

XXV ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

ПЪРВА РЕДОВНА СЕСИЯ

Стенографски дневникъ

НА

19. заседание

Четвъртъкъ, 28 мартъ 1940 г.

(Открито въ 16 ч. 20 м.)

Председателствували председателятъ Никола Логофетовъ и подпредседателятъ Никола Захариевъ. Секретри: Атанасъ Цвѣтковъ и Георги Михайловъ.

СЪДЪРЖАНИЕ:

Стр.

Стр.

Съобщения:

Тронно слово. Съобщение отъ председателя, че Негово Величество Царьтъ е благоволил да покани всички народни представители да присъствуватъ при поднасяне отговора на тронното слово, което ще стане на 30 т. м. 5 ч. 30 м. следъ пладне 379

Отпуски 379

Питания 379

Законопроекти 379

Предложения 379

По дневния редъ:

Пояснение по негласуване предложението на народния представител Минчо Ковачевъ по чл. 2 буква „с“ отъ закона за посрѣщане извънреднитъ разходи по обезпечаване сигурността на страна 380

Говорили: Д. Узуновъ 380

М-ръ Д. Божиловъ 380

Д. Пешевъ 380

Предложение за разрешаване износа на 300 тона оризъ 380

Законопроекти: 1. За измѣнение и допълнение на закона за разрешение на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата. (Първо четене — продължение разискванията и приемане) 380

Говорили: С. Ганевъ 380

К. Божиловъ 383

Е. Елимовъ 387

А. Радоловъ 388

М-ръ Д. Василевъ 390

2. За гражданската мобилизация. (Първо четене — прочитане) 393

Дневенъ редъ за следващото заседание 396

Председател Никола Логофетовъ: (Звъни) Има нужниятъ брой народни представители. Отварямъ заседанието.

(Отсъствуватъ следнитъ народни представители: д-ръ Атанасъ Поповъ, Атанасъ Кашевъ, Георги Сзинаровъ, Димитъръ Сараджовъ, Димитъръ Илиевъ, Дончо Узуновъ, Иванъ п. Константиновъ, Иванъ Гърковъ, Илия Славковъ, Матю Изановъ, д-ръ Петъръ Кьосевановъ и Тотю Маровъ)

Г-да народни представители! Негово Величество Царьтъ е благоволил да покани всичкитъ народни представители да присъствуватъ при поднасянето отговора на тронното слово. Поднасянето ще стане въ сѣбота, 5½ ч. следъ пладне. Моля г-да народнитъ представители точно на тоя часъ да бждатъ въ Двореца.

Облѣкло: за бюрото на Камарата — жакетъ. За членоветъ на комисията и другитъ народни представители, които нѣматъ жакетъ — тъмно облѣкло, а ония, които нѣматъ и тъмно облѣкло, могатъ да бждатъ и съ друго облѣкло.

Това съобщение като ви правя, повторно ви моля всички да бждете точни. Можемъ 1 сѣ съберемъ тукъ, въ Народното събрание, и оттукъ заедно всички да тръгнемъ. (Ръкоплѣскания)

(Председателското мѣсто се заема отъ подпредседателя г-нь Никола Захариевъ)

Председателствущъ Никола Захариевъ: Председателството е разрешило отпущъ на следнитъ народни представители:

на г-нь Александъръ Загоровъ — 1 день;

на г-нь Василъ Чобановъ — 1 день;

на г-нь Иванъ Гърковъ — 1 день;

на г-нь Димитъръ Илиевъ — 1 день;

на г-нь Димитъръ Киревъ — 1 день;

на г-нь д-ръ Атанасъ Поповъ — 2 дена и

на г-нь Димитъръ Сараджовъ — 2 дена.

Постѣпили сѣ питания:

Отъ народния представител г-нь Серафимъ Георгиевъ до г-на министра на земедѣлието и държавнитъ имоти, относно уволнението на администратора при Българската земедѣлска и кооперативна банка г-нь Генчо Мараджиевъ.

Отъ народния представител г-нь Дени Костовъ до г-на министра на правосѣдието, въ връзка съ необходимостта да се продължи до края на годината фаталниятъ за всички длѣжници срокъ 1 априлъ 1940 г.

Отъ народния представител г-нь Гаврилъ Ленковъ до г-на министра на търговията, промишлеността и труда относно покачването ценитъ на предметитъ отъ първа необходимостъ.

Отъ народния представител г-нь Коста Божиловъ до бюрото на XXV Народно събрание за неотговаряне на нѣколко негови питания, които сѣ били отправени до г-на министра на вътрешнитъ работи и до г-на министра на търговията, промишлеността и труда.

Постѣпили сѣ:

Отъ Министерството на търговията, промишлеността и труда — законопроектъ за измѣнение на чл. 10, алинея първа, и допълнение на чл. чл. 25 и 35 отъ закона за обществениитъ осигуровки.

Отъ Министерството на търговията, промишлеността и труда — законопроектъ за измѣнение и допълнение на чл. чл. 27, 78 и 85 отъ закона за минитъ.

Отъ сѣщото министерство — законопроектъ за измѣнение на наредбата-законъ за забраняване производството на обувка съ гумени подметки и токове.

Отъ Министерството на финанситъ — предложение за одобрение решенията на прощетарната комисия, взети въ заседанието ѝ на 13 мартъ 1940 г., протоколъ № 12.

Отъ сѣщото министерство — предложение за одобрение решенията на прощетарната комисия, взети въ заседанието ѝ на 13 мартъ 1940 г., протоколъ № 13.

Пристъпвамъ къмъ дневния редъ. Първа точка:

Одобрение предложението за разрешаване износа на 300 тона оризъ.

Дончо Узуновъ: Г-нъ председателю! Преди да пристъпимъ къмъ дневния редъ, искамъ да повдигна единъ предварителенъ въпросъ.

Вчера, при гласуването на чл. 2, буква е, отъ законопроекта за посрѣщане извънреднитъ разходи по обезпечаване сигурността на страната се направи една грѣшка, споредъ мене, като не се прие, по формални причини, предложението на народния представител г-нъ Минчо Ковачевъ, съ което се преследваше, къмъ членоветъ на събирателнитъ дружества и командитнитъ дружества безъ акции, които по закона се облагатъ два пѣти, да се прибавятъ и членоветъ на дружествата съ ограничена отговорност. Поради формални причини, понеже не било направено писмено, това предложение не можа да се гласува. По този начинъ азъ смѣтамъ, че остана откритъ въпросътъ за облагането на членоветъ на дружествата съ ограничена отговорност. Г-нъ министърътъ е съгласенъ и азъ моля сега да се гласува.

Председателствуващъ Никола Захариевъ: Има думата г-нъ министърътъ на финанситъ.

Министъръ Добри Божиловъ: Г-да народни представители! Още при разглеждането на законопроекта въ комисията, азъ предложихъ, къмъ членоветъ на събирателнитъ и командитнитъ дружества да се прибавятъ и членоветъ на дружествата съ ограничена отговорност. Не знамъ, обаче, защо въ комисията това предложение не се прие. Вчера, при гласуването на законопроекта на второ четене, действително г-нъ Минчо Ковачевъ и други двама-трима народни представители поискаха да се направи тази корекция и азъ казахъ, че нѣмамъ нищо противъ да се турятъ и членоветъ на дружествата съ ограничена отговорност. Г-нъ Минчо Ковачевъ, обаче, поради незнание на правилника, не направи писмено предложението си, поради което вчера неговото предложение не-можа да се сложи на гласуване.

Председателствуващъ Никола Захариевъ: Има думата народниятъ представител г-нъ Димитъръ Пешевъ.

Димитъръ Пешевъ: Г-да народни представители! Този въпросъ по този начинъ не може да се решава. Не се касае до изправяне на нѣкаква грѣшка отъ фактически характеръ, нито за нанасяне поправка отъ редакционенъ характеръ. Този въпросъ вчера бѣше повдигнатъ отъ г-нъ Минчо Ковачевъ. Той направи едно предложение, обаче не го направи въ надлежната форма, както повелява правилникътъ: той не го направи писмено. Поради това, макаръ и разискванъ този въпросъ тукъ, той не получи благоприятно разрешение. При това положение трѣбва да се смѣтне, че въпросътъ е изчерпанъ. Ако сега се желае да се направи нѣкаква поправка на закона, това ще трѣбва да стане чисто и просто по реда на измѣнението и допълнението на законитъ, но въ никакъвъ случай не може да стане по реда на изправление на фактически или редакционни грѣшки.

Азъ ви моля да спазвате правилника не само въ неговата буква, но и въ неговия духъ. Ще бѣде недопустимо опущение отъ гледна точка на правилника и на престижа на Парламента, ако по този начинъ постѣпваме при поправката на закони, които сѣ приети окончателно. (Ржкоплѣскания)

Ето защо азъ моля да не се приема това предложение.

Председателствуващъ Никола Захариевъ: Предложения за измѣнение и допълнение на отдѣлни членове на приети вече законопроекти, следъ като сѣ минали въ Народното събрание, не може да се правятъ. Измѣнения или прибавки се правятъ въ момента на приемането на отдѣлнитъ членове. Сега, макаръ и да е съгласенъ г-нъ министърътъ на финанситъ съ това предложение, то не може да се приеме.

Дончо Узуновъ: Най-малкото, да се отбележи, че г-нъ министърътъ на финанситъ е съгласенъ съ това предложение по чл. 2, буква „е“ на закона, — че се отнася и за членоветъ на дружествата съ ограничена отговорност. Той даде това тълкуване.

Председателствуващъ Никола Захариевъ: Парламентътъ не го е приелъ.

Пристъпваме къмъ дневния редъ.

Моля г-на секретаря да прочете предложението.

Секретаръ Атанасъ Цвѣтковъ: (Чете)

„МОТИВИ

къмъ проекторешението за разрешаване износа на 300 тона оризъ.

Г-да народни представители! Съ писмо № 2914, отъ 9 мартъ 1940 г., Българската народна банка, централно управление, моли да се разреши износьтъ за Естония на 300 тона оризъ.

По поводъ на това писмо и по докладъ на Министерството на финанситъ, съ VII-то си постановление, взето въ заседанието му отъ 11 мартъ 1940 г., протоколъ № 40, Министерскиятъ съветъ е взелъ решение да се разреши износьтъ на горното количество оризъ.

Това каго ви излагамъ и като се има предвидъ, че износьтъ на ориза е забраненъ съ указъ № 22/1939 г. — „Държавенъ вестникъ“, бр. 195 с. г. — моля ви, г-да народни представители, да разглеждате и, ако одобрите, да приемете въ настоящата сесия на Народното събрание представеното ви за целта решение.

Гр. София, мартъ 1940 г.

Министъръ на финанситъ: Д. Божиловъ

ПРОЕКТОРЕШЕНИЕ

за разрешаване износа на 300 тона оризъ.

Одобрява се следното:

„Да се разреши износьтъ на 300 тона оризъ“.

Председателствуващъ Никола Захариевъ: Които приематъ предложението за износъ на 300 тона оризъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме къмъ точка втора отъ дневния редъ.

Първо четене на законопроекта за измѣнение и допълнение на закона за разширение на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата — продължение разискванията.

Има думата народниятъ представител г-нъ Спасъ Ганевъ.

Спасъ Ганевъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Вземайки думата по тоя законопроектъ, ще трѣбва да направя уговорката, че много отъ въпроситъ, които считамъ за необходимо да повдигна предъ народното представителство, бѣха засегнати вкратце или по-нашироко отъ преждеговорившитъ и специално отъ г-нъ Петко Стояновъ. Затуй ще се огранича да отбележа само ония въпроси, по които съмъ съгласенъ съ него, и да повдигна нѣкои нови, и по този начинъ да внеся време на народното представителство.

Преди да пристѣпимъ къмъ разглеждания законопроектъ, искамъ да ви напомня бележката, която направи г-нъ министърътъ на финанситъ вчера въ отговоръ на критикитъ по законопроекта за посрѣщане извънреднитъ разходи по обезпечаване сигурността на страната. Той каза, че отъ разискванията се добило впечатление, че каточели на почитаемото правителство прави удоволствие да налага все нови и нови данѣци. Азъ съмъ увѣренъ, че нито единъ отъ народнитъ представители не може да има такова схващане. И ако при все това ставатъ разисквания, то е, вѣрвамъ, съ доброто желание да подпомогнемъ правителството, колкото се може по-лесно и безъ голѣми мъжнотии да намѣри необходимитъ срѣдства за посрѣщане на нуждитъ, които стоятъ открити и трѣбва да бждатъ задоволени. Критика е имало и ще я има. Ние можемъ да желаемъ само критиката да бѣде обективна. Не вѣрвамъ никой да се нервирва отъ критиката. Не съмъ се нервиралъ и азъ, когато съмъ седѣлъ на онова мѣсто (Сочи министерската маса). И даже бѣхъ твърде доволенъ отъ г-нъ професоръ Петко Стояновъ, който най-често повдигаше въпроси въ свръзка съ мои мѣроприятия. Това даваше възможност на мене да се уясня въ Парламента. Защото трѣбва да знаемъ, че и мълчанието въ Парламента не е добро, особено въ днешни времена, когато не можемъ да се ползуваме съ оная свобода, съ която сме се ползували въ миналото. Условията налагатъ туй. Азъ не съмъ противъ ограниченията, но ако не разискваме въпроситъ тукъ, въ Парламента, ще започне да се шушука въ кафенетата, а то е по-опасно, отколкото разискването имъ тукъ. Тукъ въпроситъ ще бждатъ уяснени, ще бждатъ добре разбрани.

И по този законопроектъ голѣмиятъ въпросъ пакъ е за пари. Всички сме се радвали, когато сѣ се откривали линии, всички сме отбелязвали съ радостъ постиженията и новитъ придобивки за нашия стопански животъ и за нашата народна отбрана. Но покрай радостта, естествено, иде и плащането, защото безъ пари, безъ срѣдства нищо не може да се построи. Министерството на благоустройството е онова министерство, което винаги ще иска срѣдства, ако

ще се иска от него да даде нѣщо. Безъ срѣдства то не може да даде нищо.

Въ последнитѣ нѣколко години се откриха линиитѣ: Якоруда—Изгрьвъ, Дупница—Горна-Джумая, Бургасъ—Поморие, Кричимъ—Пещера, Карлово—Сопотъ, Карлово—Казанлъкъ. Линията Карнобатъ—Шуменъ се работи усилено. Може би има много нужди още, които трѣбва да бѣдатъ задоволени. Но ми се чини, всички ще се съгласимъ, че нуждата да бѣде завършена линията Карнобатъ—Шуменъ е твърде належаща по много съображения, които не е необходимо да бѣдатъ изброявани тукъ. Трѣбва да бѣде завършено и отклонението отъ тази линия при Аспарухово за Синдѣлъ. Последното е, разбира се, въ зависимостъ отъ довършване на линията Сопотъ—София. Азъ поне считамъ, че при тия близки задачи, днесъ за днесъ не може да става въпросъ за други задачи. Трѣбва да се завърши линията Шуменъ—Карнобатъ и Аспаруховъ—Синдѣлъ и възможно по-скоро да се завърши линията Сопотъ—София. Но безъ завършването на линията Сопотъ—София е безсмислено завършването на парчето Сопотъ—Бургасъ. Други задачи днесъ за днесъ нѣма защо да се поставятъ, защото срѣдствата сѣ ограничени, и даже съмнявамъ се, че можемъ да намѣримъ срѣдства и за извършването на туй, което току-що споменахъ.

Разискванията по разглеждания законопроектъ, както и по законопроекта за пътищата, които разгледахме онѣ денъ, щѣха да бѣдатъ облекчени, ако къмъ даннитѣ, какво се е получавало, стоеше въ мотивитѣ и какво се очаква да се получи отъ новото облагане. Колкото и приблизително да е, то щѣше да даде указание на Народното събрание, дали трѣбва да отидемъ до тия размѣри на облагане, които сега се предвиждатъ, и дами въобще при така очертаната отъ мене съ нѣколко думи бѣдеща строителна политика е необходимо да облагаме въ такива размѣри или трѣбва да се върнемъ малко назадъ. Азъ самъ за себе си се запитвамъ и не мога да си отговоря. Задачитѣ знамъ, но не знамъ какво ще получимъ отъ увеличението на обложитѣ. Не мога да кажа, срѣдствата, които ще се получатъ отъ новитѣ облагания, ще бѣдатъ ли достатъчни за провеждането на оная-строителна програма, която би се очертала предъ насъ като една здрава програма, която ще се има предвидъ, или не сѣ достатъчни.

