkozó 922/1907. számú miniszteri engedélyokirat is az 1886. évi július 8-án 4973. szám alatt az országgyűlés jóváhagyásával kibocsátott vasutengedélyezési szabályrendeleten alapul és 3. §-ában ezen vasutengedélyezési szabályrendeletnek, valamint a vasúti közigazgatási jogra vonatkozó egyéb országos törvényeknek és rendeleteknek betartá-

sát a szerződő feleknek egyaránt kötelességévé teszi, amely engedélyezési mód is kétségtelenné teszi, hogy a szegedi közúti vasút ügye nem községi belügy, hanem olyan állami ügy, amelyet helyi és magánérdekű intézkedések joghatályosan nem érinthetnek.

Minthogy az előadottaknál fogva a törvényhatóság szabályrendelet-alkotási joga vasúti ügyekre általában és a szegedi közúti vasút ügyeire ki nem terjed, ennél fogva a törvényhatóság a panaszolt szabályrendelet megalkotására törvényes jogkörrel nem bír.

3. A panaszolt szabályrendelet szerződés jogainkat is sérti.

4. Szerződésünk 2. §-a értelmében szerződésbeli jogainkat kizárólag azon feltételek mellett gyakorolhatjuk, amelyeket az engedélyokirat és a szerződés ilyenekül megállapított.

Ezen feltételek közül a viteldijakat tárgyzó 7. §. értelmében az utas csak olyan díjterheléssel terhelhető, amelyet a szerződés viteldij címén engedélyez.

A városnak a vállalat jövedelméből biztosított előnyöket tárgyzó 8. §-a kimerítően sorolja fel azokat a módokat, amelyek szerint a város a vállalat jövedelméből részesedik.

A szerződésnek mindkét ezen rendelkezésén a panaszolt szabályrendelet tulteszi magát, mert egyrészt az utas által teljesítendő fizetésnek mérvét felemeli, másrészt az utas által elérendő többletet a maga részére igényli, vagyis lényegileg a város javára szolgáló viteldijemelést rendel el.

Hogy ez a közlekedési adónak elnevezett viteldijemelés a forgalomnak szükségszerű csökkenését fogja eredményezni, az a dolog természete és a gyakorlat tapasztalatai szerint kétségen felül áll.

Míg azonban a szorosán vett viteldijak emelése esetében a vállalat az emelésnek megfelelő viteldij többletet kárpótlást nyer a kisebb forgalom által csökkent bevételekért, addig a panaszolt szabályrendelet csupán forgalmi és bevételi csökkenéseket eredményezne és a bennünket érő hátrányokkal járó anyagi előnyöket a városnak juttatná.

A szerződésnek így lényeges és hatásai-ban legfontosabb feltételeit egyoldalulag módosítani, szerződésileg megállapított jogainkat és kötelezettségeinket terhelőkre megváltoztatni és a törvényhatóságot kötelező szerződéses jogainkat meghiusítani a törvényhatóságnak szabályrendelet alkotásával sem áll jogában.

2. Sérti a panaszolt szabályrendelet a szerződésnek a város beváltási és háramlási jogaira vonatkozó rendelkezéseit is.

A szerződés 11. §-a értelmében az engedélyidő lejártával a villamos vasut megtérítési igény nélkül a város tulajdonába megy át, míg a 12. §. szerint a városnak jogában áll a vasutat és tartozékait előbb is beváltani.

A vasut háramlása a befektetett tőke teljes amortizációján, a beváltási ár a beváltást megelőző évek jövedelmátlagán alapul.

A szerződésnek ezen rendelkezéseiből kétségtelen, hogy egyik fél sem tehet olyan intézkedést, amely a másik félre a háramlás vagy beváltás szempontjából káros, vagyis mi üzleti jövedelmünket a valódinál kedvezőbbre nem tehetjük, a város pedig azokat nem csökkentheti.

