

Sprawozdanie

Komisji administracyjnej o wnioskach, odnoszących się do stosunku kolei żelaznych galicyjskich do kraju.

Dwa w tym przedmiocie wnioski przekazał Wysoki Sejm Komisji. Pierwszy posła Smolki, żądający aby Komisya zastanowiwszy się nad środkami, zmierzającymi do przeniesienia do Lwowa Rad zawiadowczych i Dyrekcyj kolei żelaznych, lwowsko-krakowskiej (Karola Ludwika) i lwowsko-czerniowieckiej, i zapewnienia, iżby Rady zawiadowcze i Dyrekcyje kolei żelaznych, na przyszłość budować się mających, siedzibę swą w kraju obrały, stosownie poczyniła wnioski. Drugi posła Henryka Wodzickiego, polecający Komisji, aby przodłżyła Sejmowi wnioski celem uzyskania, aby dodatki do podatków rządowych przez kolej żelazną Karola Ludwika, dotąd na rzecz gminy Wiednia i Arcyksięstwa Niższej Austrii płacone, na rzecz kraju, który ta kolej przetrzyną, opłacanemi były, tudzież aby też dodatki do podatków od kolei żelaznych, teraz się budujących lub w przyszłości budować się mających, również na rzecz kraju opłaconemi były.

Dwa te wnioski, do różnych od siebie szczegółów tego samego przedmiotu się odnoszące, dlatego Komisya w jednym sprawozdaniu Wysokiemu Sejmowi przedkłada, że nawzajem się dopełniając, obejmują na teraz wszystkie życzenia kraju do stosunków jego z kolejami żelaznymi, i podają Reprezentacyi krajowej sposobność objawienia jej zapatrywania się na ogólne ustawy, jakie na drodze państwowego ustawodawstwa, co do opodatkowania kolei żelaznych wydaneby być powinny, do czego Sejm w §. 19. Statutu krajowego niewątpliwie powołany jest.

Co do wniosku posła Smolki, uznając rzeczywistość strat, jakie kraj ponosi, a raczej korzyści, jakich jest pozbawiony przez to, że zarządy kolei żelaznych siedzibę swoją w Wiedniu obrały, zgadzając się z wnioskodawcą w tem, co na poparcie swego wniosku wyłożył, to jest, że niedogodności i szkody dla kraju wypływają mianowicie: z powodu zawierania kontraktów, przeprowadzania licytacji, z obrotu uzbieranych pieniędzy, zanim na spłatę kuponów użytemi bywają, co wszystko korzyści innemu krajowi Monarchii zapewnia, dalej z powodu, że te znaczne wydatki które zarządy centralne czynić muszą, na korzyść miasta Lwowa by się obracały, gdyby zarządy te we Lwowie osiadły, dalej jeszcze z powodu dodatków komunalnych, dla miasta Wiednia opłacanych.

Zgadzając się również na to, że obsadzenie w Wiedniu wszystkich urzędów przy kolejach utrudnia krajowcom zajęcie takowych; zgadzając się, powtarzamy, na te wszystkie wywody, Komisya zadać sobie musiała pytanie, jakie postanowienia przywiązują siedzibę zarządu kolei galicyjskich do Wiednia, a następnie od kogo przeprowadzenia zmiany przez nas pożądaney żądaćby można.

Postanowienie orzekające, że siedziba zarządu kolei żelaznych galicyjskich jest w Wiedniu, znajduje się dla kolei żelaznej Karola Ludwika w §. 4. Statutu tejże kolei, dla kolei lwowsko-czerniowieckiej w §. 1 Statutów kolei.

Statuta te przez przedsiębiorców przyjęte, a przez Najjaśniejszego Pana potwierdzone, są obecnie obowiązującą dla Towarzystw tych kolei żelaznych ustawą.

Przeniesienie więc siedziby zarządu kolei żelaznych z Wiednia do Lwowa, wymagałoby zmiany Statutów.

