

A főváros új adói

A bizalmas Konferencia nem foglalt állást — A közlekedési adó körül

(A Világ tudósítójától) A városházán ma délután bizalmas konferencia volt az új adók dolgában. A háború alatt megdöbbenően szaporodnak a kiadások; kellemetlenül nő a deficit és ezeknek a folyton-folyvást szaporodó kiadásoknak a fedezéséről gondoskodni kell. Az építkezés megállása valósággal csapást jelent a főváros háztartására és kétségtelen, hogy a háború likvidálása után még nagyon sok időbe telik, amíg a régi jövedelmi források háború előtti progressziója segít csökkenteni a főváros egyre növekvő terheit. Új jövedelmi forrásokra van tehát szüksége a fővárosnak és a legkiadósabb jövedelmi forrásnak mutatkozik a fogyasztási adó. Kétségtelen, hogy a meglévő fogyasztási adókat is emelni fogják, de ezenkívül adót vetnek ki a közfogyasztás olyan cikkeire is, amelyeket eddig a fiskus és a főváros megkímélt.

Már említettük, hogy a főváros föl akarja emelni a gáz és világító áram árát; de az ár-emelés mellett adót is akar kivetni a gáz és villamáram fogyasztásra. Meg akarja adóztatni a főváros a vigalmat, a szórakozást; a pezsgőfogyasztást; meg akarja adóztatni a telekérték emelkedését. Ebből a legigazságosabb adóból 6 millió koronás bevételt, a vigalmi adóból egymillió koronát remélnek a városházán. Az átírási elletéket teljesen a maga számára szeretné lefoglalni a város. De ha ez nem sikerülne, akkor mindenesetre szeretné fölemelni azt a részt, amelylyel eddig meg kellett elégednie. Az új örökösödési adó is a levegőbe lóg. Meg akarja adóztatni a főváros a helyi közlekedést is és az adótervek, adóideák nagy seregéről vitatkoztak ma délután a városházán. Sokat beszéltek, sokat vitatkoztak. Próbálták a város érdekeit összeegyeztetni a publikum érdekeivel és ez a kiegyeztetés nem könnyű dolog. A hosszú és intenzív vita azzal végződött, hogy az értekezlet kimondta, hogy *egyelőre nem foglal állást egyik adónem mellett sem, hanem a végleges döntést a budgetviták idejére hagyja*. Ha aztán majd a szigorú takarékoság elvei alapján összeállított költségvetés megállapítása után kiderül, hogy mennyi a deficit, akkor majd az adótervek közül kiválogatják a legkiadósabbakat a deficit fedezésére.

Természetesen a budgetvitáig még nagyon sokat fognak vitatkozni az új adótervekről. Elvégre is a villamos világítást 33 százalékkal, a világítógáz árát 10 százalékkal, az ipari gázét szintén 33 százalékkal akarják megdrágítani. Ebbe a drágításba nem mehetnek bele szó nélkül a fogyasztók.

Amint említettük: a közlekedést is meg akarja adóztatni a főváros. A villamosvasutakon, omnibuszon és propelleren tett minden egyes utazásra kétfilléres adót akarnak kivetni és ezt a kétfilléres adót a viteldíjjal együtt a kalauzok szednék be. Ebből az adóból *évi ötmillió* korona bevételt remélnek a városházán. De *mi fog történni, ha a magánkézben levő közlekedési vállalatok meg fogják tagadni a közlekedési adó beszedését?* Pédig nagyon könnyen megeshetik, hogy megtagadják. Elvégre is, a közlekedési vállalatokat csak olyan terhek és olyan funkciók teljesítésére lehet jog szerint kötelezni, amit a vállalatok szerződésben magukra vállaltak. A Közüti Vaspálya Társaság szerződése például kimondja, hogy a vállalat a vasutjain behozott áruk után köteles a főváros számára a városi vámot beszedni. Arról azonban nincs szó a szerződésben, hogy a közlekedési adót is köteles beszedni. A főváros ugyan az adó beszedéseért részesedést akar adni a magánkézben levő közlekedési vállalatoknak, de a vállalatok még így is idegenkednek az új adótól és erre megvan minden okuk. Egyrészt kétségtelen, hogy a közlekedési adó beszedése, különösen most, az aprópénzinség idején, sok kalamitásra ad alkalmat. Másrészt pedig a közlekedési vállalatok anyagi érdekeiket sok joggal féltik az új adótól. A közlekedési adó az utazó

publikum szempontjából a közlekedés megdrágításánál nem egyéb. Mivel pedig kétségtelen, hogy a közlekedés megdrágítása a forgalmi bevétel csökkentésére fog vezetni: érthető, hogy a magánkézben lévő közlekedési vállalatok tiltakozni fognak annak a bruttó bevételnek a csökkentése ellen, mely bevétel után a vállalatok kisebb-nagyobb részesedést fizetnek a fővárosnak. A Budapesti Villamos Városi Vasut négyszázaléknyi részesedést fizet a fővárosnak bruttó bevételéből; a Közuti Vaspálya Társaság pedig *tizenhat százalékot*. Ha tehát a főváros megcsinálja a közlekedési adót, akkor tulajdonképpen kétféle adót szed, ugyanazon a vállalaton; kétszer vámolja meg ugyanazt a bruttó bevételt. A kétfilléres közlekedési adó pedig nem is olyan csekélység. Vegyük például a „Közuti“ esetét. A Közuti Vaspálya Társaság a múlt esztendőben kb. 130 millió utast szállított és kerekszámban 20 millió korona volt a bruttó forgalmi bevétele. A kétfilléres forgalmi adó 130 millió utast számítva: 2.6 millió korona adóbevételt tesz ki; ez pedig a 20 millió koronás forgalmi bevétel 13%-át jelenti. Mivel pedig kétségtelen, hogy az utazás 13 százalékos megdrágítása jelentékenyen fogja rontani azt a forgalmi bevételt, amelyből a vállalat tizenhatszázalékos részesedést fizet a fővárosnak, ennél fogva könnyen megeshetik, hogy a *Közuti Vaspálya Társaság a közlekedési adó miatt pörrel fogja megtámadni a fővárost*.

Amint látjuk tehát, a közlekedési adóval még nagyon sok galiba lesz.