Азъ мисля, че господа министритѣ, когато внасятъ законопроекти за облагане, ще бѣде отъ полза да даватъ нуждитѣ обяснения, както бѣше отъ полза обяснението, което ми даде министрътъ на финанситѣ по законопроекта за посрѣщане извънреднитѣ разходи по обезпечаване сигурността на страната — какво разчита да получи и какво трѣбва да получи. Даденитѣ тукъ обяснения ще служатъ за указание и на комисията, когато опредѣля различнитѣ размѣри обложитѣ. Безъ тѣзи цифри, ние говоримъ малко наизустъ и затуй азъ ще трѣбва да се спра само на принципиитѣ положения, легнали въ законопроекта.

И азъ съмъ съгласенъ съ бележката, която направи г-нъ професоръ Петко Стайновъ, че разглежданият законопроектъ трѣбваше да бѣде внесенъ отъ г-на министра на желѣзницитѣ, защото при установената практика, даже при наличието на Главната дирекция на строежитѣ, приходитѣ отиватъ въ Главната дирекция на желѣзницитѣ — така бѣше миналата година, така бѣше и по-миналата година — и следъ туй съ единъ параграфъ се внасятъ като вноска заедно съ други още приходи въ Главната дирекция на строежитѣ. Но тоя въпросъ е отъ чисто формално естество и тамъ остава правилницитѣ да взематъ едно или друго становище.

Виждаме ясно, че и при този законопроектъ се изоставя работенето съ временна желѣзнопътна трудова повинность. Не че нѣма какво да се работи по желѣзницитѣ съ събрани отъ селата и отъ градовѣтѣ хора, които идватъ да отработватъ временната си трудова повинность, но затуй защото тая работа е непродуктивна. И затуй администрацията въ миналото, по силата на условията, при които е действувала, е разпореждала да не се отработва въ нѣкои селата временната желѣзнопътна трудова повинность, а да се откупува съ пари, въ размѣръ на 90 л.

Това казвамъ, за да подчертая, че днесъ строежитѣ, — съ изключение на много малко по-маловажни пътища и желѣзнопътни линии — се по-добре организира съ наети работници. Не казвамъ, че искамъ да става съ предприемачи, както искаше да разправя г-нъ Александъръ Радоловъ. Днесъ строежитѣ на желѣзнопътнитѣ линии се извършва безъ предприемачи, по стопански начинъ. Повечето отъ строежитѣ на пътища се извършватъ сѣщо безъ предприемачи, пакъ по стопански начинъ. Значи, не съществува влиянието на предприемача и на външни фактори, които въобще не сѣ правила въпросъ по тия работи. Днесъ се налага въ строежитѣ да се работи съ обучени, добре организирани и не всѣки денъ смѣняващи се хора. Какво може

да се възложи на хора, които ще вземемъ за 5-дневна работа! Докато дойдатъ, докато се организиратъ — ще трѣбва да си отидатъ. Най-многого, ще могатъ да донесатъ малко камъни или да почистятъ окопитѣ край шосетата. Това се върши — нищо друго. Тръгнете по шосетата и ще видите. Азъ съмъ кръстосвалъ България напълно и наширѣ, по всички пътища, и съмъ се интересува въ какво става и какво се работи по тѣхъ.

Маха се плащането отъ 150 л., което правѣха чиновницитѣ, маха се и основниятъ желѣзнопътенъ данѣкъ. Ще трѣбва да забележа, че докато досега желѣзнопътнитѣ данѣкъ — който и да билъ той, временна желѣзнопътна повинность или пакъ основниятъ желѣзнопътенъ данѣкъ — се плащаше само отъ гражданитѣ отъ 20 до 50-годишна възраст, споредъ законопроекта, прогресивниятъ желѣзнопътенъ данѣкъ ще се плаща отъ всички. Даже отива се до тамъ, че се засѣгатъ всички физически лица, безъ разлика на полъ и възраст, които иматъ каквото и да било доходъ. Значи, долната граница се махва. Азъ дѣжа да направя една бележка. Считамъ, че долната граница трѣбва да се постави, да бѣде пакъ 20 години, едно, защото спсѣнитѣ ще бѣдатъ водени много по-точно, и, второ — доходитѣ на малоимотнитѣ хора нѣма защо именно съ тоя законъ да ги облагаме. Ако държавата има нужда отъ пари и счете за необходимо да ги облага, може да ги обложатъ съ другитѣ закони, които ни внася министрътъ на финанситѣ. Не съмъ юристъ, но считамъ, че въ туй отношение, ако остане текстътъ на втората алинея на чл. 6 тѣй, както е, ще се създадатъ много и много неприятности, много и много различни тълкувания, и скоро може-би ще се иска пакъ измѣнение на закона.

Съ други думи, считамъ, че прогресивниятъ желѣзнопътенъ данѣкъ трѣбва да се плаща отъ гражданитѣ отъ 20-годишна възраст нагоре, безъ да се туря друга граница. Бихъ поддържалъ сѣщото и за пътния данѣкъ. За хора, които сѣ на служба, тамъ вече въпросътъ е другъ — могатъ да бѣдатъ засегнати всички, които сѣ на държавна, общинска или обществена служба.

Получени сѣ отъ желѣзнопътния данѣкъ презъ 1938 г. 24 милиона лева; отъ желѣзнопътна трудова повинность, платена въ пари — 5.500.000 л., и отъ допълнителенъ данѣкъ върху общия доходъ — 2.500.000 л. Това сѣ даннитѣ, които имаме. Предполагамъ, сигуренъ съмъ, че при новото облагане ще имаме приходи далечъ надхвърлили тѣзи, които сме имали досега. Но преди да се спремъ на таблицата, трѣбва да бѣдатъ направени сериозни проучвания. Никой не е противъ да сѣ намѣрятъ срѣдства, за да се строи, да се работи. Знаемъ значението на строежитѣ за намаляние на безработицата, за изхранване на семействата, които иматъ малѣкъ доходъ. Но въ сѣщото време трѣбва да имаме предвидъ, че прѣкомѣрнитѣ данѣци се мѣчно събиратъ. И за лишенъ пътъ ще подчертая: нека внимателно да отиваме къмъ увеличението на даждитя; нека по възможность направимъ всичко, което зависи отъ насъ, което зависи отъ администрацията, да се събиратъ по-леко данѣцитѣ, защото увеличението ще бѣде платено пакъ отъ ония, които сѣ били и досега добросѣбствени. Недобросѣбствитѣ и въ бѣдеше нѣма да платятъ. Ние не бива да насаждаме такова схващане — да плаща този, който и досега е плащалъ. И въ тронното слово се казва: „Да съгласуваме доходи, цени и тежести“. И ако се приказва тукъ, приказва се не отъ желание да се прѣчи, но отъ желание да се подпомогне. Струпването отведнажъ на много данѣци ще окаже лошо влияние. Азъ бихъ си позволилъ въ случая да направя сравнение съ тежеститѣ, които се слагатъ върху мостовѣтѣ: всички мостове сѣ изчислени да понасятъ известни тежести, но тѣ могатъ да ги понасятъ, само ако натоварването е постепенно. Стоваримъ ли тоноветѣ отведнажъ, мостовѣтѣ падатъ. Сѣщото е съ данѣкоплатцитѣ и възможността имъ да понасятъ тежести.

Въ таблицата къмъ чл. 6 е възприетъ принципътъ на прогресивното облагане. Азъ предполагамъ, че ни се наложи въобще да говоримъ твърде много по тия законопроекти за нови облагания, затуй защото предстои да минаватъ бюджетитѣ. Но увѣренъ съмъ, че, въпрѣки всичкото желание, не е станало едно добро проучване. И затуй се бърза и се явява една нервность. Често пакти се е препорѣчвало въ миналото Народно събрание, а и вчера пакъ се каза: колкото се може данѣцитѣ да се унифициратъ. Азъ смѣтамъ, че при каквито и условия да се извършва събирането на пътния и на желѣзнопътния данѣкъ, сега, когато се прави измѣнение едновременно на двата закона, администрирането и събирането на тия данѣци може да се слѣе. Ако въ единъ параграфъ на предлагания законопроектъ се казва, че 95% отъ получения приходъ ще отиде за строежъ на желѣзници, то трѣбва да се отнесе въ Главната дирекция на строежитѣ. Ако тя ще съществува, т. е. ако сѣ измѣнили мнението ония

министри, които по-рано бяха против Главната дирекция на строежите — добре; иначе тоя приход ще трябва да отиде в Министерството на железниците. 5% от прихода са определени за постройка на нови пристанища. Защо да не можем да създадем един данък добре обмислен и да кажем: толкова процента от прихода от тоя данък ще отидат за пътища, толкова процента ще отидат за железници и толкова процента ще отидат за пристанища? Тогава и данъкоплатците, и администрацията ще бъдат облекчени. Няма данъкоплатците да бъдат тежени днес за железнопътен данък, утре за пътен данък, друг ден за не знам какъв си данък. А и чиновниците, които ще се занимават със събирането на тоя данък, ще образуват една обща администрация, която ще дава по-добри резултати при събирането му. Нека да не се счита, че това го казвам само така, без да съмтам, че то е възможно. Даже ако допуснем, че пътния данък ще се обработва във известни случаи, пак е възможно събирането на тоя данък.

Аз ще отбележа и други някои пунктове, по които законът не си прилича, а можеха да си прилича, можеха да бъдат общи. Няма значение, че единият приход ще бъде да отиде в един автономен фонд, че другият ще бъде да отиде за постройка на железници, и че третият ще бъде да отиде за постройка на пристанища. Това няма значение за работата.

Застъпни въпроса за облагането г-н професор Петко Стайнов. Г-н министърът на финансите направи една декларация. Но понеже е важен този въпрос, аз искам да го подчертая, за да се има предвид при окончателното редактиране на законопроекта. Не могат професионални организации да облагат. Въ известни случаи те са в унисон, в други случаи има спорове. И тия спорове могат да изникнат на една или друга страна. И организациите могат да правят грешки. Да допуснем, че те правят грешки — умишлено или неумишлено — пред кого отговарят? Обжалване няма. Вчерта, когато стана въпрос за надницата, не се спореше много по това, дали ще бъде 100, 200 или 300 л. Но когато започне да се умножава на 10 или 15, тогава вече въпросът не е тъй лек. Въ това отношение ще трябва да се направи — мисля, това се обеща от г-на министъра на финансите — известна поправка и да се даде възможност за обжалване. А сега какво се казва? Определят данъка, пращат списъците и почва да се събира, а вие остава да си пъшкате и да казвате, че данъкът е голям и непоносим, без да можете да направите нещо.

Базата въ случая е една наредба, а наредби не бива да бъдат база за постоянен данък. Наредби не могат да служат за база на закон.

Процентът въ таблицата към чл. 6 — ще се опра с няколко думи върху нея — расте с растенето на дохода. Но прави ми впечатление, че обрнатото облагане въ проценти, за най-малките доходи, 18.000 л. и по-надолу, е 1.65%, за 24.000 л. доход е 3%, след туй за 60.000 л. става 4 и нещо на хиляда, за 140.000 л. става 6%, за 240.000 л. — 10% и за 500.000 — 15%. За големите проценти аз оставям да се произнесат ония, които са по-вещи и познават големите доходи. Тях аз не познавам. Но запитвам се: дотолкова ли е по-добре гражданите, които има 24.000 л. доход годишно, от ония, които има 18.000 л., че облагането трябва да скочи от 1.65 на 3%? Явно е, че въ туй отношение има известен пропуск, и ние ка се надяваме, че той ще бъде поправен. Аз мисля, че приходи до 36.000 л., до 42.000 л. могат да бъдат по-малко обложени, а особено най-малките — 18.000 л., 24.000 л. и 30.000 л. Не можем да вземем от 24.000 л. доход 3%, а от 18.000 л. — 1.65%. Това ще бъде твърде тежко. Въобще, когато предвиждаме облаганя, мисля, че трябва да оставим на хората нещо, да живеят. А днес 24.000 л. приход съвсем не е такъв, че да дава възможност на едно семейство да живее сносно, особено когато семейството е по-голямичко и, евентуално, няма своя къща.

Конкретно искам да обърна вниманието ви на алинея пета на § 8. Като се казва въ четвъртата алинея на този параграф, че глобите, които се налагат — а те не са малки — подлежат на обжалване по реда на закона за наказателното съдопроизводство пред съответните съдилища, въ алинея пета пак се казва: „Постановленията до 2.000 л. не подлежат на никакво обжалване“. Аз мисля, че това постановление на § 8 е твърде строго. Една глоба до 2.000 л. да не подлежи на никакво обжалване — това не е за приемане. По закона за пътищата всички постановления се обжалват. Тук пак го съчем: от 2.000 л. нагоре се обжалва, до 2.000 л. — трак постановлението и „плаща“, без да може да се оправите пред когото и да било. И тук се налага известна поправка. Нека да се ту-

рят въ унисон по отношение на своите общи постановления двата закона — законът за пътищата и законът за разширение на железнопътната мрежа. Съ различните постановления, съ различните тежести, съ различните наказания се обхваща администрацията как да действа въ известни случаи, обхваща се и данъкоплатецът, защото един път отговаря по един начин, друг път по друг начин, единия път има право да се оплаче, другия път няма право да се оплаче. Все пак поддържам, че наказание от 2.000 л. глоба не може да остане необжалваемо.

Поддържам, по съображенията, които изложих, че трябва да стане поправка въ таблицата. Поддържам, че трябва да се определи възрастта, от която почва плащането на железнопътния данък. Поддържам, че постановленията въ двата закона — за пътния данък и за железнопътния данък — които преследват едни и същи цели, трябва да се турят въ унисон, да бъдат законит почти еднакви, ако не може да се направи другото — да се слъят данъците — понеже сега е вече твърде късно да се прави такава промяна. Намирам за правилно да се премахне отработването на железнопътната повинност, макар че може да се намери работа за случайни свикания.

Посочвам въ втората алинея на забележката към § 7, въ която се казва, че натрупаните недобори от 1935 г. до 1939 г. — по 300 и 360 л. на годината — ще се ликвидират съ плащане на 30 л. годишно — оная теза, която аз поддържам и оная ден, че големият данък дава недобори, а сетне идва ликвидация съ много по-малко: дай 30 л. и си върви! Там води големият данък. И въ туй отношение ще позволи г-н Радолов — защото той малко съ намисла го каза завчера — да се познават нуждите на нашето село и на нашите пътища и от други някои, които са боровили. Но аз ще трябва да му кажа, че въпреки че през последните години данъкът за пътищата е бил по-малък, като резултат от това, което се е работило, калъта по нашите селски пътища и по големите артерии, които свързват нашите селища, е намалела. Тя е далеч по-малко, отколкото когато имаме 300 л. пътен данък. Това можем да го проверим, няма защо да го разправяме тук съ приказки. Но не трябва да забравяме, че имаме 32.000 км. пътища.

Александър Радолов: (Възражава)

Спас Ганев: Не отговарям, г-н Радолов, защото аз онзи ден Ви оставих да приказвате. — Когато имаме 32.000 км. пътища за строеж — независимо от постоянните искания за строеж на нови пътища; когато имаме едва 18.000 км., да ги кажем, завършени пътища, от които — точно не мога да си спомня цифрата — мисля 7.000 км. са въ добро състояние, а другите са срядни или лоши, явно е, че и да направим 300 л. пътния данък — а не както иска г-н Радолов още да го увеличим, за да спланим всички да излъзат да работят — още десетки години трябва да работим, за да построим всички проектирани пътища и железнопътни линии. Всичко друго, което се приказва, е от лукаваго. Такива строежи не се правят въ една година, не се правят въ две, не се правят въ пет, не се правят въ 10 години, особено от народ беден, като нашия. Направеното от случайни хора се поврежда още на следните години.

Тия работи трябва да ги знаете, когато се разрешават такива големи въпроси. Ще се прави онова, което трябва. На едни ще се направи железница, на други — път, на трети — паваж. Г-н Радолов казва: „Не ми трябва вашите паважи“. Да, г-н Радолов, ама селяните въ Пловдивско внасят пари, събрани от техните джобове, за да им се направи паваж. Защо? Защото им трябва за тяхното стопанство. Съ други думи, ще се прави онова, което трябва, което е необходимо, според условията, при които е поставено селището, градът, областта и т. н. Въ туй отношение не можем да предписваме рецепти: на такива места ще се правят пътеки, на такива — пътища, другаде — шосировка, на четвърто място — бетон или паваж. Всички не могат да бъдат задоволени. Министерството е работило въ миналото, работи и днес, ще работи и утре — сигурен съм въ туй — но нека не мислим, че всичко ще бъде направено съ магическа пръчка.

