

Aleg 10

## Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie projektu ustawy o opodatkowaniu na rzecz gminy m. Krakowa przedsiębiorstw prowadzących ruch kolejowy na drogach tejże gminy.

### Wysoki Sejmie!

Na podstawie uchwały Rady miasta Krakowa z dnia 14. czerwca 1904, wniósł Magistrat do Wydziału krajowego następującą petycję z dnia 16. sierpnia 1904 L. 50.830:

„Budżety gminy miasta Krakowa zamykają się od lat kilku znacznym niedoborem.

Niedobór ten wynosił w roku 1902	.	.	161.859 K 69 h		
		1903	.	.	309.776 „ 22 „
zaś w roku 1904 obliczono go na	.	.	276.110 „ — „		

A ponieważ z obecnie istniejących źródeł dochodów gminy niedoborów tych — bez wyrządzenia wprost krzywdy tym lub owym wielkim grupom obywateli — mimo usilnych starań, pokryć nie zdołano, przeto zmuszoną się widziała Reprezentacya miasta braki te pokrywać chwilowemi pożyczkami.

Gospodarka taka jako nieracyjalna powinna być na przyszłość stanowczo wykluczona, a projekty budżetów układane tak, ażeby objęte nimi dochody wystarczyły w zupełności do pokrycia wydatków, połączonych z wykonaniem tych zadań, jakie gmina na różnorodnych polach działalności publicznej ma i będzie miała do spełnienia.

Zadania zaś, jakie Kraków w interesie ogólnego postępu cywilizacyjnego, w interesie dobra mieszkańców miasta ma do wykonania, są liczne i ważne.

I niema miejsca na ogólnym terenie kulturalnych zadań gminy, gdzieby nie były pożądane postęp i ulepszenie lub nawet wprowadzenie całkiem nowych urządzeń, które z jednej strony stanowiąc udogodnienie dla publiczności, byłyby z drugiej strony także i źródłem dochodów gminy. Iść z prądem rozwoju cywilizacji, zastosowywać zdobycze kultury do potrzeb codziennego życia w najróżnorodniejszych jego objawach, mieć pieczę i troskę o polepszenie doli mieszkańców miasta — uważa Reprezentacya gminy za jeden z pierwszorzędných obowiązków swoich.

Myślą, by tym górnym zadaniom choć w części sprostać, przyjętą była Reprezentacya miasta przy uchwaleniu budżetu na rok 1904.

Zbyt ciężkie jednak jest położenie finansowe tutejszych obywateli i gdy wskutek tego żadna grupa podatków względnie dodatków do podatków bez dotkliwej ujemy finansowej dla poszczególnych grup mieszkańców miasta podwyższoną być nie mogła, uchwaliła Reprezentacya gminy niedobór tegoroczny pokryć jeszcze pożyczką, postanawiając zarazem sięgnąć w przyszłości do nowych źródeł dochodów, do źródeł,

które w innych miastach monarchii stanowią nawet bardzo wydatny dochód gminy. Taki nowy dochód upatruje Reprezentacya miasta w podatku od biletów tramwajowych.

Podatek taki pobiera już gmina miasta Grazu na mocy ustawy z 15. października 1902 Nr. 68. Dz. u. kr., której pod 1/. się dołącza, a który to podatek w Grazu, liczącym około 145.000 ludności, przynosi rocznie do 150.000 K dochodu.

Reprezentacya miasta Krakowa nie reflektuje jednak na stosunkowo tak wysoki dochód, lecz owszem, mając na względzie o wiele słabszą siłę finansową tutejszych mieszkańców, starała się zamierzony dochód z tego źródła zredukować do minimum, a dostrajając się do tutejszych stosunków ekonomicznych, zaprojektować ten dochód tak, ażeby to nowe opodatkowanie nie tylko nie było zbyt dotkliwe dla mieszkańców miasta ale nadto, by z jednej strony, nie uszczuplając dochodów Towarzystwu tramwajowemu, nie pozbawiało z drugiej strony tramwaju możliwości wykonania tych ważnych zadań, jakie tramwaj na polu ułatwienia komunikacyi w pierwszym rzędzie ma do spełnienia.

