

Aleg 1100

Sprawozdanie

Komisji administracyjnej o petycji gminy miasta Krakowa w przedmiocie pobierania opłat od automobilów.

Wysoki Sejmie!

Gmina miasta Krakowa z chwilą przyłączenia gmin podmiejskich do miasta z natury rzeczy musi robić bardzo wielkie inwestycje,łożyć na to znaczne sumy, musi więc szukać nowych źródeł dochodu, by kulturalne potrzeby znalazły odpowiednie pokrycie.

Do znaczniejszych wydatków należą wydatki na ulice i drogi miejskie, na bruki i trotoary, a słuszość za tem przemawia by ci częściowo do kosztów tych się przyczyniali, którzy przez nadzwyczajne używanie, drogi miejskie nie stosunkowo zużywają.

W pochodzie za źródłami dochodu przyszła gmina miasta Krakowa do przekonania, które niewątpliwie każdy podzielać musi, że automobile i motocykle są tymi środkami przewozowymi, które wskutek swego ciężaru i szybkiej jazdy niekorzystnie oddziałują na drogi publiczne, wyrwają częstokroć kamienie z dróg i ulic, a już automobile ciężarowe o kołach żelaznych, z wydrążeniami nadmiernie bruki niszczą i do bardzo znacznych wydatków gminę powodują.

Te względy mając na uwadze, postanowiła rada miasta Krakowa uchwałą z dnia 7. grudnia 1911 na nadzwyczajnem posiedzeniu powziętą, wnieść petycję do Wysokiego Sejmu o wyjednanie ustawy nadającej gminie miasta Krakowa prawo poboru opłat od automobilów.

W petycji przez gminę miasta Krakowa wniesionej uzasadnia gmina swoje żądanie tem, co już wyżej podniesiono, a najważniejszym argumentem za nadaniem gminie prawa poboru opłat jest ten, że z wzmagającym się ruchem automobilowym, który istotnie z dnia na dzień się zwiększa, zmniejsza się ruch wozowy, co ujemnie wpływa na pobór kopytkowego, które to prawo gminie

miasta Krakowa przysługuje, byłoby zatem i pewnego rodzaju niesprawiedliwością, aby środki komunikacyjne jak wozy, powozy, karetki i t. d., które mniej są szkodliwe dla dróg miejskich, miały być opłatami obciążane, a przeciwnie środki komunikacyjne nadzwyczajnie drogi zużywające — faworyzowane.

Dzisiaj w naszych stosunkach automobil uważany jest za rzecz luksusową, chociaż o automobilach ciężarowych powiedziećby się to nie dało, dlatego właściciel automobilu nie poniesie uszczerbku i wcale tego nie odczuje, jeżeli przy wjeździe do miasta opłatę na rzecz gminy złoży, a tym sposobem do podniesienia funduszków gminy się przyczyni.

Jeżeli się mówi o automobilu jako środku komunikacyjnym luksusowym i jeżeli gmina miasta Krakowa zdąży do uzyskania opłat od automobilów, to nie jest to podatek od środka przewozowego luksusowego jako takiego, nie wkracza w ustawodawstwo państwowe, co do którego c. k. Rząd w przedłożeniu swoim na XXI sesji parlamentarnej z 1911 roku traktuje i zastrzega dla siebie wyłączne prawo opodatkowania automobilów i motocykli (Kraftfahrzeuge) zaznaczając w motywach do przedłożenia swoje stanowisko w sposób następujący: *Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge im Wege der Landesgesetzgebung erscheint somit zweifellos unzweckmässig und wird vielmehr der Reichsgesetzgebung vorbehalten werden müssen* — lecz jest opłatą drogową, mytniczą czy kopytkową od środka przewozowego nadzwyczajnie drogi zużywającego, dlatego o sprzeczności między ustawodawstwem państwowym a krajowym w danym wypadku mówić nie może.

Możnaby się narazić na zarzut może słuszny, że opodatkowanie automobilów opłatą drogową wpłynąć może ujemnie na rozwój turystyki, może stanowić wielką przeszkodę w ruchu pospiesznym, bo takby być musiało, gdyby po gościńcach i przy wjeździe do miast automobile zatrzymywano.