Пакъ повтарям това, което казах въ началото, не съ желание да спвам, а съ желание да подпомогна строежа, защото аз сам бих се радвал, ако строежите въ бъдеще вървят тъй, както са вървели въ миналото: да не мислим, че съ големи даждия и съ строги, големи санкции ще накараме хората по-скоро да платят или по-скоро да работят. Това ще стане съ организация, съ умение и съ, по възможност, по-малко облагане, но облагане,

което ще бъде по силите на хората, съоблози, които ще бъдат платени от всички. (Ръкопляскания)

Председателствувашъ Никола Захариевъ: Има думата народният представител г-нъ Коста Божиловъ.

Коста Божиловъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Азъ нѣма да разбивамъ отворени врати -- да мотивирамъ голѣмото значение на желѣзните пѣтици за културното развитие на страната. Нѣма защо изрично да се признава сѣщо така голѣмото значение на тѣзи пѣтици за народното стопанство и че тѣ, при съответно администриране, при съответна експлоатация, могатъ да допринесатъ твърде много за създаването или за поддигането на благосъстоянието на народа чрезъ бързия и евтинъ превозъ на хора, на стоки готови и на сурови материали.

И ако бѣше сложенъ въпросътъ само така, както е поставенъ въ заглавието на законопроекта, бѣдете увѣрени, че разискванията щѣха да бъдатъ сложени на друга плоскостъ и щѣха да се водятъ въ свършено другъ тонъ. Но, г-да народни представители, като съпоставите заглавието на законопроекта съ неговото съдържание, като съпоставите неговата форма съ смѣството му, ще видите, че има голѣмо противоречие между едното и другото. Докато законопроектътъ носи хубавото име: „За разширение на желѣзнопѣтната мрежа и на пристанищата“, неговото смѣство, неговото съдържание, неговата целъ е чисто фискална -- да се увеличатъ съществуващи данѣци или да се създадатъ нови. При това положение, естествено, ние вече нѣма да сложимъ на обсъждане въпроса досежно ползата, досежно нуждата и досежно безспорната наложителностъ на разширението на желѣзнопѣтната мрежа и на пристанищата, а ще го поставимъ по-иначе: толкова ли, до такава ли степенъ наистина желѣзнопѣтната мрежа още сега е наложителна и толкова ли наистина разширението на пристанищата е неотложно необходимо? Съ други думи, ще трѣбва да градираме признатитѣ нужди по тѣхната степенъ на наложителностъ и необходимостъ и да съпоставимъ тѣхното осъществяване съ материалнитѣ възможности на народа, на този, който ще дава срѣдствата за това. И въ таквъ случай ние всички ще трѣбва да кажемъ, че не всичко, което сега считаме за нужно, трѣбва обезателно въ най-скоро време, безъ огледъ на резултата, който ще се яви въ края на краищата, да го направимъ. Защото може въ нѣкои случаи положителнитѣ, хубавитѣ намѣрения, които сме имали, да завършатъ съ единъ отрицателенъ резултатъ за материалното благосъстояние и за духа на народа. Когато вие искате да направите една желѣзница за смѣтка и въ ущърбъ на здравето, на прехраната, на просвѣтата на народа, тогава всѣки ще каже: Не! Да се осигури прехраната на народа, да се запази здравето на народа е нужна по-належаща, отколкото направата на една желѣзнопѣтна линия. Когато нѣкой иска да строи театъръ, нуждата отъ който никой не може да оспорва, но възамяна на което да остави хората безъ подслонъ, тогава ще кажемъ: не, тази нужда, да иматъ хората подслонъ, е първична, неотложна. И театърътъ е необходимъ, но той е по-второстепенна нужда; дайте първо материалната предпоставка за сносенъ животъ на хората, за да могатъ да възприематъ духовната храна, да чувствуватъ удоволствието отъ театъра и пр.

Г-да народни представители! Когато ще осъществяваме едно предприятие, макаръ и да би могло да принесе едно материално благо, една призната полза, срещу което, обаче, ще снѣшимъ и безъ туй много низкия жизненъ уровеньъ на народа, на масата, тогава ние ще кажемъ: не, пазете нужния жизненъ уровеньъ на народа, защото по-късно той ще ви послужи, ще ви даде материална възможностъ да реализирате тогава това предприятие, което сега смѣтате за нужно; но ако избѣргате да го осъществите веднага, вие наистина ще поставите масата, ще поставите народа въ едно жизнено равнище, стоящо по-долу отъ сегашното, по-долу отъ допустимото, по-долу отъ възможното. И тогава добритѣ намѣрения ще осъществятъ отрицателни резултати.

Г-да народни представители! Така като поставямъ въпроса, азъ ще се опитамъ и да му отговоря. Азъ влизамъ тукъ въ тая зала за първи пътъ. И отъ единъ месецъ насамъ, като слушамъ това, което се разисква, като следя това, което се прие и като зная това, което се върши, заявявамъ ви, че изпитвамъ твърде голѣмо смущение. Защото, г-да, въ течение на изминалитѣ досега 40 дни, отъ какъто заседаваме, ние всички сме подъ впечатлението, че сме разисквали само въпроси за създаване нови или за увеличаване съществуващи данѣци. Припомнете си колко закони, съ които се създадоха нови или се увеличиха съществуващи данѣци, минаха презъ това кратко време, отъ какъто заседаваме тукъ.

Еню Клятевъ: И още има да минаватъ.

Коста Божиловъ: И още ще минатъ даже. Така, въ това време приехме законопроекта за данѣка върху имоти, придобити по безвъзмезденъ начинъ; законопроекта за посрѣщане извънреднитѣ разходи по обезпечаване сигурността на страната, законопроекта за пѣтния данѣкъ, който триехме вчера, сега разглеждаме законопроекта за желѣзнопѣтния данѣкъ, утре ще се занимаемъ съ законопроекта за данѣка върху приходитѣ и т. н. Ще рече, цѣлата наша дейностъ досега се е изчерпвала въ това, да създаваме, както казахъ, нови или да увеличаваме съществуващи данѣци. Досега, г-да народни представители, ние не чуехме нито единъ отъ г-да министритѣ да е внесълъ нѣкой законопроектъ или нѣкое предложение, съ което да е замислилъ нѣкое предприятие съ целъ да затвърди стопанствата на дребнитѣ собственици, да подобри съ нѣщо хала на земедѣлца, да подпомогне голѣмата бедствуваща маса безработни въ голѣмитѣ и малкитѣ градове. Не! Ние сме се занимавали досега изключително съ законопроекти, които съ гонѣли фискална целъ.

Е добре, г-да народни представители, азъ смѣтамъ, че сме стигнали до онзи краенъ моментъ, до онзи краенъ пунктъ, който ни посочи като опасностъ и самиятъ финансовъ министъръ. Вие си спомняте, че въ една отъ своитѣ речи той обеща, като внесе редицата законопроекти за създаване и увеличаване на данѣци, да внимава, щото като товари, да не претоварва данѣкоплатцитѣ, или, както той се изрази, да опѣва струната, но да не я скѣса.

Азъ не зная кой е критериятъ на г-на министра на финанситѣ, за да каже: „Ние още сме далече отъ състоянието на крайно напрежение на тая струна, следъ което вече иде скѣсването ѝ“. Ние не знаемъ кой е критериятъ на финансовия министъръ -- не сме го чували тукъ -- за да повѣрваме, че той е взелъ подъ съображение всички обстоятелства да предпази българския данѣкоплатецъ отъ претоварване, отъ сгромолясване, отъ катастрофа въ възможността му да плаща.

Г-да народни представители! Азъ смѣтамъ, че не сме далече отъ този моментъ, азъ смѣтамъ, че сме стигнали този моментъ. Преди известно време азъ чухъ тукъ единъ отъ ораторитѣ да констатира, че 500 хиляди души български данѣкоплатци не сѣ платили пѣтния си данѣкъ. Какъ смѣтате? Не е ли това едно страшно предупреждение, не е ли това едно указание, че действително трѣбва да сме отишли много далечъ въ облагането, щомъ като 500 хиляди души не сѣ могли да платятъ пѣтната си повинностъ? Азъ си спомнямъ и друго нѣщо. Преди нѣколко дни г-нъ министърътъ на финанситѣ ни каза тукъ съ една самоувѣреностъ, наистина, достойна за завиждане: „Дайте ми възможностъ да отида между народа, да му обясня какъ стои работата и ще видите какъ той ще си плати“. Азъ се осмѣлявамъ да не вѣрвамъ въ тази възможностъ; азъ се осмѣлявамъ да не вѣрвамъ въ магическата сила на красноречието, да не вѣрвамъ, че действително съ една речъ могатъ да се накаратъ хората да платятъ, както смѣтамъ, че не могатъ и съ една речъ да се накаратъ да не платятъ.

Еню Клятевъ: Могатъ, могатъ.

Екимъ Екимовъ: Могатъ.

Коста Божиловъ: Отъ 19 май 1934 г. насамъ въ българския политически животъ е установено едно гробищно спокойствие. Иматъ право да правятъ политически събрания и да произнасятъ политически речи само министритѣ, областнитѣ директори, околийскитѣ управители, тѣхнитѣ близки и приятели. Смѣтате ли, че нѣкой отъ тѣхъ въ продължение на изминалитѣ отъ 19 май насамъ 5 години е казалъ: „Недейте плаща данѣци“? Не, по никой начинъ. Напротивъ, азъ смѣтамъ, че всички сѣ поддържали становището на правителството, че трѣбва да се плащатъ данѣци; смѣтамъ, че всички сѣ поддържали и куража на данѣкоплатцитѣ, че ще се намалятъ данѣцитѣ. И въпрѣки това, чухте направената отъ единъ ораторъ тукъ констатация, че 500 хиляди души не сѣ платили пѣтния си данѣкъ. Това показва, че неплащането не е произволъ на отѣдѣния данѣкоплатецъ, че то не зависи отъ личната воля на група или категория данѣкоплатци. О, не! То значи, че половина милионъ данѣкоплатци абсолютно не сѣ имали възможностъ да платятъ пѣтния си данѣкъ. И затова азъ казвамъ: не финансовиятъ министъръ, ами който и да е, каквато и речъ да произнесе предъ данѣкоплатеца, ако ние не му създадемъ възможностъ да плаща данѣцитѣ си, ако данѣкътъ не е въ таквъ размѣръ, че той да има възможностъ да го плати, ние напразно ще се сѣрдимъ на когото и да е; напразно ще отправяме апели къмъ данѣкоплатцитѣ за редовностъ въ плащането на данѣцитѣ.

Г-да народни представители! Въ предложения законопроект вие ще видите, че има едно измѣнение на онзи принцип, който бѣше вложенъ въ разглеждания вчера законопроектъ за пѣтния данѣкъ. Докато въ законопроекта за пѣтния данѣкъ г-нъ министърътъ на благоустройството, който е вносителъ и на сега разисквания законопроектъ, бѣше поставилъ системата на облагане на глава, за която система нѣкои тукъ казаха, че била система на паша, на бейове или нѣщо подобно, други казаха, че била турско-сирийска система, въ сега разглеждания законопроектъ виждаме, че г-нъ министърътъ на общественитѣ сгради, пѣтищата и благоустройството вече прокарва другата система на облагане — системата на прогресивно облагане. Г-да народни представители! Азъ смѣтамъ, че друго-яче асѣл и не може да бѣде. Тукъ се изредиха да говорятъ толкова оратори по законопроекта за пѣтния данѣкъ, ние ги изслушахме и разбрахме, че нито единъ отъ тѣхъ не е противникъ на системата на прогресивното облагане. Ние сме чували и г-на министра на финанситѣ многократно да заявява, че и той е стронникъ на тази система. Сега виждаме, че и г-нъ министърътъ на благоустройството възприема сѣщата система. И наистина, г-да, трѣбваше да се коригира досегашната система на облагане на глава. Тукъ при разискванията по законопроекта за пѣтния данѣкъ се оказа само единъ защитникъ на старата система. Това бѣше г-нъ Радоловъ. Всички признаха, че системата на прогресивното облагане е научно обосновавана, научно издържана, наложена по всички линии на данѣчната политика на всички управления и държави. Та нищо отъ това, че тукъ се намѣрилъ единъ човѣкъ, който да защитава другата система. Важното е, че гражданото болшинство отъ насъ държатъ на принципа на научното, на справедливото, на усвоеното и утвърденото навсѣкѣде облагане — прогресивното облагане.

Г-да народни представители! Ние ще възприемемъ тоя принципъ сѣщо така и въ тоя законопроектъ, но като го възприемемъ, азъ смѣтамъ, че трѣбва да бѣдемъ последователи и въ неговото прилагане. Не е въпросътъ само да кажемъ въ мотивитѣ къмъ законопроекта, както е казалъ г-нъ министърътъ, че съ възприемането на принципа на прогресивното облагане „се цели по-справедливото облагане“ и още, че той се е съобразилъ съ „материалната мощъ на всѣко юридическо или физическо лице“. Азъ ще се постарая сега да изследвамъ, доколко наистина въ разглеждания законопроектъ е приложенъ този принципъ, доколко той е съобразенъ съ материалната мощъ на отделнитѣ физически или юридически лица.

Г-да народни представители! Системата на прогресивното облагане има въ основата си, безспорно, единъ мораленъ, единъ социаленъ елементъ, който е спойката въ всѣко общество. Защото не може обществото да има за целъ да направи нѣщо, което накърнява, което снѣшава жизнения уровеньъ на своитѣ членове. Обществително не може, когато ще строи известно предприятие, да не се съобразява съ това, че то ще причини влошаване на положението на своитѣ членове. Принциплътъ на прогресивното облагане учи, че трѣбва да се взема прогресивно повече отъ онязи, които иматъ, а да се облекчатъ и по възможностъ да се освободятъ напълно ония, отъ които колкото и малко да вземешъ, ще се отрази върху тѣхния екзистенцъ-минимумъ.

Но, г-да народни представители, нѣкои веднага ще направятъ възражение: ако безогледно и безгранично увеличавате прогресията, ще стигнете до единъ моментъ, когато ще унищожите създаденитѣ предприятия и на другия денъ нѣма какво да облагате. Или: ако вие приложите една силна прогресия при облагането на доходитѣ, собственицитѣ на предприятия ще се откажатъ отъ предприятията си, или ще се лишатъ отъ импулсътъ къмъ голѣми печалби. Г-да народни представители! Азъ смѣтамъ, че такава опасностъ не съществува, преди всичко затуй, защото никога никоя прогресия въ облагането не се е развивала до такава степенъ, не е засѣгала печалбитѣ въ такъвъ размѣръ, че облагането да се доближи до екзистенцъ-минимума на този, който има голѣми печалби. Сѣщо не може да се смѣта, че поради прогресивното облагане нѣкои отъ стопанитѣ на голѣми предприятия ще се откажатъ отъ стремѣния си за печалби. Такъвъ стопанинъ, като знае, че ще му се вземе половината милионъ за данѣкъ, когато има цѣль милионъ печалба, пакъ ще се стреми да догони цѣля милионъ печалба. Азъ не зная случаи, когато нѣкой капиталистъ, нѣкой организаторъ, директоръ или собственикъ на голѣмо стопанство съзнателно да е ограничилъ своитѣ възможности за осъществяване на голѣми печалби, съ целъ да плати по-малко данѣкъ. Такива случаи нѣма.

И сега веднага трѣбва да отговорѣ на единъ отъ вчера говорившитѣ оратори — мисля, че бѣше г-нъ Ковачевъ — който ни изреди единъ поменникъ на фирми, които била

толкова много обложени, че едвали не се намирали предъ прага на катастрофата. Спомнямъ си, че той спомена една фирма, която за реализирана печалба 580.000 л. трѣбвало да плати 80.000 л. данѣкъ. И какво мислите, върху чистата печалба ли? Не. Той смѣта тоя данѣкъ 80.000 л. върху брутото печалба, а го съпоставя съ нетото печалба и затова работата му се представя толкова страшна — държавата да взема 80.000 л. данѣкъ върху 580.000 л. печалба. Не зная, на този, който има 500.000 л. печалба, може да му се виждатъ много тѣзи 80.000 л. данѣкъ, обаче азъ смѣтамъ, че това не е никакво посегателство на осъществениитѣ отъ такъвъ стопанинъ печалби съ „неговия“ трудъ, и че съ тѣзи 500.000 л. печалба му се дава възможностъ да разшири предприятието си още повече и догодина да спечели нови 500.000 л. Така че, съ такава едно облагане не само не се посѣга на предприятието на дадено лице, ами му се дава възможностъ да увеличи печалбитѣ си и да създаде поминѣкъ и на други хора.