Owoż §. 44. Statutu kolei żelaznej Karola Ludwika wkłada na Radę administracyjną obowiązek przedstawienia na walnem Zgromadzeniu wniosków względem zmiany statutów. Walne Zgromadzenie nad temi wnio-

kami obraduje (§. 30. Statutu), jednak w moc §. 23. uchwały względem zmiany Statutów lub dodatków do tychże, powzięte być mogą jedynie większością dwóch trzecich części głosów; §. zaś 55. orzeka, że uchwały w tym względzie dopiero po nyskaniu najwyższego zatwierdzenia są obowiązujące. Te same prawie równo brzmiące, lubo pod innymi §§. zamieszczone przepisy znajdują się w Statucie kolei lwowsko-czerniowieckiej.

Ztąd wypływa, że najprzód wniosek do zmiany Statutów czyniony być ma przez Radę administracyjną, że walne Zgromadzenie akcyonaryuszów uchwałę w tym przedmiocie wydaje, ażeby jednak uchwała takowa moc obowiązującą uzyskała, zastrzeżone jest potwierdzenie Najjaśniejszego Pana.

Dwóch tedy czynników potrzeba, aby zmiana, we wniosku posła Smolki wskazana, przeprowadzoną być mogła.

Rady administracyjne i walne Zgromadzenia akcyonaryuszów usuwają się z pod wpływu uchwał lub życzeń sejmowych. tę więc stronę zupełnie przy wnioskach naszych pominąć należy. i zostawić rozwiązanie zadania czasowi, szczęśliwszym okolicznościom i przewadze możebnej akcyonaryuszów krajowych na walnych zgromadzeniach.

Gdy jednak i drugi czynnik do przeprowadzenia rzeczonyj zmiany, to jest potwierdzenie Najjaśniejszego Pana jest potrzebnem, na ewentualność przyzwolenia zgromadzenia walnego akcyonaryuszów, stawia Komisya co do wniosku posła Smolki wniosek, na końcu sprawozdania pod literą A. zamieszczony.

Co do wniosku posła Henryka Wodzickiego.

Ażeby rozwiązać zadanie, w tym wniosku Komisji postawione, należało naprzód zastanowić się nad pytaniem, na jakiej podstawie prawnej oprzeć by można żądanie, aby dodatki do podatków, na rzecz gminy miasta Wiednia i Niższej Austrii dotąd płacone, na rzecz kraju płaconemi były; następnie w jakiej wysokości dodatki te opłacane być powinny, a nareszcie, czy Wysoki Sejm nie jest powołanym w celu ustalenia i nadal praw swoich do wyrażenia życzenia, aby ogólna ustawa stauowczo orzekła zasadę w przedmiocie opodatkowania kolei żelaznych w ogóle.

Opodatkowanie kolei żelaznych nie jest wcale orzeczone rozporządzeniem ministeryalnem z 14. Września 1854. r., odnoszącem się do udzielania koncesyi na budowanie kolei żelaznych.

Opodatkowanie więc takowych opiera się na ogólnych postanowieniach, odnoszących się do opodatkowania przedsiębiorstw przemysłowych i podatku od dochodu; na ogólnych tedy pojęciach się opierając, zdawałoby się, że podatki od przedsiębiorstw przemysłowych tam powinny być płacone, gdzie przedmiot przedsiębiorstwa się znajduje, nie zaś tam, gdzie się znajduje zarząd. czego najlepszym dowodem, że fabryki i zakłady przemysłowe i rękodzielnicze opłacają podatki tam, gdzie są założone, nie zaś tam, gdzie ich właściciele lub niemi zarządzający zamieszkują.

Z ogólnych jednak postanowień tych ustaw tak mało wyciągnąć się dało stanowczych zasad co do poboru podatków od kolei żelaznych, że pan Minister finansów rozporządzeniem z dnia 27. Października 1859. r. orzekł, że co do podatku zarobkowego i dochodowego te koleje żelazne, które w Wiedniu zarząd swój mają, takowe w Wiedniu opłacać będą.