Ten zarzut gminy miasta Krakowa spotkać nie może, bo Kraków jest miastem zamkniętym, każdy automobil już dziś przystanąć musi przy urzędzie akcyzowym celem przeprowadzenia rewizyi; zaczętem o tamowaniu ruchu względnie o ujemnym wpływie na rozwój turystyki mowy tutaj być nie może.

Organami pobierającymi opłaty mają być urzędy akcyzowe, które i dziś opłaty od zaprzęgów konnych pobierają, jest więc łatwość w poborze i gmina miasta Krakowa nie potrzebując czynić wydatków na urzędy poborowe, znacznie może mieć dochód z opłat automobilowych zwłaszcza, że jak już podniesiono, ruch automobilowy znacznie z dnia na dzień się zwiększa. Projekt pobierania opłat obejmuje co do ich wysokości 3 stopnie, które odpowiadają mniej więcej opłatom mytniczym pobieranym obecnie w Krakowie od zaprzęgów konnych a mianowicie:

1) Projektowana opłata 30 h; od samochodu osobowego o jednej lub dwóch ławkach do siedzenia odpowiada mniej więcej opłacie mytniczej w wysokości 24 h od zaprzęgu jednokonnego.

2) projektowana opłata 60 h; od samochodów osobowych o więcej niż dwóch ławkach do siedzenia odpowiada mniej więcej opłacie mytniczej w wysokości 48 h od zaprzęgu dwukonnego.

3) projektowana opłata 80 h; od automobilów ciężarowych odpowiada mniej więcej opłacie mytniczej w wysokości 64 h od dwukonnych wozów ciężarowych.

Jeżeli się zważy, że na samochodzie o dwóch ławkach siąść może więcej osób, niż na jednokonnym powozie a na samochód o więcej niż dwu ławkach znacznie

więcej osób niż na powóz dwukonny, dalej że na ciężarowy wóz automobilowy o ciężkich kołach żelaznych wchodzi z łatwością ładunek 3 do 4 konnych wozów ciężarowych, to proponowana opłata od automobilów okaże się jako umiarkowana.

Wszystkie powyższe względy przemawiają za słusznością żądania gminy miasta Krakowa, to też Komisya administracyjna wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

załączony $\cdot$ / projekt ustawy.

Przewodniczący:
Laskowski, w. r.

Sprawozdawca:
Maiss, w. r.

Ustawa

z dnia nadająca gminie stoł. król. miasta Krakowa prawo poboru opłat mytniczych od samochodów (automobilów), motocykli z wózkami i t. p.

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

Art. I.

Dla ulżenia ciężaru utrzymania w dobrym stanie placów, ulic i dróg miejskich nadaje się gminie miasta Krakowa prawo do pobierania opłat od samochodów (automobilów), motocykli z wózkami na sposób opłat mytniczych pod warunkami poniżej określonymi.

Art. II.

Gmina miasta Krakowa pobiera myto przy przejeździe samochodów i motocykli z wózkami przez istniejącą dla poboru myta kopytkową linię mytniczą miasto okalającą za pośrednictwem urzędów mytniczych na tej linii się znajdujących.

Art. III.

Oplatę mytniczą od samochodów i motocykli z wózkami przy każdym przejeździe samochodu i motocyklu z wózkiem w kierunku do miasta a to według następującego wymiaru:

a) od samochodu osobowego posiadającego jeden lub dwie ławki do siedzenia, do których zalicza się siedzenie motorowego i od motocyklu z wózkiem 30 hal.

b) Od samochodu osobowego posiadającego więcej niż dwie ławki do siedzenia, do których zalicza się siedzenie motorowego, 60 hal.

c) Od samochodu ciężarowego 80 hal.

Jeżeli do samochodu doprzężono wozy dodatkowe, myto w powyższym wymiarze płaci się od każdego doprzężonego wozu stosownie do jego przeznaczenia.

Artykuł IV.

Przy uiszczeniu względnie poborze tej opłaty od samochodów będą zastosowane ogólne przepisy o uwolnieniu od opłat mytniczych, o karaniu przekroczeń i t. p.

Artykuł V.

Niniejsza ustawa wchodzi w życie dnia trzeciego po jej ogłoszeniu.

Artykuł VI.

Wykonanie niniejszej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.