Ангелъ Стояновъ: Тѣзи 80.000 л. сѣ само единъ видъ данѣкъ, а има и други видове данѣци, които се плащатъ.

Коста Божиловъ: Казва се, че имало и други данѣци. Азъ приемамъ, че, освенъ тѣзи 80.000 л., ще плати още други 80.000 л. Но и въ такъвъ случай пакъ ще му останатъ 300.000-400.000 л. чиста печалба. Затова, г-да народни представители, азъ смѣтамъ, че такъвъ плащъ не ще да е много искренъ, най-малко не ще да е много оправданъ, обективно оправданъ отъ фактитѣ, отъ нѣщата.

Но да видимъ сега, така както е установена прогресията въ законопроекта, каква прогресия всъщностъ представлява тя и доколко ние можемъ да я възприемемъ. Отъ таблицата, която имате предъ себе си, вие виждате, че минималниятъ данѣкъ е 30 л., следъ това 70 л., 100 л. и т. н. Азъ отъ своя страна съмъ направилъ следната смѣтка, г-да народни представители. Г-нъ министърътъ на общественитѣ сгради, пѣтищата и благоустройството преди нѣколко дни тукъ обеща да плаща въ бѣдеще на работницитѣ, които ще бѣдатъ ангажирани въ държавнитѣ предприятия, по 50 л. надница. Нека да повѣрваме, че толкова е плащаль и миналата година, когато азъ трѣбва да заявя тукъ — а, вѣрвамъ, ако между насъ има нѣкои предприемачи, и тѣ ще го признаятъ — че най-малко държавнитѣ и общественитѣ предприятия спазваха законитѣ и трудовитѣ договори. Обикновено тѣ плащаха много по-малко отъ минималната надница, която е опредѣлена по тия договори. Азъ не зная въ кои държавни предприятия г-нъ министърътъ е провѣрилъ и констатира, че действително се плаща 50 л. минимална надница.

Екимъ Екимовъ: Такова нѣщо не е казалъ за миналата година. Говори се за тази година.

Коста Божиловъ: Всички знаемъ, че наемното работничество не работи 365 дни въ годината, не работи 12 месеца, че въ най-добрия случай и тия, които работятъ въ държавни предприятия, и тия, които работятъ въ частни предприятия, работятъ по 8 месеца, или — смѣтано по 25 дни на месецъ — 200 работни дни, а има нѣкои, които работятъ по 6 месеца, или 150 работни дни.

И така, г-да народни представители, ако единъ работникъ работи 6 месеца календарни, той ще има 150 работни дни; по 50 л. надница това прави 7.500 л. годишна заплата, което ще рече, че неговата фактическа надница, пресмѣтаната за цѣла година, е 20,50 л. Като плаща 30 л. желѣзнопѣтненъ данѣкъ, то значи, че плаща 4 на хиляда отъ годишния си доходъ, или една и половина надница. Ако този работникъ пѣкъ не е отъ ония щастливци, които работятъ въ държавно предприятие или въ друго по-привилегировано предприятие, за да получава 50 л. надница, а получава 30 л. надница, тогава картината става малко по-друга. За същото време — 6 месеца или 150 работни дни — той ще получи 4.500 л. годишно; или, пресмѣтаното за цѣла година, се пада срѣдно по 12,50 л. надница. И като плати 30 л. желѣзнопѣтненъ данѣкъ, то значи, че плаща 7 на хиляда или две и половина надници. Ако ли работникътъ е работилъ 8 месеца презъ годината и е получавалъ по 50 л. надница, за двеста работни дни той ще има годишно възнаграждение 10.000 л., което значи срѣдно дневно възнаграждение 27,22 л., смѣтано за цѣла година. Като плати 30 л. желѣзнопѣтненъ данѣкъ, то значи една надница, или 3 на хиляда. Ако получава по 30 л. надница въ продължение на 8 месеца, той ще получи 6.000 л. годишно, или дневно около 16 л.; или ще плати 5 на хиляда желѣзнопѣтненъ данѣкъ — две надници.

Г-да народни представители! Ако този човѣкъ не е работникъ, а е селянинъ — а ние тукъ чухме вчера отъ по-

следния ораторъ, струва ми се, г-нъ Иванъ Петровъ, пъкъ и всички трѣбва да се съгласимъ съ това, че доходътъ на едно селско стопанство съ 40-50 декара не може да бѣде повече отъ 4.500 до 6.000 л. годишно — и е глава на семейство, на това стопанство, той ще плати за желѣзнопътенъ данѣкъ колкото единъ работникъ, който получава 30 л. — две надници и половина, или 5 до 7 на хиляда. Но ако въ това стопанство има и единъ възрастенъ синъ — а вие знаете, че въ селскитѣ стопанства възрастнитѣ синове оставатъ въ стопанството на бащата — и ако бащата не е навършилъ 55 години, а синътъ е навършилъ 20 години, и двамата ще платятъ своя желѣзнопътенъ данѣкъ въ минималенъ размѣръ, но вече два пѣти отъ единъ и сѣмъ доходъ — 4.500-6.000 л.; ще платятъ два данѣка, смѣнати върху тази сума, което ще рече, че ще платятъ 10-14 на хиляда, или 4-5 надници.

Срещу това, г-да народни представители, какво имаме? Имамъ това, че оня, който има приходъ 96.000 л. годишно, или 270 л. дневенъ доходъ сѣрдно за цѣлата година, ще плати желѣзнопътенъ данѣкъ 400 л., или 5 на хиляда. Докато селянинътъ ще плати 5 до 7 на хиляда; докато работникътъ въ единъ случай ще плати 5 на хиляда, а въ другъ случай 4 на хиляда, този, който има 96.000 л. годишенъ доходъ, ще плати само 5 на хиляда, или дохода си за единъ и половина дни. Онзи пъкъ, който има 500.000 л. годишенъ доходъ или 1.400 л. дневенъ доходъ, ще плати 7.500 л. желѣзнопътенъ данѣкъ, или 15 на хиляда, или дохода си за 5 и половина дни. Този пъкъ, който има 1 милионъ лева доходъ, следователно, 2.800 л. дневенъ доходъ, той ще плати 15.000 л. желѣзнопътенъ данѣкъ — което значи тоже 15 на хиляда, или дохода си за 5 и половина дни.

Така съпоставени, г-да народни представители, тия цифри ни показватъ, че само за форма сме възприели и турили въ основата на това облагане прогресията. Всѣщностъ никаква прогресия нѣма. Защото този, който получава годишно 10.000 л., този, който получава 4.500 л., този, който получава 6.000 л. годишенъ доходъ, ще плати 4 на хиляда, 7 на хиляда, 3 на хиляда, надница и половина и две надници, а този, който получава 1.000.000 л., ще плати данѣкъ само 5 1/3 надници. Значи, този, който получава 1.000.000 л. годишенъ доходъ, плаща два пѣти повече надници отъ оня, който получава най-малката надница отъ 30 л., билъ той селянинъ или работникъ!

Очевидно, г-да народни представители, това не е никаква прогресия. Очевидно, това е едно самозалъгване или самоизмама, ако действително въ съзнанието на министра тази прогресия е истинска прогресия и ако действително него го е смутила до известна степенъ цифрата 15.000 л. Защото всички тукъ, безъ да анализиратъ подробно тия цифри, наблѣгатъ на максималния размѣръ 15.000 л. и смѣтатъ че като го съпоставятъ съ минималния размѣръ отъ 30 л., понеже разликата е голѣма, то и катастрофата за този, който ще плаща максималния размѣръ, е голѣма. Не, г-да. Ако вие пресмѣтнете какви всѣщности губи този, който плаща 30 л. и какво всѣщностъ губи този, който плаща 15.000 л., ще дойдете до заключението, че онзи, който плаща 30 л., губи две и половина надници, селянинътъ губи 4 и повече надници, а онзи, който плаща 15.000 л., губи 3 надници. Но всѣщностъ оня, който плаща 15.000 л., се лишава само отъ удоволствието да гледа или да си въобразява камарата отъ милионъ съ 15.000 л. по-ниска, или има само неудоволствието да не е закръгленъ милионътъ му, а да е съ 15.000 л. ексикъ. Когато оня, който плаща 30 л., на който ние вземаме дветѣ надници или една надница и половина, той, поради вземането на тия надници, е лишенъ презъ това време отъ хлѣба си, той е лишенъ отъ възможността да прати децата си въ училище, той е лишенъ отъ възможността да имъ вземе медикаменти, когато се разболѣятъ. Отъ една малка смѣтчица, отпечатана въ днешния брой на в. „Заря“, въ която, като се споменава какви данѣци плаща работникътъ, който получава 40 л. надница, вие ще видите, че той, като си плати пѣтния данѣкъ, трудовата повинностъ, данѣка за обществено подпомагане, желѣзнопътния данѣкъ и пр. и пр., ще му се набератъ общо данѣци 909 л. А за цѣлата година той ще получи 10.000 л., което ще рече, че 10% отъ своята заплата той дава за разни видове данѣци. Е добре, но като имате предвидъ, че половината отъ неговото време е неизползувано, че половината отъ годината той е въ безработица, като имате предвидъ, следователно, че тия 10% той изважда само отъ дохода си презъ онова малко време, презъ което работи, вие ще се съгласите, че действително това е една страшна работа, че той ще остави семейството и себе си гладни не само презъ тия 25 дни, заплатата за които по 40 л. дневно представлява взетиятъ му данѣци — около хиляда лева, но той ще прибави тия 25 дни гладни дни къмъ ония нескончаеми месеци и дълги сезони на безработица, които той преживява и презъ които е гладувалъ. И, следователно, когато вие сравнявате

тия положения, вие не можете да не се съгласите съ мене и да кажете, че тая прогресия, така проведена, само нагледъ представлява прогресивно облагане, а въ сѣщностъ това е едно пропорционално облагане, това е едно облагане, което наистина се стоварва не съ колосалността на цифритѣ си, но съ колосалността на тежестта си върху слабитѣ данѣкоплатци, върху беднитѣ данѣкоплатци, върху работниците, селянитѣ, безработнитѣ, гладнитѣ и пр. Затова, по тия съображения азъ се обявявамъ изобщо противъ тоя законопроектъ.

Но ако вие го приемете сега на първо четене и той отиде въ комисията, смѣтамъ, че първата работа на комисията трѣбва да бѣде да го коригира въ това направление, като засили прогресията до степенъ да може да се догони цифрата, която е нужна на министъра, като се освободятъ онѣзи, за които вие всички ще признаете, че действително сѣ въ невъзможностъ да платятъ данѣка и въ този малъкъ размѣръ, както вие го опредѣляте. Това сѣ тѣзи, които иматъ до 24.000 л. годишенъ доходъ, а трѣбва да се признае, че това е екзистенцъ-минимумътъ въ настоящия моментъ.

Г-да народни представители! Азъ трѣбва да наведемъ още единъ аргументъ за подкрепа на моята мисль. Нѣма защо да се учудваме, че наистина за такива нагледъ малки цифри пъкъ се прави въпросъ, пакъ се смѣта, че тѣ алоциратъ положението на онѣзи, които ще трѣбва да ги платятъ. Министерството на труда мѣри съ сѣщия масщабъ, съ какъвто и азъ мѣря тукъ, т. е. съ малъкъ масщабъ. Даже те отира до микроскопични размѣри, когато мѣри нуждитѣ на работниците. Вижте какво е направилъ министерството. Опустяло е 1 1/2 милиона лева за подпомагане на безработнитѣ въ четиритѣ най-работнически градове въ България: Пловдивъ, Хасково, Варна и Кърджали. На града Пловдивъ, който е най-голѣмиятъ работнически центъръ, съ най-много безработни, се опредѣля сумата 300.000 л. Въ града Пловдивъ има около 13.000 само потюноработни безработни.

Екимъ Екимовъ: Не е вѣрно.

Коста Божиловъ: Нека да бждатъ 10.000 души, 300.000 л. раздѣлени на 10.000 души, това прави по 30 л. помощъ за единъ безработенъ въ Пловдивъ. Ако той има нѣколко членове семейство, падатъ се по 8, 7, 6 и 5 л. за всѣки единъ отъ членоветѣ на семейството на безработния. Сѣщото е положението на работниците и въ другитѣ градове. Е добре, когато се манипулира съ такива цифри отъ Министерството на труда, и когато се такъвъ масщабъ се мѣрятъ отъ неговъ нуждитѣ на безработнитѣ, нужно ли е ние да се мотивираме защо биемъ тревога, когато вие искате тия хора да плащатъ по 30 л. за желѣзнопътенъ данѣкъ? Щомъ вие смѣтате, че е достатъчно като имъ давате 7 л. подпомагане, защо ние да не смѣтаме, че за тѣхъ сѣ голѣми желѣзнопътниятъ данѣкъ отъ 30 л. и пѣтниятъ данѣкъ отъ 250 л.?

Нѣкой отъ народнитѣ представители: Говорете изъ въпроса, не се отклонявайте.

Коста Божиловъ: Защо да не смѣтаме ние, че съ тия 30 л. се влошава положението на тия хора и че тия 30 л. могатъ да изиграятъ оная фатална роля, отъ която се страхуваше г-нъ министърътъ, а именно да опънатъ струната до скъсване?

Г-да народни представители! Въ духа на това, което току що казахъ и, за да отблъсна направенитѣ възражения противъ него, азъ ще трѣбва да кажа две думи противъ ония съображения, които вчера г-нъ Никола Василевъ наведе тукъ, за да ни убеди, че тъкмо тая теза, че тъкмо тази система, че тъкмо тоя начинъ на облагане, който се сочи въ законопроекта, е най-правилниятъ; че не бива да се посѣга много еди кажде си и пр., като ни даде единъ „скрушителенъ“ аргументъ за това, а именно, че въ Русия данѣцитѣ били такива и такива.

Г-да народни представители! Азъ не съмъ билъ въ Русия. Г-нъ Никола Василевъ бѣше тамъ, може да е видѣлъ много работи; признавамъ, сигурно е видѣлъ много работи. Но азъ смѣтамъ, че той се е отказалъ да прочуи и да разбере тия работи, които той ни сочи само така, както на него сѣмъ се сторили. Защо? Защото, преди всичко, това сѣмъ данни, това сѣмъ елементи, които не подлежатъ на сравнение. Това е едно много неудачно сравнение. Не можешъ да сравнявашъ тия елементи отъ онова състояние и отъ оня порядѣкъ съ елементи отъ този порядѣкъ. Защо? Преди всичко затова, защото ако тукъ, както току що ни казахъ, се отпуска единъ милионъ лева на безработнитѣ, тамъ сигурно никой не може да каже, нито г-нъ Василевъ може да каже, че съществува безработенъ, че съществува нѣкой, дохо-

дът на който е под екзистенц-минимума. Сигурно г-нъ Никола Василев не може да не се съгласи с това, че при оня порядък всички облози отиват нѣкъде, откъдето въ края на крайщата се ползват всички; че оня косвенъ данѣкъ, за който тоѣ ни говори, въ края на крайщата, анализи а едно увеличение и разширение на предприятието, на капиталовия влогъ, който остава пакъ въ полза на всички. Но, я кажете, когато ние тукъ усъвършенствуваме нашето производство, когато ние модернизираме нѣкоя предприятие, когато ние рационализираме производствата, подобряваме ли съ нѣщо положението на работника? Увеличаваме ли неговата заплата? Не. Напротивъ, всички тия положителни отъ техническа и отъ стопанска страна мѣроприятия, нововъведения и пр. се отразяватъ зле, отрицателно върху състоянието на работника. Защо? Защото съ рационализирането на производството работници се изхвърлятъ навънъ отъ него. Въмѣсто да се облекчи тѣхното положение и да се увеличи тѣхната заплата, щомъ се модернизира, рационализира и технически усъвършенствува предприятието, всѣкичност тѣ се чувствуватъ по-зле и по-нѣкога тѣ се обявяватъ, ако щете, и противъ едно такова модернизиране и рационализиране.

Прочее, това сѣ величини, които не могатъ да бъдатъ сравнявани. Г-нъ Василевъ трѣбваше, по-нататѣкъ, да каже какъ може да се живѣе тамъ съ надниците, които получаватъ работниците — това, което разправятъ други хора, които също така сѣ били тамъ. Г-нъ Василевъ подхвърли тукъ, каточели ние сме въ най-хубавото положение и че тая система не може да бъде измѣнена, че тя е единствената правилна система, която не бива да бъде критикувана.