Reprezentacya miasta oblicza przeto dochód z tego podatku na około 45.000 K rocznie i w tym duchu na posiedzeniu odbytem dnia 14. czerwca b. r. uchwaliła przyległy pod 2/. projekt ustawy.

Obliczenie zaś tego dochodu opiera się na następujących danych, które tutejszy Magistrat otrzymał ze strony Dyrekcyi tut. Spółki tramwajowej.

Tramwaj tutejszy, który na linii głównej Most Podgórski—Dworzec kursuje od godziny 6-tej rano do 11-tej w nocy, zaś na bocznych liniach od godziny 7-ej rano do 10-tej w nocy, ma dwie klasy t. j. I-szą i II-gą.

Oplaty za korzystanie tramwaju są następujące:

Bilet zwyczajny I. klasy kosztuje 12 h, II. klasy 10 h.

Bilet dziecinny I. klasy kosztuje 8 h, II. klasy 5 h.

Książeczka abonamentowa I. klasy kosztuje miesięcznie 6 K, kwartalnie 16 K, rocznie 60 K.

Książeczka abonamentowa II. klasy kosztuje miesięcznie 5 K, kwartalnie 14 K, rocznie 50 K.

Karta studencka I. klasy kosztuje miesięcznie 5 K, a II. klasy 3 K.

Tramwaj przewiózł:

w roku 1900 . . . . .	1,718.970 osób
" " 1901 . . . . .	2,715.241 "
" " 1902 . . . . .	2,930.205 "
" " 1903 . . . . .	4,100.000 "

przyczem się wyjaśnia, że na ten znaczny wzrost przyczyniły się budowy nowych linii komunikacyjnych.

Dochód tramwaju (brutto) wynosił:

w roku 1900 . . . . .	165.336 K 13 h
" " 1901 . . . . .	291.062 " 44 "
" " 1902 . . . . .	312.099 " 47 "
" " 1903 . . . . .	427.787 " 54 "

Dochód ten z roku 1903 rozdziela się w tym stosunku, że około 380.000 K przypada za bilety I. i II. klasy tak zwyczajne jak dziecinne a około 47.000 K za książeczki abonamentowe i karty studenckie. A ponieważ stosunek jeżdżących w ogólnych zarysach rozdziela się w ten sposób, że I. klasą jeździ  $\frac{1}{3}$ , zaś II. klasą  $\frac{2}{3}$  publiczności, oraz że 75% sprzedaje się biletów zwyczajnych a 25% biletów dziecinnych, tudzież że wydaje się książeczek abonamentowych I. klasy około 300, zaś II. klasy około 500 rocznie, zaś kart studenckich około 300 rocznie, przeto dochód z tramwaju w roku 1903 zaokrąglony na 427.000 K, rozdziela się na następujący grupy:

Bilety zwyczajne I. klasy,			
z których korzystało około 1,025.000 osób, przyniosły około	120.000	K	
Bilety zwyczajne II. klasy,			
z których korzystało około 2,050.000 osób, przyniosły około	203.000	"	323.000 K
Bilety dziecinne I. klasy,			
z których korzystało około 340.000 osób, przyniosły około	25.000	K	
Bilety dziecinne II. klasy,			
z których korzystało około 680.000 osób, przyniosły około	32.000	"	57.000 " 380.000 K
Książeczki abonamentowe I. klasy,			
z których wydano około 300, przyniosły około	17.000	K	
Książeczki abonamentowe II. klasy,			
z których wydano około 500, przyniosły około	23.000	"	40.000 K
Karty studenckie I. klasy,			
z których wydano około 100, przyniosły około	3.000	K	
Karty studenckie II. klasy,			
z których wydano około 200, przyniosły około	4.000	"	7.000 " 47.000 "
	Razem		427.000 K

Gdy się do powyższych danych w przybliżeniu zastosuje powołany projekt ustawy, to spodziewany z tego źródła dochód gminy przedstawiałby się w następujących cyfrach:

Od biletów zwyczajnych I. klasy po 2 h od biletu (1,025.000 osób) około	20.000	K	
" " " II. " " 1 " " " (2,050.000 " ) " "	20.000	"	
" książeczek abonament. I. " od dochodu około 17.000 K 15%	2.500	"	
" " " II. " " " " 23.000 " 10%	2.300	"	
" biletów wolnej jazdy I. " których się wydaje rocznie około 120	800	"	
" " " " II. " " " " " " 40	100	"	
	Razem		45.700 K

Projekt tej ustawy jest nader umiarkowany a z uwagi na bardzo niską skalę, jaką się odznacza i na daleko sięgające uwolnienia, jakie przyznaje, nie totknie zbyt uciążliwie tych osób, które, korzystając z dogodności tramwaju, do opłaty tego podatku będą obowiązane, dla gminy zaś będzie stosunkowo pokaźnym stałym źródłem dochodów i przyczyni się w znacznej części do sanacji obecnych nieprawidłowych stosunków budżetowych gminy.

Przedkładając przeto Wydziałowi krajowemu powołany przez Reprezentację miasta uchwalony projekt ustawy, mam zaszczyt upraszać Wydział krajowy o łaskawe życzliwe przedstawienie tej sprawy Wysokiemu Sejmowi podczas tegorocznych obrad i o gorące jej poparcie wobec Wysokiego Sejmu i c. k. Rządu w celu wyjednania dla tego projektu mocy ustawy krajowej".

Uchwalony przez Radę miejską dnia 14. czerwca 1904 a wzorowany na podobnej ustawie dla miasta Grazu z 15. października 1902 dz. u. kr. Nr. 68. — projekt ustawy, opiewa w dosłownem brzmieniu, jak następuje:

„Ustawa z dnia . . . . . którą zaprowadza się podatek od biletów jazdy kolei drogowych w obrębie gminy m. Krakowa.

Za zgodą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z W. Ks. Krakowskiem postanawiam, co następuje:

§. 1. Od przewozu osób na kolejach drogowych, utrzymujących ruch w obrębie gminy m. Krakowa i użytkujący z gruntu ulic miejskich zaprowadza się osobny podatek od biletów jazdy. Uiszczenie tego podatku jest rzeczą tych osób, które wobec przedsiębiorstw kolei drogowych obowiązane są do opłaty należności za przewóz.

§. 2. Podatek od biletów jazdy pobiera się od każdego biletu uprawniającego do jednorazowego przejazdu koleją drogową.

Podatek ten wynosi:

1. Od każdego biletu zwyczajnego I. klasy 2 h.

2. " " " " II. " 1 h.

Od biletów, kart względnie książeczek abonamentowych, uprawniających do kilkakrotnego przejazdu pojedynczych lub wszystkich linii kolei drogowych, podatek ten wynosi dla I. klasy 15%, zaś dla II. klasy 10% tej należności, jakie pobierają przedsiębiorstwa za bilet, kartę, książeczkę abonamentową względnie legitymację na wolną jazdę koleją drogową podlegają stałej opłacie tego podatku, a mianowicie od każdej legitymacji uprawniającej do wolnej jazdy:

a)	conajmniej przez 3 miesiące	klasą I.	pobiera się	. 2 K
b)	" " 6 miesięcy	" I.	" " "	. 4 "
c)	" " 1 rok	" I.	" " "	. 8 "
d)	" " 3 miesiące	" II.	" " "	. 1 "
e)	" " 6 miesięcy	" II.	" " "	. 2 "
f)	" " 1 rok	" II.	" " "	. 4 "

Bilety dla dzieci, legitymacje dla uczniów szkół publicznych oraz legitymacje dla robotników wolne są od opłaty tego podatku.

§. 3. Podatek w §. 2. określony pobierać będą na rzecz gminy m. Krakowa przedsiębiorstwa kolei drogowych bezpłatnie równocześnie z wydawaniem biletów, względnie przy wydawaniu biletów, kart lub książeczek abonamentowych lub też legitymacji na wolną jazdę.

§. 4. Podatek od biletów jazdy pobrany według postanowień §. 2. w ciągu jednego miesiąca wnosić mają przedsiębiorstwa kolei drogowych do Kasy gminy m. Krakowa najpóźniej do dnia 15. następnego miesiąca za urzędowym poświadczeniem odbioru.