W obec takiego rozstrzygnięcia sprawy podatkowej przez dekret ministeryalny, i gdy inne Sejmy krajowe o orzeczenie co do tego stosunku na drodze ustawodawczej się dopominały, nznano niedostateczność prawodawstwa pod tym względem na sesyi Sejmowej Rady Państwa za r. 1864., i polecono Ministerstwu, aby na następnej sesyji projekt do prawa o opodatkowaniu kolei żelaznych wniosło. Ministerstwo poprzednie, które o zbytek względów dla interesów krajów niemieckich, do Monarchii należących oskarżać nie można, wniosło na sesyi Rady Państwa projekt do ustawy, orzekający, że podatki, zarobkowy i dochodowy tam będą płacone, gdzie się koleje znajdują, a mianowicie w połowią na korzyść tej gminy, w której ogólny zarząd kolei siedzibę swoje ma, w drngiej połowie na korzyść gmin, przez które kolej przechodzi.

Wniosek ten rządowy przedstawiony został Radzie Państwa w r. 1865.

Co do samych podatków, rzeczą jest dla opodatkowanego obojętną, w którym miejscu takowe opłaca, chodzi więc właściwie w całej tej sprawie o dodatki do podatków, które słusznie na korzyść gmin i krajów, przez które koleje przechodzą, opłacane być winny.

I rzeczywiście pojąć nie można, dlaczego kolej żelazna w Galicyi położona nie do tak ciężko w tym kraju obarczonego funduszn indemnizacyjnego dodatki płaci, ale je płaci do funduszu indemnizacyjnego Niższej Austrii.

Wniosek rządowy z małą odmianą, przyznającą Wiendiowi, nie, jak to propozycja rządowa mieć chciała, połowę, ale jedną czwartą część podatków w całkowitości Izba niższa Rada Państwa przyjęła. Izba zaś wyższa przeszła nad wnioskiem rządowym do porządku dziennego. Tym więc sposobem ustawa za potrzebną nznana, i przez Ministerstwo wniesiona, do skutku nie przysła. Dodać tu winniśmy, sprawiedliwość każdemu przyznając, że wszyscy prawie ówcześni Ministrowie gorąco za wnioskiem rządowym w obu Izbach przemawiali.

Zastanówić się teraz wypada nad stroną praktyczną tej rzeczy, aby zdać sobie sprawę z trudności, na jakie słuszne jej załatwienie natrafia, co także wskaże granice naszych żądań i dowiedzie, że nie na podstawie ścisłego prawa, ale na podstawie słuszności i uwzględnienia materyalnych interesów kolei żelaznych, jeżeli do rzeczywistych i bezpośrednich dla kraju przyjść chcemy korzyści, opierać nam się wypadnie.

Nie bardzo dobitnie podnoszonemi, ale najistotniejszymi argumentami przeciw powyżej streszczonej ustawie były raz nierówność w dodatkach do podatków w rozmaitych krajach monarchii, powtóre niepodobieństwo prawie słusznego rozdzielania pomiędzy liczne gminy, koleją żelazną przerzynane, przypadających dla nich podatków, z nwągą, że te do małych kwot schodząc, żadną pomocą nikomu nie będą, gdy zaś razem wzięte korzyści rzeczywiste przynajmniej jednej gminie miejskiej i to gminie stolicy przynoszą.

Tych argumentów ani lekceważyć, ani milczeniem pomijać nie należy.

Uderzającą w rzeczy samej jest różnica wysokości dodatków do podatków w różnych krajach Monarchii, a zatrzymując tylko uwagę naszą nad różnicą, zachodzącą między Galicyą a niższą Austryą widzimy, że dodatki do podatków w Niższej Austryi wynoszą 18 cent. od sta, w Galicyi zaś wynoszą 62½ centów. Cóż dziwnego, że nie tylko zarządy kolei żelaznych, których zadaniem jest strzedz interesów materyalnych przedsiębiorstwa, ale i akcyonaryusze wszelkich dołożyli starń, aby prawo rzeczone do skutku nie przyszło, w słusznej obawie, aby ściśle zastosowana zasada tak ogromnego na przedsiębiorstwo nie zwała ciężaru? Ztąd poszły usiłowania ku odwróceniu grożącego, jak mniemano, niebezpieczeństwa.

Zaprzeczyć się z drugiej strony nie da, że nieodmienność w stopie opodatkowania jest jednym z warunków powodzenia przedsiębiorstw przemysłowych, i że bez stałej w tym względzie podstawy, na chwiejność się takowe naraża.