Г-да народни представители! Азъ ще се спра и върху нѣкои положения върху този законопроектъ, които също така ще трѣбва да бъдатъ измѣнени. Въ § 3, чл. 5 на законопроекта е казано, че се освобождаватъ отъ този данѣкъ военнослужащите и трудослужащите на срѣчна служба и затворниците за всички години, презъ които сѣ били на служба, или въ затвора, включително и за годината, презъ която сѣ уволнени или освободени, ако сѣ прослужили най-малко 6 месеци отъ последната година. Азъ не разбирамъ защо е постановено да сѣ били на служба или въ затвора, най-малко 6 месеци отъ последната година? Да не би презъ останалата половина на годината тѣ да осъществяватъ такива доходи, колкото биха осъществили, ако бѣха презъ цѣлата година свободни! Азъ мисля, че щомъ, макаръ и единъ день, и единъ месецъ да сѣ били на служба войниците или трудоваците, и да сѣ били въ затворъ данѣкоплатците, презъ тая година тѣ ще трѣбва да бъдатъ освободени отъ заплащането на този данѣкъ.

По-нататѣкъ, г-да народни представители, ще видите, че се освобождаватъ отъ този данѣкъ инвалидите съ изгубена 50% работоспособностъ. Не е убедителенъ критериятъ — 50% изгубена работоспособностъ, безъ да се има предвидъ материалното състояние на инвалида. Ами защо, тоя, който има изгубена 40% работоспособностъ и е беденъ инвалидъ, да не бъде освободенъ? Защо да освободите единъ инвалидъ, който получава една порядѣчна пенсия и сигурно е настаненъ да получава и заплатичка, а сигурно има и имотъ, отъ който получава наемъ?

Екимъ Екимовъ: Кой е тоя инвалидъ съ 50% изгубена работоспособностъ, който е настаненъ нѣкъде? Кажете го. Малко граница! И демагогията има граници.

Председателстващъ Никола Захариевъ: (Звъни)

Коста Божиловъ: Азъ ви поставямъ въпроса по начало.

Екимъ Екимовъ: Принципи съ действителностъ!

Коста Божиловъ: Вие ще кажете има ли или нѣма такава нѣщо. Азъ ви поставямъ въпроса така: всѣки гражданинъ инвалидъ, макаръ и съ 40, 30 или 20% изгубена работоспособностъ, трѣбва да бъде освободенъ отъ желѣзнопѣтненъ данѣкъ. Питамъ, кой е вашиятъ критерий за освобождаване: инвалидността или материалното състояние? Ако този критерий е инвалидността, защо да не освободите всички инвалиди, които сѣ тѣй или иначе все инвалиди макаръ и съ 50, 40, 30 или 20% изгубена работоспособностъ? И затуй азъ по-нататѣкъ поставямъ така въпроса: ако единъ инвалидъ съ 50% изгубена работоспособностъ е достатѣчно богатъ и може леко да си плати данѣка, защо да не плати той, а да плати другиятъ инвалидъ, който е безкрайно беденъ, само защото има 30, 20% и нѣма 50% изгубена работоспособностъ? Затова азъ настоявамъ въобще всички инвалиди, хора съ изгубена работоспособностъ да бъдатъ освободени отъ плащане на този данѣкъ.

Въ § 4, чл. 6, алинея трета е казано, че на прогресивенъ желѣзнопѣтненъ данѣкъ подлежатъ всички физически лица безъ разлика на полъ, възраст и поданство, и всѣки юридически такива, които получаватъ доходи подъ каквато и да било форма. Г-да народни представители! „Подъ каквато и да е форма и въ каквото и да е размѣръ!“ И азъ веднага си представямъ, ако не на г-нъ Екимовъ — защото не зная неговото състояние —...

Екимъ Екимовъ: Готовъ съмъ да ви запозная съ моето състояние, стига съответно да проуча Вашето.

Коста Божиловъ: ... перачката, която идва веднажъ въ седмицата или въ месеца да пере, която е бедна жена и живѣе при дѣщеря си или при сина си, или чистачката, която ще отиде веднажъ въ седмицата или въ месеца да почисти нѣкъде, за да получи 40 или 50 л., дали ще трѣбва тя да декларира тоя доходъ! Ако го скрие, ще ѣ съставятъ актъ. А щомъ го декларира, ще ѣ обложатъ и нея съ данѣкъ. Неужели и тая перачка, и тая метачка, и тая миячка, трѣбва да бъдатъ обложени съ данѣкъ, защото „по какъвъ да е начинъ“ е получила нѣкакъвъ „доходъ“. Азъ смѣтамъ, че това е една страшна работа, недостатѣчно обсъждана — да употребя най-мекия изразъ. Не е взета предвидъ тая възможностъ и затова е туренъ този неограниченъ по своя обсъгъ и широкъ по своето тълкуване текстъ на закона. Смѣтамъ, че такова едно разпореждане е противно на моралнитѣ и на социалнитѣ принципи, на прогресивното облагане, за което споменахъ по-горе и то трѣбва да се премахне.

Въ § 4, чл. 6, алинея трета, е посоченъ начинътъ за определяне размѣра, въ който да се плаща този данѣкъ. Г-да народни представители! Дали комисия ще го определя или данѣчните органи ще го определятъ, азъ смѣтамъ, че нѣма много голѣмо значение. Също така както нѣма голѣмо значение и този въпросъ — дали г-нъ министърътъ на финансите ще внесе закона или другъ нѣкой министъръ. За менъ има значение друго обстоятелство — че този данѣкъ се удържа въ голѣмитѣ фирми, специално въ тютюневитѣ фирми отъ касиеритѣ на фирмитѣ, когато получатъ нареждане отъ данѣчната властъ: удържете желѣзнопѣтненъ данѣкъ, удържете еднодневенъ доходъ, удържете еди кой си данѣкъ. Касиеритѣ не питатъ нито данѣчните власти, нито други власти въ какъвъ размѣръ сѣ определяли на еди кой си работникъ данѣка, а му удържатъ, спиратъ му надницата. Касиеритѣ сами определятъ и еднодневния, и желѣзнопѣтния данѣкъ. Само пѣтнитятъ данѣкъ вече е определенъ. Касиеритѣ сами определятъ размѣра на желѣзнопѣтния данѣкъ споредъ заплатата, която работникътъ получава. А че работникътъ работи само единъ месецъ въ това предприятие и получава такава заплата, каквато вчера не е получавалъ и утре може да не ѣ получава, това не интересува касиера. Азъ смѣтамъ, че това е съвършено неправиленъ начинъ на определяне размѣра на този данѣкъ.

Г-да народни представители! Трѣбва да се определи една сигурна процедура, при която да се предвидятъ санкции за ония, които произволятъ; една процедура, която да ни даде всѣкичѣтъ гаранции, че нѣма да се допускатъ произволи, че нѣма да се допускатъ грѣшки при определяне размѣра на този данѣкъ.

По въпроса за наказанието се спрѣха и нѣкои отъ преждоговорившитѣ. Азъ трѣбва да кажа, че въ отрицание на най-елементарнитѣ принципи на наказателното право, е отнетъ възможността на засегнатитѣ да обжалватъ съответнитѣ наказателни постановления. Трѣбва да се даде тази възможностъ. Както виждате, тази възможностъ за нѣкои лица и членове на комисии е абсолютно отнета, съгласно чл. 10, алинея осма, отъ заповѣдното производство, а за нѣкои лица и членове на комисии тя е запазена само досежно наказателнитѣ постановления, съ които се налагатъ глоби повече отъ 2.000 л.

Г-да народни представители! Азъ трѣбва да спра вашето внимание и върху пункта, въ който се урежда въпросътъ за ликвидирание съ недоборитѣ по желѣзнопѣтния данѣкъ. Този, който желас, който може да плати въ определенъ срокъ доброволно, той ще ликвидира съ своето задължение, като плати 30 л. за всѣка година, но който закъснѣе малко, ще трѣбва да плати 100% глоба или 60 л. за всѣка година. Този, който не заплати въ срока по 30 л., ще трѣбва да заплати по 60 л. годишно.

Г-да народни представители! Ние преследваме лихваритѣ съ специаленъ законъ, ние преследваме спекулантитѣ, преследваме всички, които искатъ прѣкомѣрно да увеличатъ своитѣ незаконни претенции и печалби. Бива ли Народното събрание да налага глоби 100% за единъ день закъснение или въобще за едно закъснение, та макаръ и данѣкоплатецътъ да не е ималъ никаква възможностъ да си плати този данѣкъ, щомъ се констатира, че не го е платилъ въ срока?

И азъ мисля, че ако имаме желание и ако се ръководимъ отъ идеята да ликвидираме по-скоро съ тия недобори, като намаляваме до възможния минимумъ тоя определенъ размеръ, трѣбва да дадемъ на хората всичката възможностъ въ достатъчно продължително време да си платятъ данъка, а не да определяме само нѣколко месеци за издѣлжаване, когато хората може и никакъ да не сѣ на работа въ това време. А ние имъ казваме: щомъ като не сте платили на срока, ще платите глоба 100%. Никой лихваръ нѣма куражъ публично да иска лихва 100%, а Народното събрание, правителството, съ този законъ въвежда глоба 100% за едни такива данъци, неплащането на които може да е безъ абсолютно никаква вина на данъкоплатеца.

Г-да народни представители! Приключвайки, като е въпросъ за разширение на желѣзнопътната мрежа — пъкъ нѣкои казаха, че отъ разширяването по-е важно обезпечаването, уреждането и администрирането на желѣзницитѣ — азъ трѣбва да констатирамъ, че действително има много нередни нѣща въ желѣзнопътната администрация. При пътуванията въ III класа обстановката по-малко е толкова тягостна, толкова трудна, че често пъти хората се отказватъ да пътуватъ; хората често пъти могатъ да се разболѣятъ, тѣ изпитватъ истинско мъчение при пътуването. И азъ съмътамъ, че тукъ му е мѣстото да кажа на г-на министра, че трѣбва да се направи всички възможни за премахването на неудобствата, създаването на удобства за ония хора, които пътуватъ въ III класа. Ние, народните представители, като пътуваме въ I класа, не чувствуваме тия несподоби, но който пътува въ III класа, ги чувствува и не е доволенъ. Трѣбва да се намѣрятъ срѣдства и да се създадатъ удобства на пътниците отъ III класа. (Нѣкои ръкопляскаха)

Председателствуващъ Никола Захариевъ: Има думата народниятъ представителъ г-нъ Екимъ Екимовъ.

Екимъ Екимовъ: (Отъ трибуната) Не искахъ да взема думата за друго, освенъ да обърна внимание по внесения законопроектъ върху два пункта само. Азъ, обаче, съмъ предизвиканъ, преди да поставя тия два пункта на вашето внимание, да кажа нѣколко думи за зловреднитѣ сжделения, които въ това тѣй накупѣло време и въ тия тѣй сѣдбоноси за страната ни дни отъ тая трибуна се изнасятъ. И азъ бихъ помислилъ: за Бога, нека политическата реклама я оставимъ за по-щастливи, за по-хубави дни, а сега съ по-голяма грижа, съ по-голяма замисълъ върху нуждата и вѣлбата на времето да разгледаме нѣщата.

Вѣрно е, че българскиятъ народъ е беденъ народъ. Вѣрно е, че ние всички познаваме тая беднотия и тая нѣмотия. Вѣрно е още, че констатациитѣ, които ще направимъ, могатъ да бѣдатъ отъ черни по-черни. Но нека тѣ да не се правятъ по начинъ такъвъ, че да дадемъ преднина на демагогията, а да се правятъ съ една истинностъ, съ една искреностъ и съ една вѣрностъ.

Предвидъ на изключителното време, въ което сме поставени да разрешаваме тия, така да кажемъ, жизнени въпроси, които сѣ предметъ на тритѣ закони, които ни се сервираатъ, ние, безспорно, трѣбватъ да спремъ нашето внимание върху податнитѣ възможности на българския народъ.

Парламентътъ спре ли се върху тия възможности? Безспорно, Парламентътъ даде голѣмъ превесъ върху възможноститѣ на беднитѣ и на слабитѣ у насъ. Ние минахме единъ законъ, въ който по силата на нашия вѣтъ освободихме да плащатъ еднодневенъ доходъ за подписване приходния бюджетъ на държавата ония български граждани, които иматъ приходъ въ размеръ до 12.000 л. годишно. Какво представлява тая цифра — до 12.000 л. доходъ иматъ около 400.000 земеделски стопани, отъ всичко 860.000 земеделски стопани, до 12.000 л. доходъ иматъ около 60.000—70.000 работници, отъ всичко 160.000 до 180.000 такива.

Ето какъ Парламентътъ въ тоя първи вотъ на облогъ има тежката грижа, има сериозната замисълъ да освободи по-слабитѣ български данъкоплатци отъ това изключително облагане. И азъ не виждамъ, къде има мѣсто тукъ да се демагогува, когато действителността е малко по-друга. Ние отиваме малко по-нататъкъ — приехме една прогресия, съ която чувствително се засегнаха тия, които иматъ повече. И право е да се засегнатъ. Може би нѣкъде сме прекаляли, че сме взели повече, отколкото трѣбва, може би, нѣкъде нѣщо сме пропуснали, но въ едно такова изключително време не може всичко въ единъ обходъ, въ единъ обзоръ въ най-голѣмитѣ подробности и тънкости да се обгърне.

Вториятъ законъ, който намъ ни се поставя — законътъ за пътния данѣкъ — днесъ бѣше на разглеждане въ комисията. И ако тамъ нѣщо спрѣ вниманието на комисията, ако нѣщо отложи работата и ни накара да про-

дължимъ и утре, за да се дойде до едно окончателно решение, то бѣше въпросътъ, какъ да се облажатъ съ тоя пътненъ данѣкъ работницитѣ, които получаватъ надница по-малка отъ 50 л. А по-малка надница отъ 50 л. въ срѣдата на българското работничество получава една маса може би около 100.000 души работници. Това говорятъ, г-да, цифритѣ, това говори действителността.

Днесъ ни е представенъ на първо четене третиятъ законъ — законътъ за желѣзнопътния данѣкъ — въ който именно пакъ това чувство къмъ по-слабитѣ намира съответния превесъ. И ние виждаме, че въ първия редъ на § 4, съ който се измѣнява чл. 6 на закона, се казва: 30 л. ще плащатъ тия данѣкоплатци, които иматъ годишенъ доходъ до 18.000 л. А това значи, погледнато презъ очитѣ на земеделското стопанство, че може би 500.000 или 600.000 земеделски стопани и тѣхнитѣ синове и бащи ще платятъ по 30 л. отъ около всичко 860.000—900.000 земеделски стопанства.

Погледнато къмъ работницитѣ, това значи, че почти цѣлата маса на българското работничество ще плати само по 30 л. желѣзнопътненъ данѣкъ. Ето какво говорятъ цифритѣ, ето каква е действителността. И можемъ ли сега отъ тая трибуна, за да се харесваме по-близо или подалече, да изнасяме много и много черна картина? Известно е, че у насъ има известни браншове работници, които отиватъ къмъ една безработица, за голѣмо съжаление, въ последнитѣ години увеличава се. Работницитѣ се категоризираха съгласно закона въ отдѣлни браншове и вѣрно е, че безработицата въ нѣкои отъ тѣхъ се увеличава. Но вѣрно е също така, че г-нѣ министърътъ на търговията е готовъ и вѣроятно скоро ще внесе законопроектъ, съ който да се разреши въпросътъ за безработицата всрѣдъ нашитѣ работници и специално всрѣдъ тютюневитѣ работници, за които уважаваниятъ колега преди менъ говори и каза, че само въ Пловдивъ имало 12 хиляди тютюневи работници въ безработица. Вѣрно е, че тамъ има 12 хиляди работници въ безработица благодарение въведената напоследъкъ у насъ манипулация на тютюна въ тонга, която съкращава процеса на работата и освобождава много работни ръце, които нѣматъ възможностъ да отидатъ другадѣ. Държавата, обаче, е на пътъ — полагатъ се усилия — да намѣри начинъ да разреши и тоя въпросъ. Може би ще се наложи тѣзи работници да преминатъ въ други производства, където ще намѣрятъ по-добъръ поминѣкъ и по-добро плащане. Да се говори, обаче, че всички тютюневи работници сѣ въ безработица, не е право. За тѣзи работници има сезонна безработица, но всичкитѣ не сѣ безработни, за което говорятъ и цифритѣ.