§. 5. W celu dokładnego obliczenia pobranego w ciągu roku kalendarzowego podatku obowiązane będą przedsiębiorstwa kolei drogowych przedłożyć gminie m. Krakowa najpóźniej do końca marca roku następnego zamknięcie rachunkowe z wykazami ilości biletów jazdy oraz biletów, kart, książeczek abonamentowych oraz legitymacji na wolną jazdę wydanych.

W celu sprawdzenia wykazów administracja gminy ma prawo wglądać w zapytania oryginalne i księgi przedsiębiorstw.

§. 6. Przedsiębiorstwa kolei drogowych odpowiadają gminie m. Krakowa za należyty wybór i za oddanie tego podatku.

§. 7. Za kwoty podatku nieoddane w należytym czasie (§. 4.) należą się gminie m. Krakowa od Towarzystwa kolei drogowej 5% odsetki zwłoki, które liczą się od upływu przepisanej terminu.

§. 8. Zaległe podatki ściągane będą w sposób przepisany do ściągania podatków rządowych.

§. 9. Co do kwestyi, czy podatek według ustawy niniejszej ma być uiszczony czy nie, ani co do wymiaru tegoż, nie ma miejsca postępowanie przed zwyczajnymi sądami.

§. 10. Ustawa ta wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

§. 11. Wykonanie tej ustawy poruczam Moim ministrom spraw wewnętrznych, skarbu i kolei żelaznych“.

Przeciw powyższemu projektowi wniosła „Krakowska spółka tramwajowa“ notaryalny protest na ręce Prezydenta miasta i zawiadomiła o tem Wydział krajowy.

Protest ten uzasadnia Spółka brzmieniem kontraktu z 7. maja 1900 zawartego między nią i gminą Krakowską, mianowicie postanowieniem art. 17., którym

gmina przyznała rzeczonyj Spółce (pogłóg brzmienia protestu) „uwolnienie od wszelkich dodatków gminnych do bezpośrednich podatków, jakoteż uwolnienie od dodatku czynszowego i składki kwaterunkowej“, oraz brzmieniem art. 13., który podług protestu opiewa: „Ponieważ gmina miasta Krakowa niema zamiaru ze założenia elektrycznej kolei drogowej, tworzyć dla siebie źródła dochodu i względ na łatwy i wygodny a nie drogi użytek tej kolei jest pierwszorzędnym“ itd.

Nadto w piśmie wniesionem do Wydziału krajowego podnosi Spółka jeszcze zarzut przeciwko zamieszczeniu w projekcie postanowienia, wykluczającego zwykłe sądy do rozstrzygania sporów o należność podatku od biletów tramwajowych.

Zauważa się wszakże, że artykuł 17. wymienia szczegółowo, od których dodatków i danin gminnych Spółka jest uwolnioną; nie wymieniono tam podatku od biletów tramwajowych a zresztą, gdyby nawet i ten podatek podciągnąć należało pod postanowienia rzeczonyj artykułu, to byłaby od niego wolną tylko Spółka jako taka. W rzeczywistości wszakże podatek dotknąć ma tylko tych, którzy jeździć będą tramwajem i do tego celu muszą nabyć bilet lub uzyskać osobną legitymację.

Protest przeciw postanowieniu projektu co do kompetencyi sądu, jest bezprzedmiotowy. Nie może bowiem ulegać i nie ulega żadnej wątpliwości, że wszelkie spory o należność podatku od kontrybuenta kupującego bilet jazdy lub zaopatrzonego w legitymację, jako też o wysokość tego podatku, który jest samoistnym gminnym, należą do kompetencyi władz autonomicznych. Niemniej też nie ulega wątpliwości, że wszelkie spory, któreby opierały się na postanowieniach zawartego między gminą i Spółką tramwajową kontraktu, należą do kompetencyi sądów.

Z tych powodów jest odnośne postanowienie projektu zupełnie zbyteczne.