Drugi argument przeciwników ustawy o wiele mniej jest silnym; bo trudność rozdzielania małych kwot na liczne gminy nie może być powodem do zaprzeczenia słuszności, i to, że razem wzięte te małe kwoty, stanowią znaczny dochód dla stolicy, nie może być również powodem do utrwalenia niesłuszności.

Ze względu więc na podnoszone trudności, zarzuty, i słuszne dla interesowanych obawy, — ze względu, że nateraz łudzić się nadzieją nie można, aby całe dodatki do podatków, na naszym kraju ciężące miały być przez koleje żelazne placoue, — ze względu, że stosując się do położenia obecnego tej sprawy, należy na kraj te przynajmniej przynieść korzyści, które niesłusznie inna część Monarchii spożywa, nie powiększając jednak ciężarów jakie obecnie koleje żelazne ponoszą, komisya przedstawia Wysokiemu Sejmowi pod B zamieszczony wniosek.

Zastanawiając się nareszcie nad ogólnymi warunkami powodzenia już istniejących, lub w przyszłości budować się mających kolei żelaznych w Monarchii, komisya była zdania, że nierówność w opodatkowaniu tychże w różnych krajach Monarchii, wpływać musi niekorzystnie na przedsiębiorstwa obecnie założone, ale i na przedsiębiorców, którzyby nowe koleje budować zamierzali. Przy równych i naprzód obliczyć się dających podatkach, przedsiębiorcy rachować się już tylko będą z istotnymi korzyściami, jakie im z kolei żelaznych płynąć mogą, nie zaś ze stratami, jakie im wyższe opodatkowanie w niektórych krajach Monarchii przynieść może. Przy różnym wszędzie podatku, nie będą jedne kraje w gorszym, niżli drugie, co do zakładania u nich kolei żelaznych, położeniu, i znajdują rękojmię, że wysokość podatków nie wstrzyma zakładania kolei tam, gdzie są najpotrzebniejsze, a może dla kraju najkorzystniejsze.

Przekonanie o potrzebie ogólnej ustawy regulującej opłatę dodatków do podatków dla przedsiębiorstw przemysłowych w ogóle, a dla przedsiębiorstw kolei żelaznych w szczególe, wyrażone jest pod l. 4. tegoż wniosku.

A Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby w razie przyzwolenia przez walne Zgromadzenie akcyonaryuszów kolei żelaznych galicyjskich, na przeniesienie zarządów tychże kolei z Wiednia do Lwowa, podał prośbę do Najjaśniejszego Pana o uzyskanie dla takowych uchwał najwyższego potwierdzenia.

B) Sejm Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem księstwem Krakowskiem uprasza Najjaśniejszego Pana:

- 1) aby dodatki do podatków przez przedsiębiorstwo kolei żelaznej Karola Ludwika na korzyść funduszu galicyjskiego i funduszy indemnizacyjnych opłacane były, a to w tej wysokości, w jakiej kolej ta dodatki do podatków na te same fundusze w Arcyksięstwie Niższej Austrii opłaca;
- 2) aby przedsiębiorstwa kolei żelaznej lwowsko-czerniowieckiej, i innych jeszcze budować się mających, również na rzecz funduszu krajowego i funduszy indemnizacyjnych Galicyi dodatki do podatków opłacały, a to w tej samej wysokości, w jakiejby takowe na też fundusze Niższej Austrii opłacać miały;
- 3) aby dodatki do podatków gminnych, przez przedsiębiorstwa kolei galicyjskich założonych lub założyć się mających na korzyść miasta Wiednia opłacane lub opłacać się mające, dla miast stołecznych kraju naszego opłacane były;
- 4) aby powyższy sposób opłacania dodatków do podatków tak długo zachowanym był; dopóki nie nastąpi pożądana ogólna ustawa; regulująca opłatę dodatków do podatków od przedsiębiorstw przemysłowych i od przedsiębiorstw kolei żelaznych na korzyść poszczególnych krajów i gmin, w których te przedsiębiorstwa się znajdują, i przez które koleje żelazne przechodzą.

Lwów dnia 11. Marca 1866.

Przewodniczący
Kraiński w. r.

Sprawozdawca
H. Wodzicki w. r.