Уважаеми колеги народни представители! Азъ не зная дали има нѣкой отъ васъ тукъ, на когото да не сѣ правени внушения въ колегията му, къде да бѣдатъ изредвани приходитѣ, които се събиратъ отъ държавата. Безъ разлика на срѣди — всички искатъ. Предявяватъ се искания и отъ работници, и отъ земеделски стопани, и отъ търговци, отъ всички срѣди на българския народъ. Искания, искания, искания! Дайте шосега дайте желѣзници, дайте пристанища, улеснете транспорта. Нуждитѣ на българското стопанство по отношение на транспорта днесъ не сѣ това, което бѣха, да кажемъ, преди 20 години. Днесъ всѣко село иска да бѣде свързано съ шосе, днесъ желѣзници се искатъ почти навсякъде. Какъ можемъ да отговоримъ на тѣзи нужди? Какъ ще станемъ вѣрни изразители на тая строителна дейностъ, която ни се повелява отъ дѣлу, изразъ на която, ако щете, е и нашиятъ мандатъ тукъ, за да отстояваме тая строителна дейностъ? Какъ ще можемъ да отговоримъ на всички тѣзи искания? Има ли мѣсто, между тѣзи два полюса, малкото срѣдства и голѣмата нужда отъ строежъ, да оставимъ демагогията? Безспорно нѣма мѣсто. Ние трѣбва да употребимъ всички усилия, колкото се може повече да приближимъ тѣзи два полюса, за да може, колкото условията позволяватъ, тѣ съответно да се покринатъ — срѣдства и нарастнали нужди.

Коста Божиловъ: Всичко, което азъ изнесохъ, вие го признавате. Вие казвате: наистина, българската действителностъ е отъ черна по-черна; наистина тѣзи хора сѣ безработни, но пакъ казвате, че азъ правя демагогия!

Екимъ Екимовъ: Това, което казвамъ азъ, вие признавате ли го?

Коста Божиловъ: Кое казвате вие?

Екимъ Екимовъ: Че е необходимъ строежъ.

Коста Божиловъ: Азъ казвамъ, че отъ всички...

Председателствуващъ Никола Захариевъ: (Звъни) Моля Ви се, г-нѣ Божиловъ.

Екимъ Екимовъ: Признавате ли, че е необходимъ строежът?

Коста Божиловъ: Азъ казахъ, но Вие не чухте, че отъ всички нужди трѣбва да се задоволи най-напредъ нуждата отъ строежъ.

Председателстващъ Никола Захариевъ: Моля Ви се, г-нъ Божиловъ, имате думата!

Г-нъ Екимовъ, говорете на Събранието.

Екимъ Екимовъ: Ето защо, уважаеми колеги, ние ще трѣбва да се помъчимъ да приближимъ тѣзи два полуса, да се стремимъ по възможностъ тѣ да се покриятъ и да задоволимъ колкото се може повече нуждата отъ строежъ на пѣтища и желѣзници.

Въ законопроекта, който ни се предлага на гласуване, азъ виждамъ, че се отдѣлятъ 95% отъ приходитѣ за постройка на желѣзници и само 5% за постройка на пристанища. Не за това, че съмъ избранъ отъ единъ Дунавски край, ще искамъ по нашето дунавско крайбрежие да се построятъ хубави пристанища, но за това, че особено напоследъкъ нашата търговия налага да се обърне напоследъкъ на нашитѣ пристанища и да се отдѣлятъ повечко сръдства за постройка на пристанища и за снабдяването на последнитѣ съ съоръжения, за да могатъ тѣ да отговарятъ на нарастващия тѣхенъ трафикъ. Нужно е, обаче, сръдствата, които ще се дадатъ за тази целъ, да се разпредѣлятъ съответно между всички нуждаещи се центрове, за да не се даде нѣкъде много, а нѣкъде да не се даде нищо. По крайбрежието на р Дунавъ има градове, които иматъ задоволителни пристанища. Имаме малки паланки, които се въздигатъ като износни пунктове, особено на зърнени храни, клѣто, обаче, нѣма възможностъ да акустира дори единъ шлепъ или реморкьоръ. Ето защо необходимо е да се дадатъ малко повече сръдства за изграждането на пристанищата ни.

И другъ единъ въпросъ спира моето внимание. Въ § 1 на законопроекта се казва, че чл. 2 се измѣня така: „Избрениитѣ въ чл. 1, букви „а“, „б“ и „в“ постройките на желѣзнопѣтнитѣ линии и пристанища се строятъ“. Въ съществуващия законъ, обаче, не е вписана една отъ най-съществениитѣ линии, една линия отъ много голѣмо значение, именно линията Ловечъ—Троянъ—Кърнаре—Карлово, една линия, която е вписана много отдавна въ програмата, но която още не е намирала мѣсто въ закона. Строежътъ на тази линия се налага особено поради това, че подбалканскитѣ мѣста у насъ ставатъ вече значителни производителни центрове на плодове и опаковачни материали и тамъ почва да се развива старото занаятчишко производство. Тази линия се налага и поради това, че трѣбва да се облекчи транспортътъ по линията къмъ Драгоманъ, която напоследъкъ е доста отегчена отъ транзита, който идва отъ Бургазъ. Трѣбва една частъ отъ транспорта да се пренесе къмъ Дунава, за да се понесе отъ нашия, макаръ и малък, но предстоящъ да се увеличи, дунавски паркъ. Дано даде Богъ въ близки дни той да се разрастне още повече.

Уважаеми колеги! Завършвайки, азъ моля г-на министра на благоустройството да се съгласи да се впише въ законопроекта и постройката на линията Троянъ—Карлово, защото въ действащия законъ е вписана само линията Ловечъ—Троянъ. Съ това ние ще отговоримъ на една голѣма нужда, ще облекчимъ балканското население и, убѣрявамъ ви, тогава то нѣма да почувствува тежко и ще понесе безъ болка данъка, който ще му наложимъ за постройката на желѣзнопѣтнитѣ линии.

Председателстващъ Никола Захариевъ: Има думата народниятъ представителъ г-нъ Александъръ Радоловъ.

Александъръ Радоловъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Безспорна е нуждата отъ пѣтища у насъ, близи тѣ шосейни или пъкъ желѣзни. Безспорна е също така и нуждата отъ пристанища. Културата на всѣки народъ се мѣри между другото и по пѣтищата, които сѣ прокарани въ неговата държава. Въ дивашкитѣ страни нито шосета има, нито желѣзнопѣтни линии има. Въ по-напреднатитѣ страни ще видите, че нѣщо е направено въ това отношение, а въ най-напреднатитѣ страни ще видите, че имамъ населени центрове, които да не сѣ свързани съ шосейни пѣтища, а по-голѣмичкитѣ центрове сѣ свързани и съ желѣзни пѣтища. Никой не може да отрече, че у насъ, макаръ въ едно непродължително време, да сме направили доста пѣтища, нуждата отъ пѣтища се чувствува твърде силно. Не съмъ азъ, който ще отрека благоустройството, който ще отрека било строежа на пѣтища между селскитѣ и между градскитѣ центрове, било строежа на улици въ

тѣхъ. И нека да ме прощава г-нъ Ганевъ, който казваше, че азъ като члѣси съмъ недоволенъ съ това, че имало пѣтища, имало благоустройство въ градоветѣ и не знамъ що още. Азъ бихъ желалъ и бихъ искалъ това благоустройство, което имаме въ голѣма частъ отъ нашитѣ градове, постепенно да пропѣлява и къмъ селата. Ако можемъ и тамъ да направимъ нѣщо въ това отношение, ние действително ще сме изпълнили една голѣма задача въ нашето обществено и културно строителство.

Ето защо и азъ присѣдинявамъ своя зовъ къмъ тоя на всички: да работимъ за създаването на повече пѣтища, шосейни и желѣзни, а същевременно и на пристанища.

Но, казва се тукъ: за да правимъ пѣтища, трѣбва да гласуваме данѣци. Да, трѣбва да гласуваме данѣци, защото нищо безъ данѣци не може да стане. Нѣма държава въ свѣта, въ която да нѣма данѣци. Макаръ единъ отъ прѣдговоритѣ да не бѣше доволенъ отъ думитѣ на г-нъ Никола Василевъ, но истината си е истина. И въ Свѣтска Русия има облози и го твърде голѣми облози. Нѣкога въ миналото тукъ даже се четѣ единъ руски вестникъ, въ който се пишеше за продажбата на известни предмети, принадлежащи на колхоза, поради това, че последнитѣ не сѣ платили своитѣ данѣци. Въ Свѣтска Русия и колхозитѣ сѣ обложени, и частнитѣ лица сѣ обложени. И много основателно и много справедливо, защото и въ Русия живѣятъ сѣ данѣци, живѣятъ сѣ бюджети. Колкото и да е богата Русия, каквито и голѣми рудни залежи да има, каквито и богатства да изобилствуватъ въ нея, и тя не може безъ данѣци, и тамъ има облози, както има такива въ всички западни държави. Дори и въ най-некултурнитѣ държави има данѣци. Нѣма страна безъ данѣци.

Ако трѣбва да се направи нѣщо, нека се помъчимъ да го направимъ чрезъ данѣци — съ собствени сили, съ собствени сръдства. Така е по-добъръ, отколкото да прибѣгваме къмъ заеми. Азъ не отричамъ заемитѣ, но трѣбва да прибѣгваме до заеми само въ изключителни случаи. Позволете ми единъ малък примѣръ. Известно ви е, че за настаняването на бѣжанцитѣ у насъ се сключи единъ заемъ, подъ името „бѣжански“ заемъ, отъ окло — не мога да си спомня сега точно цифрата — 2½ милиарда лева. Всѣкигодишно въ продължение на 40 години ние ще плащаме срещу тоя заемъ лихви и анюитети къмъ 150—200 милиона лева. Питамъ се — навремето и азъ говорихъ по този заемъ — нима сѣ 3 или 4 анюитета ние не можехме да построимъ тѣзи къщи, които се дадохъ на бѣжанцитѣ, да имъ набавимъ този инвентаръ, който имъ се даде, за да не тежи днесъ на гърба на този заемъ? Можеше да го направимъ. По какви съображения правителството тогава настоя да се направи заемъ, не знамъ. Така че, по-добре е да направимъ това, което е необходимо за нашата страна, съ собствени сръдства.

Говори се тукъ: „Работниците и беднитѣ селяни!“ Г-да! И работници има и бедни селяни има. Но всѣки единъ е призванъ да плаща споредъ своитѣ сили. Съгласете се, че всѣки единъ ще трѣбва да даде своята лепта въ строежа на нашитѣ желѣзнопѣтна и шосейна мрежи. Всѣки единъ ще трѣбва да даде това, което му е възможно, за да може и той да каже въ утрешния день: „И азъ имамъ своя дѣлъ въ тоя строежъ“.

Азъ не съмъ чуждъ на съдбата и на положението нито на работника, нито на бедния селянинъ. Но нека, когато говоримъ за тѣхъ, по-скоро да обмислимъ сръдствата и начинитѣ, чрезъ които можемъ да създадемъ по-добро благосъстояние на тѣя категорични хора у насъ, отколкото да седимъ само да оплакваме тѣхната беднотия и да казваме: нѣма и не може.

Азъ чухъ г-нъ Коста Божиловъ, който говори тукъ, да казва, че отъ 40 декара имотъ у насъ — нѣкой-си изчислилъ — се получава доходъ 4.600 л. Кой е направилъ това изчисление не зная, но азъ не мога да разбера дали той живѣе въ България или живѣе вънъ отъ нейнитѣ предѣли, когато изкарва 150 л. доходъ отъ декаръ. Съгласете се, че съ каквато и култура да се сѣятъ нашитѣ земи, ще има по-голѣмъ доходъ отъ тоя, който той изчислява. Само въ случай на неурожай, на лоша година, или пъкъ при природни стихии доходътъ може да бѣде по-малъкъ. Да се говори така, както говори г-нъ Коста Божиловъ — позволете ми да употребя една по-силна дума — значи да се говорятъ безсмислици.

Г-да народни представители! Нека да се проникнемъ отъ съзнанието да присѣдинимъ и нашитѣ усилия къмъ усилията, които се правятъ отъ страна на правителството, които се правятъ отъ Министерството на земедѣлнето, които се правятъ отъ всички по-културни хора въ нашата страна, които се правятъ отъ всички желаещи да работятъ за преуспѣването на нашето население. Стремимъ се да поддѣлимъ колкото е възможно старитѣ и недоходни

култури съ нови, защото, безспорно, тия нови култури, които се въвеждат напоследък, дават един по-голям доход. Един декар, засът съ памук, ще даде срѣдно доходъ 1.000 л. Един декар, засът съ тютюн, ще даде отъ 2.000 до 3.000 л., а въ нѣкои случаи и повече. Един декар, засът съ картофи „Бинте“, които напоследък се разпространяват, ще даде още повече. Както ми съобщиха отъ Брѣзово, където сѣ засадили отъ тия картофи, получили сѣ къмъ 2.000 кгр., а на други мѣста сѣ получили по 3.000 кгр. на декаръ; по 3 л. килограмътъ, това ще даде 9.000 л. Ако нѣкой иска да сѣе ония култури, които е засът по-рано, да сѣе рѣжъ и овесъ и да не ги замѣни съ нѣкоя нова по-доходна култура, никой не му е кривъ. Ние ще насърждаваме оня, който иска да работи, за да изкара нѣщо повече и за себе си. Оня, който работи, за да си създаде по-добро благосъстояние, той работи и за държавата. Такъв човѣкъ действително ще може да посрещне по-добре своитѣ нужди.

Стремежътъ днесъ отъ страна на Министерството на земедѣлието и отъ страна на правителството е, да може доходътъ, който е срѣдно 400—500 л. отъ декаръ, засът съ зърнени храни, да го увеличимъ двойно, да го увеличимъ тройно, ако щете и четворно и по тая начинъ косвено да увеличимъ нашата земя, да може оня, който има 20 декара, да получи доходъ, който се получава сега отъ 40, 60, пъкъ, ако щете, отъ 80 декара, засѣвани съ зърнени култури. Ето тая е пѣтътъ, който се чертае и по който ние всички ще трѣбва да трѣгнемъ, а не само да оплакваме беднотията въ селото и да оплакваме бедния работникъ.

Г-да! Ако се създадатъ условия за увеличаване дохода въ селото, и за работника ще има, и за еснафа ще има, защото основата на нашия стопански животъ, безспорно, това е селото. Има ли селянинътъ, иматъ и другитѣ. Нѣма ли въ селото, нѣма и въ града. Ние ще трѣбва, значи, да насочимъ всичкитѣ си усилия въ тая насока — да създадемъ най-добри условия, за да могатъ нашитѣ селяни да се издигнатъ стопански и културно. Тогава нѣма да се отегчи тѣхното положение, ако плащатъ 30 или 40 л. данѣкъ за пѣтища. То е отегчено само отъ факта, че нѣматъ достатъчно приходи, за да свържатъ двата края на своя тежъкъ икономически животъ. Нека дадемъ възможностъ за общо подобрене положението на тия, които считаме, че днесъ сѣ най-слабитѣ, най-немошнитѣ.

Защо гласувахме новия облогъ за пѣтищата, който се възприе и отъ комисията? Защото ние искаме чрезъ масова работа да получимъ резултатъ. Ние не можемъ — нека да ме извини г-нъ Ганевъ — да чакаме съ години, както е било досега, да се работятъ нѣкои пѣтища 10—15—20—30 години и въ края на краищата пакъ да бждатъ незавършени. Така нищо нѣма да направимъ. Нека да ме прощаватъ и господа специалититѣ, но системата въ миналото е била такава, че е отвращавала нашето селско и работно население отъ пѣтната повинностъ. Тая пѣтна повинностъ, отъ една страна, е била ограбвана, а, отъ друга страна, нѣмало е система въ самата постройка на пѣтищата. Изработва се едно трасе, донасятъ се камѣни на втората година и следъ това, докато започне да се прави, трасето се загубва, камѣнитѣ се разпиляватъ. Почватъ на друго мѣсто пѣтъ, сѣщата история се повтаря и резултатъ нѣма.