Ha azonban a város a szabályrendeletben tervezett adó behozatalára feljogosítva lenne, akkor ennek segítségével vagy más hasonló rendszabályok alkalmazásával jövedelmünket tetszése szerint annyira csökkenthetné, hogy egyrészt a befektetett tőke amortizációját tenné lehetetlenné, másrészt a megváltási összeget a maga előnyére mesterségesen leszállíthatná, ami a szerződés szellemét, de kifejezett egyes rendelkezéseit is súlyosan sértené.

Az előadottaknál fogva tisztelettel kérjük:

miszerint ezen felebbezésünket a 317/1918. szám alatt megállapított szabályrendelet jóváhagyásának megtagadása és a közúti vasut igénybevételeért tervezett közlekedési adó megalkotásának elrendelése végett a belügyi magyar királyi Miniszter urhoz felterjesztani méltóztatassék.

POLITIKAI HIREK.

— Budapesti tudósítók telefonjelentése. —

(Wekerle ősszel új pártalakítási akciót kezd.) Hír szerint a választójogi törvényjavaslat törvényerőre válása által a miniszterelnök azt reméli, hogy a 48-as alkotmánypártból annakidején kilépők közül többen lesznek olyanok, akik nem látnak semmi eltérést saját és a kormánypárt mostani programja között. Wekerle őssze tervezi a pártalakítás akcióját. Programjának három pontjával: birtokpolitikai reform, a katolikus autonómia és a katonai kérdések megoldására szólítja fel a politikusokat. Reméli, hogy ezuttal sikerülne fog számottevő pártot alakítani. Wekerle munkapárti csatlakozókra is számít. Az új alakulásnál, ha bekövetkezik, személyváltások is lesznek. A belügyi és az igazságügyminiszteri tárca ebben az esetben gazdát cserél.

(Törvényelőkészítések a nyári szünetben.) Wekerle Sándor miniszterelnök a Ház elnapolása után is Budapesten marad. A nyári szünetet fontos törvényjavaslatok előkészítésével tölti. Ezek között első helyen van a választókerületek beosztásáról szóló javaslat, amely szerves összefüggésben áll a választójogi törvénnyel. A nyári szünet alatt készíti el a miniszterelnök az igazságügyminiszterrel együtt a választási bíráskodásról szóló törvényjavaslat tervezetét. A legsürgősebben megoldandónak tartja a miniszterelnök az összeférhetetlenségi törvény revízióját s ezért még a nyár folyamán elkészül az erre vonatkozó javaslat tervezete is. Ezen kívül a közigazgatás reformján is dolgozik a miniszterelnök. Elsősorban a vármegyei adminisztrációra vonatkozó törvénytervezet készül el. A közegészségügy reformjára vonatkozó törvényjavaslat-tervezeten is dolgozik a belügyminiszterium és ez rövidesen a szakemberek ankétje elé kerül.

Olasz hivatalos jelentés,

Sajtóhadiszállás, július 20. A Magyar Távirati Iroda jelenti: A Tonale vidékén a Monte di val Bellától északra, valamint Asolenen merész járőreink az ellenség vonalain túl előretörték és gazdag, az ellenség által hátrahagyott anyagot szállítottak be, köztük egy 105 milliméteres tarackot, egy 270 milliméteres bombavetőt, négy darab 140 milliméteres lövészárkagtyút, valamint több gépfegyvert. Az asiagoi fensíkon egy angol osztag rettentetően benyomult az ellenség vonalba és 195 foglyot ejtett, valamint 3 gépfegyvert zsákmányolt. A Brenta völgyében a Kollabrilla ryugati lejtőjén az ellenség részeges támadásait haladéktalanul visszautasítottuk. Négy ellenséges repülőgépet harcban lelőtünk.

Hintze hivatalában.

Berlin, július 20. Hintze külügyi államtitkár elfoglalta hivatalát.

Cadornát haditörvényszék elé állítják.

Bern, július 20. A Telegraphen Kompagnie római jelentése szerint Cadorna, Porro és Capello ellen indított eljárás tovább folyik. Mindhármukat a haditörvényszék vonja felelősségre.