Wydział krajowy przedkłada niniejszem Wysokiemu Sejmowi projekt powyższy jednak w formie zmienionej pod uchwałę, a to jedynie z tego powodu, ponieważ niepomysłne stosunki finansowe gminy Krakowskiej uzasadniają w zupełności potrzebę nowego źródła dochodu.

Na tej podstawie Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić dołączony  $\frac{1}{2}$  projekt ustawy.

## **Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.**

Marszałek krajowy:

*S. Badeni w. r.*

Sprawozdawca:

*Dr. Józef Wereszczyński w. r.*

Członek Wydziału krajowego.

# Ustawa

z dnia . . . . . w przedmiocie zezwolenia gminie król. stoł. miasta Krakowa na pobór podatku gminnego od biletów jazdy kolejami drogowymi w granicach tegoż miasta.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem postanawiam, co następuje:

## §. 1.

Gminie król. stoł. miasta Krakowa zezwala się na pobór podatku gminnego od biletów jazdy, względnie od legitymacyi uprawniającej do jazdy kolejami drogowymi, przeznaczonemi dla ruchu w obrębie gminy miasta Krakowa a prowadzonemi na gruntach ulic miasta.

## §. 2.

Do uiszczenia podatku gminnego obowiązani są wszyscy ci, którym przedsiębiorstwo kolei drogowej wydaje bilet do jednorazowego, albo legitymacye do częstszego przejazdu koleją drogową.

## §. 3.

Wysokość podatku gminnego wynosi:

a) od każdego zwyczajnego biletu jazdy I. klasą po 2 h, zaś II. klasą po 1 h;

b) od legitymacyi uprawniającej do częstszego przejazdu I. klasą 15%, zaś II. klasą 10% tej należytości, jaką pobiera przedsiębiorstwo za rzeczoną legitymacyę;

c) od legitymacyi uprawniającej do wolnej jazdy I. klasą na 3 miesiące 2 K, na 6 miesięcy 4 K, a na rok jeden 8 K; zaś II. klasą na 3 miesiące 1 K, na 6 miesięcy 2 K, a na rok jeden 4 K.

## §. 4.

Wolne od podatku gminnego są bilety dla dzieci oraz legitymacye dla uczniów szkół publicznych i dla robotników.

## §. 5.

Podatek gminny ściągacć ma bezpłatnie odnośne przedsiębiorstwo kolei drogowej przy wydawaniu biletów jazdy względnie legitymacyi.

Ściągnięty w poprzednim miesiącu podatek gminny ma przedsiębiorstwo najpóźniej do dnia 15. następnego miesiąca wnieść do kasy gminy miasta Krakowa za urzędowem poświadczaniem odbioru.

Od podatku przez przedsiębiorstwo ściągniętego, lecz w powyższym terminie do kasy miasta nieodwiezionego, płacić ma przedsiębiorstwo 5% odsetki zwłoki biegnące od terminu ustanowionego dla odwiezienia podatku.

Dla ostatecznego obrachunku podatku ściągniętego w ciągu każdego roku, ma przedsiębiorstwo najpóźniej do końca marca roku następnego przedłożyć Magistratowi miasta swoje zamknięcie rachunków za rok poprzedni i dołączyć przytem wykazy ilości wszelkich biletów oraz legitymacyi.

Dla sprawdzenia wykazów powyższych przysługuje Magistratowi miasta prawo wglądania w zapiski oryginalne i księgi przedsiębiorstwa.

#### §. 6.

Przedsiębiorstwo kolei drogowej odpowiada gminie miasta Krakowa za należyte ściąganie podatku gminnego od biletów jazdy i legitymacyi przez rzeczzone przedsiębiorstwo wydanych oraz za należyte odwiezienie tego podatku do kasy gminy miasta Krakowa.

#### §. 7.

Zaległy podatek gminny od biletów jazdy i legitymacyi, ściągać będzie Magistrat w sposób przepisany dla ściągania podatków rządowych.

#### §. 8.

Bilety jazdy i legitymacye wydane przed wejściem w życie niniejszej ustawy, wolne są od podatku gminnego.

#### §. 9.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

#### §. 10.

Wykonanie niniejszej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych i kolei żelaznych.

---