Ние трѣбва да възприемемъ по-друга система. Тая сутринъ идва тукъ делегация и казва: „На насъ сѣ необходимо, за да направимъ 11 км. пѣтъ въ продължение на 1—2 години, само 200.000 л., които искаме да ни даде министерството“. И ще го направятъ, защото чувствуватъ, че пѣтътъ имъ е много необходимъ. И аслжъ съ тая целъ сѣ доставени ваяци, машини, затова е тая подготовка, която се направи въ миналото съ заема за строежъ на пѣтища. Ще имамъ случай, ако стане нужда, после пакъ да говоря по тая въпросъ, но казвамъ, ако ние не оставимъ населението да отработва своята пѣтна повинностъ, а да я плаща, защо ни сѣ всички тия ваяци, защо ни сѣ всички тия машини, когато сѣ сумата, която ще се получи отъ пѣтната повинностъ, почти нищо не бихме могли да направимъ. Г-да! Трудовия принципъ ще трѣбва да възприемемъ, както за пѣтищата, така и за желѣзницитѣ.

Казватъ, че временната трудова повинностъ за постройка на желѣзници и пристанища сега се отмѣняла. Нека ми бѣде позволено да кажа, че временната трудова повинностъ не е била прилагана досега отъ държавата за строежъ на пѣтища и желѣзнопѣтни линии. Ако нѣкъде е работено, това е било желанието на населението само да изработи трасето на дадени пѣтища и да каже на държавата: „Заповѣдайте, трасето е изработено, дайте редситѣ, направете мостоветѣ и треноветѣ да трѣгнатъ“. Така нѣкога построи, когато почна строежътъ на линията къмъ Голѣмо-Ко-

наре, така, доколкото си спомнямъ, построиха и въ Парзджикъ, когато поискаха тѣсноколейката да свързва и Парзджикъ съ Чепино, а не само съ Сараньово. Така построиха и въ много други случаи. Това е била желанието на народа, на населението, което чувствува нужда отъ шосейни пѣтища, а така сѣщо и нужда отъ желѣзни пѣтища.

Колкото за редовната трудова повинностъ, всички идатъ да я признаятъ днесъ, макаръ много срѣди навремето да я сочеха като ангария, като нѣщо, което е останало, както се изрази тукъ единъ преждеговорившъ, отъ турско време. Така се изрази той поне за пѣтната тегоба. Пѣтната тегоба не е отъ турско време, пъкъ и да е отъ тогава, ние не трѣбва да я отречемъ. Ние имаме и други работи отъ турско време, но не ги отричаме. И Земедѣлската банка е основана отъ Митхатъ паша, но ще я отречемъ ли?

Предложи се да се взема особена такса за пѣтуване по ония пѣтища, които сѣ павирани или сѣ съ други модерни настийки. Та това не е ли сѣщата такса, която се взема на цариградския мостъ при минаване на населението съ единия на другия брѣгъ на Златния рогъ? Да, сѣщата е. Затова нека на всичко да погледнемъ, изхождайки отъ началото на целесъобразността и отъ голѣмата нужда, която чувствува цѣлата наша страна.

Трудовата повинностъ изигра и ще има да играе и за въ бждеще голѣма роля. Тя се възприе и въ други държави. Ще дойде време да я възприематъ навсѣкъде, защото трудовата повинностъ подпомага създаването на повече култура и повече прогресъ въ всички страни, които я възприематъ.

Предлага ни се прогресивно облагане. Г-да народни представители! Нека да погледнемъ и на него реалистично, да не гледаме презъ очилата нито на партизанщината, нито на демагогията. Ние сме избрани за народни представители, за да творимъ бждещето на България, да създадемъ похубава и по културна България и да удовлетворимъ същото желание у нашия народъ за прогресъ и за по-голямъ добруване. Затова на насъ се налага преди всичко да бждемъ реалисти и да бждемъ почтени въ мисълта си. Кой е оня, който не може да плати 30 л., като има доходъ до 18.000 л. годишно? Или да плати 70 л., като има доходъ до 24.000 л.? Или да плати 100 л. при 30.000 л. доходъ и т. н. Кой е този, който не ще може да плати подобна сума? Всѣки ще може да плати. Азъ бихъ казалъ на нѣкои отъ тия господа, които твърде много плачатъ за работника, за бедния, какъ навремето искаха отъ тѣхъ за партийни цели да дадатъ една, две, три, петъ, десетъ и повече надници? Ако тѣ плащаха за партийни цели, защо да не се плати сега отъ гражданитѣ за целитѣ на държавата, за бждещето на страната? И тѣ ще се ползватъ отъ тия блага, които ще се създадатъ, като всѣки гражданинъ даде възможната данъ.

Прогресията върви доста нагоре. Нѣкои се оплакватъ и казватъ: „Много е, има известни категории, които веднажъ плащатъ, втори пѣтъ плащатъ и т. н.“ Г-да! Каза се тукъ, че въ евангелието е казано: „Комуто е дадено много, ще трѣбва и да дава много“. Нека тия господа, които печелятъ милиони, да се съгласятъ да дадатъ една частъ отъ своитѣ спечелени милиони въ подкрепа на държавата, защото тия пѣтища ще ползватъ преди всичко тѣхъ.

Има държави, въ които е знайно кой какво печели. И действително, у насъ работитѣ се развиватъ постепенно така, че се знае кой какво печели. Знае се единъ килограмъ грозде, купенъ тукъ на опредѣлена цена, колко ще бжде продаденъ; знае се единъ литъръ вино колко ще бжде продаденъ; знае се много добре каква може да бжде печалбата на всѣки износителъ. Има държави, които усвоява принципа да даватъ на онии, които печели, единъ екзакстенция-максимумъ, а останалото се взема въ полза на държавата. Народитѣ върватъ натамъ и азъ сѣбѣтамъ, че и ние постепенно ще се ориентираме въ тая насока.

Но позволете ми да открия тукъ една скоба. Съжалявамъ, че г-нъ мичистърътъ на финанситѣ го нѣма. Въ законопроекта е казано, че онии, които има доходъ 1.000.000 л., ще плати 15.000 л.; който има надъ 1.000.000 л. — да кажемъ, до 2.000.000 л. — ще плати 35.000 л. Обаче имаме кооперативи — азъ поне зная такива — районни съюзи и др., които, макаръ и да показватъ единъ брутенъ доходъ, често пѣти свършватъ съ загуба. Даденъ районенъ съюзъ показва, напр., единъ брутенъ доходъ отъ 200.000 л. и срещу този брутенъ доходъ ще трѣбва да плати 35.000 л. данѣкъ, обаче въ края на краищата той не свършва съ чиста печалба, а свършва съ загуба, като се причислятъ всици дадени лихви, направени поименни разходи и т. н. Въ такъвъ случай какво ще трѣбва да се направи? Въно е, че само кооперативитѣ водятъ редовни счетоводства, отъ

Г-да! Тръбва да направимъ всичко възможно не да разединяваме духа у населението, а да обединимъ този духъ, като въ този случай, както и въ случая съ пътнаа тежба за строежъ на пътища, както и въ други подобни случаи, не трѣбва да говоримъ, че този данъкъ е голѣмъ, защото нѣждаме, че разбирѣтъ му е съобразенъ съ податнитѣ сили на всѣки гражданинъ и действително ще получимъ единъ добъръ приходъ, койго ще се отрази върху бѣдѣщия строежъ на пътищата въ нашата страна. Така ние, народнитѣ представители, ще можемъ да изиграемъ оная голѣма роля, която ни се възлага: да бъдемъ обединители на народния духъ и да работимъ за икономическото издигане на народа. И ако ние изиграемъ нашата роля по такъвъ начинъ, азъ вѣрвамъ, че ще изпълнимъ нашия дългъ като народни представители най-добре и ще можемъ действително да осъществимъ задачитѣ, които сѣ възложени на насъ, като народни избраници. (Ръкоплѣскания)

Председателстваващъ Никола Захариевъ: Има думата г-нъ министърътъ на общественитѣ сгради, пѣтищата и благоустройството.

Министъръ Димитъръ Василевъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Изслушахъ съ най-голъмо внимание всичкитъ критики, които се направиха туку по внесенята отъ правителството законопроектъ за измѣненіе и допълненіе на закона за разширение на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата. Смѣтамъ, че критикитъ, които се направиха, бѣха много добросъвѣстни. Сѣщо така смѣя да успокоя колегата Ганевъ, че ние отъ министерската маса никакъ пѣтъ не сме се безпокоили, нито сме се тревожили, че срещу насъ ще бѣдатъ отправени недобросъвѣстни критики. Нашето схващане е, че малкиятъ колективъ винаги може да направи грѣшки, а голѣмиятъ ще направи необходимитъ корекции и ще даде онова, което е най-свършено. Следователно, ние стоимъ на становището, че Народното събрание може да извърши добавки въ законопроектитъ, които ние внасяме, и че много грѣшки, които ние можемъ да допустнемъ, ще бѣдатъ изправени туку.

Въпросът, който ние разглеждаме, се отнася до строежа на новите железнопътни линии. Железнопътните линии в България са едно от най-големите предприятия. Според закона за уредба и управление на българските държавни железници, към 31 декември 1928 г. те възлизат на няколко милиарда лева. По същия закон са консолидирани всички държавни дългове, които са правени специално за строеж на железнопътни линии. Тези консолидирани дългове възлизат към същата дата на сумата 3.990.000.000 л. Вие можете да си представите каква е фактическата стойност на това наше грамадно държавно предприятие, като се вземе предвид, че железниците не са строени само с заеми и че големата част от земята са били изплатени до консолидирането им към 31 декември 1928 г. Значи, действително това предприятие е едно извънредно ценно предприятие. Но не само по стойност е огромно. Огромно е и неговото значение за стопанското развитие на нашата страна. Железниците в ржцет на държавата са един голям достъп, с който се подпомага развитието на земеделието, развитието на занаятите, на търговията, на индустрията, изобщо на цялото народно стопанство. Чрез тях става пълно уеднаквяване на цените в цялата страна; чрез тях се улеснява разработването на нашите минни, на нашите рудни богатства, намалява се безработицата, увеличава се благосъстоянието на гражданите; чрез тях хората се задоволяват материално и по този начин българският гражданин става годен да защитава държавата и да се жертвува за нея. Железнопътната мрежа в България трябва да бъде построена по такъв начин, че да служи действително на тия задачи, които са й поставени, да служи също така и на народната ни отбрана.

Постройката на новите железнопътни линии и пристанища до европейската война била почти изключително в тежест на държавата. Строежът на една голяма част е бил извършен с земи, а една малка част е била по-

строена съ редовни бюджетни средства. Едва въ 1923 г. се прокарва първият законъ за разширение и подобрене на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата. Съ този законъ вече, освенъ държавата, като организация, се при-виква къмъ строежа на желѣзницитѣ и и мѣстното на-селение, което живѣе близу до новостроящитѣ се желѣзно-пътни линии. Това продължава до 1925 г., когато се про-карва принципътъ за откупването на временната желѣз-нопътна трудова повинность. Тогава започва да се прео-бръща временната желѣзнопътна трудова повинность въ откупъ. Чрезъ трудовата повинность и чрезъ откупитѣ, които сѫ правени, до 1939 г. нашиятъ народъ е далъ за желѣзницитѣ 1.292.330.000 л. Съ измѣненіето и допъл-неніето на закона за разширяването на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата отъ 1933 г. въ постройката на новитѣ желѣзнопътни линии и пристанища се привлича не само прѣхождающе населението, т. е. това, което живѣе около новостроящитѣ се желѣзници, но се привли-чатъ и всички български граждани отъ 21 до 55-годишна възраст, чрезъ заплащането на единъ основенъ желѣзно-пътенъ данъкъ въ размѣръ на 30 л. годишно. Отъ 1933 г. насамъ приходитѣ отъ този данъкъ и отъ другитѣ постѣп-ления, предвидени въ закона, сѫ най-различни, обаче ма-ксималната сума, която е получена, не надминава 50 милиона лева годишно.

Тъзи 50 милиона лева годишно, обаче, сѣ били крайно недостатъчни да могатъ да задоволятъ нуждитъ на желѣзнопътния строежъ, затова защото за строежа на желѣзницитѣ сѣ били необходими много по-големи сѣдства. Ето защо, за да не се спре строежътъ, държавата е прибѣгвала до сключването на редъ заеми. Презъ 1936 г. се сключва заемъ отъ 60 милиона лева отъ Пощенската спестовна каса; презъ 1937 г. — 90 милиона лева отъ същата каса; презъ 1938 г. — 200 милиона лева отъ същата каса; презъ 1939 г. — 75 милиона лева отъ същата каса и 260 милиона лева отъ Българската земеделска и кооперативна банка. И сега презъ 1940 г., преди нѣколко дни вие гласувахте още единъ заемъ отъ 75 милиона лева пакъ отъ Пощенската спестовна каса за същата целъ. Или всичко отъ 1936 г. до днесъ сѣ сключени заеми въ размѣръ на 760 милиона лева за постройка на нови желѣзнопътни линии. Аноитетитѣ на тѣзи заеми тежатъ на бюджета на българскитѣ държавни желѣзници. Предвидъ на обстоятелството, че днесъ не можемъ да прибѣгнемъ до нови заеми, защото източниците, които имаме, се изтощаватъ; предвидъ и на това, че вънъ заеми не можемъ да намѣримъ, ние се замисляме вече за намирането на по-големи сѣдства пакъ чрезъ облагането на народа, защото другъ пътъ нѣма.

За да бъде, обаче, това облагане по-справедливо и да не се засегнат икономически слабите слоеве, ние възприемхе системата на прогресивното облагане. Отъ таблицата, която е къмъ § 4 на законопроекта, вие видяте, че основниятъ желѣзнопътенъ данѣкъ, който до днесъ е 30 л. на лице, остава само за тѣзи лица, които иматъ доходъ до 18,000 л. годишно. Това сѣ половината отъ българскитѣ данѣкоплатчи. Останалата половина, пердвидъ на това, че иматъ по-голѣми доходи, ще трѣбва да плащатъ, безспорно, по-голѣмъ данѣкъ.

Г-да народни представители! Съ предлаганото изменение и допълнение на закона чл. 1 отъ същия законъ, който определя кои желѣзнопътни линии трѣбва да се строятъ, не се засѣга.

Въ § 1 отъ законопроекта се третира материята, която се обхваща отъ чл. 2 на закона, т. е. отъ где да се намърятъ сръбства за строежъ на желѣзници и пристанища. Въ действащия законъ имаме много повече източници, отколкото въ законопроекта. Съ законопроекта временната желѣзнопътна трудова повинность се изоставя. Тя се изоставя не затова, че не носи резултати. Напротивъ, чрезъ временната желѣзнопътна трудова повинность ние до днесъ имаме изработени съоръжения, които сж оценени за около 250 милиона лева. Отъ 1922 г. до 1939 г., чрезъ редовната трудова повинность, имаме изработени съоръжения, които се оценяватъ на сумата 153 милиона лева. Неудобството, обаче, на временната желѣзнопътна трудова повинность е въ това, че днесъ желѣзнопътните строежи се извършватъ съ по-бързо темпо, не такава, каквото имаме при строежа на шосетата. Много неудобно е да се използва временната желѣзнопътна трудова повинность, защото съ това биха се забавили извънредно много строежите. Желѣзниците трѣбва да се построятъ много бързо, за да се отдадатъ на експлоатация и да служатъ за целиятъ, за които се строятъ. Тази е причината, която ни накара да се откажемъ отъ използването на временната трудова повинность при построяката на желѣзниците.

Съ § 4 отъ законопроекта се опредѣлятъ размѣритѣ на прогресивния желѣзнопътенъ данѣкъ въ зависимостъ отъ

годишния доход на всяко физическо и юридическо лице. Тия разходи се движат от 30 л. годишно нагоре. За годишен доход се взема онзи, на основание на който физическото или юридическото лице е било обложено с вноска, равна на еднодневния му доход, съгласно чл. 34, буква в, от наредбата-закон за обществено подпомагане, за предшествуващата година. Тази база се взема за това, защото е вече установена, по нея няма спор. По начина на събирането на този доход също няма спор. Този начин не е компрометиран и се оказва удобен. Ние възприехме тази база като готова и защото, ако бяхме възприели друга база, може би щяхме да направим някоя грешка.

Съ § 5 се стъпняват членове 7, 8, 9 от действащия сега закон, които се отнасят до използването на временната желѣзнопътна трудова повинност. Предвид на това, че ние се отказваме вече от нея, споменатите членове, които засягат тая материя, сами по себе си падат.

Съ § 6 от законопроекта се урежда материята относно начина, по който ще става облагането на физическите или юридическите лица.

Съ законопроекта се уреждат и недоборите, които има. Въ настоящия момент има около 320.000.000 л. недобори от откупваната временна желѣзнопътна трудова повинност и около 200.000.000 л. недобори от основния желѣзнопътен данък. За да можем да съберем тия недобори, съ законопроекта правим известни облекчения, с които даваме възможност голѣма част от тези недобори да бъде събрана. Очакваме, че при това намаление, което правим, ще можем да съберем от 320-те милиона лева недобори от временната желѣзнопътна трудова повинност около 100.000.000 л. и от 200-та милиона лева недобори от основния желѣзнопътен данък пак около 100.000.000 л.

Съ § 8 от предлагания законопроект се изменя чл. 12 от действащия закон за разширение на желѣзниците и пристанищата. Това изменение се отнася до длъжностните лица, натоварени с събирането на приходите по закона.

По-нататък върху законопроекта няма да се спирам, защото останалата му част е повече тълкувателна и съдържаща нареждания за начина, по който трябва да се събира желѣзнопътният данък.

Искам, обаче, г-да, да се спра на критиките, които се направиха по законопроекта, за да изтъкна някои, може би, неправилни схващания или схващания, които се дължат на това, че лицата, които говориха, не са били запознати добре с поставените от тях въпроси.

Отъ уважаемия г-н професор Петко Стайнов се зададе въпросът: защо законопроектът се внася от министъра на обществените сгради, пътищата и благоустройството, а не от министъра на желѣзниците или от министъра на финансите, както той иска. Отговорът е много прост. Вие знаете, че по-миналата година г-н Спас Ганев учреди тий наречената Главна дирекция на строежите с един специален закон. Въ тази дирекция има три отдела: отдел за строеж на всички желѣзнопътни линии, отдел за строеж на пътища и отдел за водни строежи. Въ чл. 10 на този закон се казва: „Главната дирекция извършва строежите с приходите, с които разполага по настоящата наредба-закон и с редовната трудова повинност.“

Приходите се набират от:

- постъпленията на фонда „Пътища“;
- редовна ежегодна вноска от държавата, независима от вноската по фонда „Пътища“;
- желѣзнопътни данък и всички други приходи, предвидени по законите за постройка на нови желѣзнопътни линии;
- извънредни вноски от държавата, и
- разни други поступления.“

Г-да! Законът за Дирекцията на строежите е закон на Министерството на благоустройството и, много естествено е, че аз, като министър на благоустройството, трябва, по силата на този закон, да внеса законопроекта за измененията на закона за разширение на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата относно желѣзнопътния данък, защото въ самия закон за Дирекцията на строежите е казано, че приходите се набират и от желѣзнопътния данък. Ясно е, защо аз внасям законопроекта, а не г-н министърът на желѣзниците или този на финансите.

Втори въпрос се зададе: защо приходите се внасят въ бюджета на Главната дирекция на желѣзниците. То е затуй, защото всички нови желѣзнопътни линии, които построява Главната дирекция на строежите, се предават за

експлоатация на Главната дирекция на желѣзниците, и съ разходите, направени за тия нови линии, се дължават Дирекцията на желѣзниците. И въ закона, който вие приехте преди известно време, за сключване 75 милиона заем за постройка на желѣзници — не знам дали това ви направи впечатление — беше изрично казано, че заемът ще се изплаща не от Главната дирекция на строежите при Министерството на благоустройството, а от Главната дирекция на желѣзниците. Тия линии, които се строят от Главната дирекция на строежите, стават имущество на Главната дирекция на желѣзниците. За това всички тия приходи се внасят въ бюджета на Главната дирекция на желѣзниците и от там Главната дирекция на строежите получава суми, за да ги изразходва за строежите.

Трети въпрос се зададе: защо за база на облагането с желѣзнопътен данък се взема еднодневният доход на всички физически и юридически лица? Казах, че ние възприехме тази система за това, защото намираме една система изпитана, една система, която не е компрометирана.

Четвърти въпрос се зададе: защо професионалните организации ще съставят списъците на лицата, дължащи желѣзнопътен данък и защо същият данък ще се определя от тия организации? Защото въ закона за общественото подпомагане е възприет този начин на определяне данъка. Няма защо да търсим друг начин, когато приемаме за база на нашия закон еднодневния доход по закона за общественото подпомагане.

Каза се тук, че съ приложената таблица към чл. 6 от законопроекта за разходите на прогресивния желѣзнопътен данък ще се разстроят много кооперативни и други сдружения, вследствие заплащането на голѣми разходи желѣзнопътен данък. Г-да! Ние въвеждаме прогресивен данък, за да има справедливост. Безспорно е, че може да се направят известни грешки при изработването на таблицата за разходите на данъка. Отношението към тази таблица ще бъде най-различно. Този, който се смъта за повече засегнат, безспорно, ще бъде недоволен. Ние не можем да изработим една таблица, която да бъде абсолютно от всички еднакво приета. Азъ, обаче, не считам, че тази таблица е една неизменяема таблица; въ комисията тя може да претърпи известни изменения. Искам само да поясня, че туй, което г-н Минчо Ковачев каза тук — че се облага брутният годишен приход — не отговаря на истината, защото при определяне на еднодневния доход много разходи се вземат под внимание.

За индустриалните и производствени предприятия от общия брутен годишен приход на предприятието се спада:

- стойността на суровите и спомагателни материали, употребени за продаденото през годината производство, изчислени франко фабриката;
- стойността на горивните материали или на двигателната енергия, употребени за същото производство;
- заплатите и надниците на персонала, зает непосредствено въ производството. Към този персонал не спадат лицата от административната и търговска служба на предприятието;
- изплатеният на държавата акциз, абонаментът за право на производство или бандерол, ако продадените стоки прѣко са обложени с такъв. Други данъци не се спадат, и

д) лихвите на чуждите капитали, ангажирани въ предприятието, изплатени за същата година.

Ако това не е достатъчно, то може да се направи една корекция, като се вземат под внимание: амортизацията на машините, заплатата на административния персонал, платени суми за застраховки, платените данъци на чиновниците, гербовият налог, вноските въ фонда „Обществени осигуровки“ и други такива.

За търговските предприятия от общия годишен брутен приход на предприятието се спада:

- костумната цена франко магазина на продадените през годината стоки и
- лихвите на чуждия капитал, ангажиран въ предприятието за същата година.

За кредитните предприятия от общия годишен брутен приход се спада:

- одобрените и неизплатени лихви на влоговете и кредитите през годината и
- предсрочно събрани лихви, отнесени за следната година, и т. н.

Минчо Ковачев: Примѣритъ, които дадохъ, почиватъ на публикуваната въ „Държавен вестник“ наредба. Спадатъ се суровитъ материали, спадатъ се надниците и се определят еднодневният доход. Това е вече брутен доход.

Министъръ Димитъръ Василевъ: Като се направят известни корекции, нѣма опасност да бѣде разсипанъ този, който ще плати 15 000 л., щомъ има доходъ 1 000 000 л. Никой отъ тая маса (Сочи министерската маса) и никой между васъ не ще бѣде на мнение да заколимъ кокошката, която снася златни яйца на държавата. Това нѣщо никой не го желае.

Г-нъ Петко Стайновъ признава, че има нужда отъ желѣзници. Той смѣта, че следъ като се построятъ стратегически линии, ние трѣбва да преминемъ не къмъ разширение на нашата желѣзнопътна мрежа, а къмъ подобрене на нашитѣ желѣзнопътни линии, даже на нѣкои мѣста да се построятъ двойни линии. Смѣтамъ, че действително тази голѣма програма, която е набелязана въ закона за разширение на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата, нѣма да бѣде реализирана затуй, защото времената се измѣниха. Има доста много линии, които сѣ отбелязани като първи линии за строежъ въ бюджета на Дирекцията на строежитѣ, но дълбоко ми убеждение е, че голѣма частъ отъ тѣзи линии ще изхвъркнатъ отъ програмата. Дълбоко ми убеждение е, че скоро ще дойде време, когато може би ние ще извадимъ и редситѣ на нѣкои отъ сега съществуващитѣ линии, защото автомобилнитѣ съобщения, които сѣ извънредно гѣвкави, тѣй бързо се развиватъ, че въ скоро време ще измѣстятъ нѣкои нерентабилни линии, които нѣма да има никаква стопанска смисълъ да съществуватъ по-нататѣкъ. Както отъ центъра на Парижъ изхвърлиха трамвантѣ и ги замѣстиха съ отобуси и автомобили, тѣй и у насъ ще се наложи да махнемъ желѣзнопътни линии, да имъ вдигнемъ редситѣ и да построимъ по-добри пътища, като замѣстимъ желѣзнопътния трафикъ съ автомобилния.

Това сѣ повелитѣ на живота и срещу тѣхъ ние не можемъ да въоръжимъ. Мисльта ми е, че туй, което препорѣчва г-нъ Петко Стайновъ — че трѣбва да прекратимъ да строимъ желѣзнопътни линии — ще се наложи само по себе си. Нѣма нужда да вземаме специални решения за това, защото животътъ ще го наложи.

Г-нъ Петко Стайновъ подчерта дебело, че отъ закона за разширение на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата както предлагаме да бѣде измѣненъ, нѣма да получимъ повече отъ 40—50 милиона лева годишно. Г-да! Ние очакваме отъ този законъ къмъ 200 милиона лева годишно. Ако бѣше въпросъ за 40—50 милиона лева, нѣмаше да внасяме този законопроектъ. Днесъ ние получаваме 50 милиона лева годишно.

Г-нъ Петко Стайновъ твърди, че желѣзницитѣ трѣбва да се строятъ съ заемъ. Азъ казахъ, че заемъ сега много мѣчно се намиратъ. Ако можемъ да намѣримъ вътрешенъ заемъ, ще бѣдемъ щастливи да докараме желѣзницитѣ си до онѣй край, до който трѣбва да бѣдатъ докарани. Той твърди, че нѣма нужда отъ нови линии, а трѣбвало да се достроятъ само линиитѣ Шуменъ—Карнобатъ, линията по р. Струма и подбалканската. Сега засега нашата програма обхваща почти само тѣзи линии, като прибавимъ и онаѣ линия, която е тѣснопътна и която отива къмъ Неврокопъ, а сѣщо и линиитѣ Горна Джумая—Симитли—Крупникъ. Има, обаче, и други линии, които действително ще се наложи да бѣдатъ построени, защото се очертаватъ като линии съ голѣмо стопанско значение. Това е линиитѣ, за която спомена г-нъ Екимъ, Екимовъ: Свищовъ—Левски—Ловечъ—Троянъ, които при Карлово ще се свърже съ южнобългарскитѣ желѣзници. Тѣй че все още има нѣкои линии, които ще се наложи, въ гоѣми силното развитие на автомобилнитѣ съобщения, да бѣдатъ построени. Други особени забележки по законопроектъ нѣма да направя.

Преди да довърша, обаче, искамъ да ви дамъ само нѣкои сведения, за да бѣдете добре осведомени върху нашата програма за строежъ на желѣзнопътни линии. Въ бюджетнопроектъ за 1940 г. се предвижда постройката на нѣколко желѣзнопътни линии: Горна-Джумая—Симитли—Крупникъ, Софийската околвръстна, Сараньово—Неврокопъ, Шуменъ—Карнобатъ, Сопотъ—Калоферъ—Казанлъкъ, Царъ Крумъ—Преславъ—Върбица, Доленъ-чифликъ—Старо-Орѣхово, Бургасъ—Поморие, Аспарухово—Синдѣлъ, Бургасъ—Сръдецъ—Гълъбово, Горна Малина—Сопотъ, Сомовитъ—Никополъ, Попово—Разградъ—Исперихъ съ вариантъ Кюнджукъ—Разградъ, Лѣсковецъ—Елена и Ловечъ—Троянъ. Сега, обаче, Дирекцията на строежитѣ, поради понятия на всички ви съображения, е съсредоточила всичкитѣ си усилия за по-бързото довършване и отдаване въ експлоатация на следнитѣ най-важни нови желѣзнопътни линии.

Първо, линиитѣ Шуменъ—Карнобатъ, която има дължина 133 км., отъ които довършени Шуменъ—Смѣдово 25 км., а Карнобатъ—Лозарево 17 км. Оставатъ за довършване 91 км. Тази частъ въ настоящия моментъ е въ усиленъ

строежъ. По нея работятъ около 7 000 работници. Тунелитѣ и другитѣ изкуствени съоръжения сѣ вече почти готови и сѣ взети всички мѣрки да може да бѣде завършена още тази година. За довършването на тая линия сѣ необходими около 140 милиона лева.

Втората линия е Горна-Джумая—Симитли—Крупникъ. Въ работа сѣ около 19 км. Сега тамъ сѣ заети около 1000 работници. Необходими сѣ още 28 милиона лева. Сѣщо и тя трѣбва да бѣде завършена тази година.

Третата линия е Аспарухово—Синдѣлъ, която ще свърже Варна съ София, като продължение на подбалканската линия. Последната действително ще стане една отъ централнитѣ линии, ще замѣсти северобългарската централна, както и тази, която минава презъ Пловдивъ за Бургасъ. Тя ще скъси извънредно много разстоянието София—Варна.

Четвъртата линия, сѣщо частъ отъ подбалканската, е Горна Малина—Сопотъ, която ще свърже София съ Сопотъ, Карлово, Казанлъкъ и др. Тази линия ще има извънредно важно значение. Тя ще струва близу 800 милиона лева. Въ настоящия моментъ се извършватъ проучванията за възможно най-удобнитѣ трасета. Въротно още тази година ще се почнатъ подготвителнитѣ работи.

Петата линия е Бѣлица—Изтокъ—Банско. Тя е тѣснопътна линия. Сега се проучва трасето. Една бригада вече заминува за тамъ. Дължината на тази линия е около 19 км. и ще струва около 25 милиона лева.

Шестата линия е Карлово—Казанлъкъ. Тя е вече завършена, обаче има още нѣкои работи да се довършатъ. Наети сѣ около 500 души работници. За нея сѣ потребни още около 10 милиона лева. Ще се довършатъ само тия работи, които сѣ били изоставени — безъ да се е прѣчило на редовната експлоатация на линиитѣ. Самата желѣзница е отдадена вече въ експлоатация.

И най-последъ идва Софийската околвръстна линия, която сѣщо така е вече на привършване. По нея работятъ около 100 работници и ще се изразходватъ около три милиона лева.

Общата сума, необходима за постройката на тѣзи седемъ линии, които въ настоящия моментъ се намиратъ въ строежъ, възлиза на около 1 100 000 000 л. Безспорно е, че нѣкои отъ тѣхъ ще се строятъ и презъ идущитѣ години. Напр., линиитѣ Горна Малина—Сопотъ, която ще струва около 800 милиона лева, ще се строи две-три години. Следователно, цѣлата сума 1 100 000 000 л. нѣма да бѣде потребна още презъ настоящата година.

Съ предлагания законопроектъ се търси не да се събере всичката сума, необходима за този строежъ, а само да се подпомогне отъ малко-малко държавата въ това отношение. Пакъ на уважаемия г-нъ министъръ Божиловъ ще остане голѣмата грижа да намѣри останалата необходима сума, било като потърси заемъ, било като посегне на нѣкои фондови суми, съ които той може би разполага.

Г-да народни представители! На социалното значение на нашитѣ строежи азъ не намирамъ за нужно отново да се спирамъ, защото говорихъ въ миналото заседание, когато разгледахме законопроектъ за пътищата. Ще спомена, обаче, че около строежа на тѣзи желѣзнопътни линии ние намираме работа на множество работници. И когато държавата се мѣчи да разреши въпроса за безработицата, който е единъ голѣмъ социаленъ въпросъ, не бива отъ нѣкого господа да се прави упрекъ за това, че много работници, които едва намиратъ прехраната си, били натоварени съ желѣзнопътенъ данѣкъ 30 л. годишно. Азъ смѣтамъ, че работницитѣ предпочитатъ да намѣрятъ работа 150 дена презъ годината и да платятъ не 30, а 50 л.; предпочитатъ да бѣдатъ ангажирани въ работа, отколкото да стоятъ въ безработица и да не плащатъ нищо на държавата.

Моля ви, г-да народни представители, като вземете предвидъ досега изложеното, да одобрите предлагания законопроектъ. Така ще помогнемъ и на държавата, и на народа си. (Продължителни ржкоплѣскания)

Председателствуващъ Никола Захариевъ: Ще поставя законопроектъ на гласуване.

Който отъ г-да народнитѣ представители приематъ на първо четене законопроектъ за измѣнение и допълнение на закона за разширение на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранieto приема.

Давамъ 10 минути почивка.

(Следъ почивката)

Председателствуващъ Никола Захариевъ: (Звънъ) Заседанието продължава.

Пристъпваме къмъ точка трета отъ дневния редъ:

Първо четене на законопроектъ за гражданската мобилизация.