

**Aleg 130**

# Sprawozdanie

Wydziału krajowego w sprawie zaprowadzenia opłat mytniczych od samochodów.

## Wysoki Sejmie!

W czasie ubiegłego peryodu sejmowego Wydział krajowy sprawozdaniem z dnia 10. września 1912, LW. 150.193/1911 przedłożył Wysokiemu Sejmowi wniosek w przedmiocie zaprowadzenia opłat mytniczych od samochodów.

Ponieważ Wysoki Sejm o przedłożeniu tem nie powziął żadnej uchwały, przeto Wydział krajowy obecnie ponawia tę sprawę i przedstawia rzecz jak następuje:

Rozwijający się w kraju ruch samochodowy nakłada na fundusz krajowy jak i na powiatowe fundusze drogowe coraz znaczniejsze ciężary, tak pod względem kosztów budowy dróg, jak też ich utrzymania.

Przedewszystkiem konieczność liczenia się z najnowszymi potrzebami komunikacji zwiększa niepospolicie kosztą budowy dróg nowych, wskutek wyłonienia się postulatów tak co do udogodnienia komunikacji, jak i zabezpieczenia trwałości drogi, które dawniej znane nie były. Prawda, że dążenie do uczynienia komunikacji jak najdogodniejszą i jak najtrwalszą ma swe ogólne uzasadnienie przedewszystkiem w potrzebach kraju i ludności, którym ma ona służyć, jednakowoż nie ulega wątpliwości, że główną bezpośrednią korzyść z przeprowadzanych kosztownych ulepszeń na drogach autonomicznych odnosi właśnie ten rodzaj komunikacji, dla którego dobry stan dróg jest wogóle warunkiem istnienia.

Poza tem ruch samochodowy powoduje zwiększenie kosztów konserwacyjnych. Automobile ciężarowe o kołach litych niszczą pokład drogowy, żłobiąc w nim tory, wozy zaś o obręczach pneumatycznych rozrzucają wskutek znacznej chyżości materiał pokładowy. Wszelkie nagłe zmiany chyżości powiększają znacznie zużycie pokładu, w łukach zaś działanie siły środkowej wywołuje również większe zużycie. Do tych specjalnie z charakterem ruchu samochodowego związanych przyczyn, dodać należy jeszcze to, że przy ruchu samochodowym, zwłaszcza ciężarowym, mamy do czynienia z obciążeniem wozów nie spotykanem w zwykłym ruchu wozowym i nie przewidzianem przy zakładaniu drogi, wskutek czego stały ruch samochodowy powodować musi po pewnym czasie konieczność gruntownych rekonstrukcji drogi.

Na drogach omyconych ciężary, spadające stąd na fundusze drogowe, powiększają się wskutek tego, że wolność samochodów od opłat mytniczych zachęca przedsiębiorstwa przemysłowe lub eksploatacyjne do wprowadzania samochodów ciężarowych a oprócz tego mnożą się co raz bardziej przedsiębiorstwa przewozu osób samochodem do miejscowości znaczniejszych, oddalonych od linii kolejowych. Z takim zaś zwiększeniem się ruchu samochodowego idzie w parze oczywiście zmniejszenie się ilości fur, a zatem i dochodów z myta — tak więc właśnie na drogach, które z po-

wodu wzmożonego ruchu automobilowego wymagają kosztowniejszej konserwacji, dochody z myta ulegają zmniejszeniu.

Na drogach nieomyconych przedsiębiorstwa wymienione w § 17. ustawy drogowej z dnia 10. grudnia 1907 dr. u. kr. Nr. 155, które zużywają niezwykle drogę, o ile używają do transportu wozów motorowych, nie mogą być pociągane do opłacania datków przymusowych z powodu niezwykłego zużycia drogi, ponieważ według brzmienia powołanego przepisu ustawy, transporty wolne od myta są także wolne od takich datków.

A zatem ruch automobilowy, który przede wszystkim odnosi bezpośrednie korzyści z kosztownej i starannej budowy dróg autonomicznych, i który tam, gdzie się stale pojawia, przyczynia się najbardziej do zużycia dróg i powoduje zwiększone koszty konserwacji, jest pod względem obowiązku przyczynienia się do kosztów utrzymania dróg uprzywilejowany na niekorzyść zwykłego ruchu wozowego i wyłamuje się zupełnie z pod dążenia ustawy o opłatach, mytniczych i przepisów o datkach z powodu niezwykłego zużycia dróg, aby do współudziału w kosztach utrzymania drogi pociągnąć o ile możliwości i tych, którzy tej drogi używają, a nie przerzucać całego tego ciężaru w formie dodatków do podatków na ludność powiatu i kraju.

Ze względu na przedstawiony powyżej stan sprawy, szereg powiatów odniósł się do Wydziału krajowego z prośbą o udzielenie im prawa poboru opłat mytniczych od samochodów.

Wydział krajowy jest zdania, że ze względu na ustalone ogólnie, zarówno w powszechnym rozumieniu, jak i według intencji ustawy krajowej z dnia 25 grudnia 1871, Dz. u. kr. Nr. 18 ex 1872, pojęcie myta jako opłaty od bydła, względnie przy mytach przewozowych także od ludzi, nie można żądaniom wspomnianych Wydziałów powiatowych uczynić zadość bez zasadniczego załatwienia w drodze ustawodawczej sprawy podciągnięcia ruchu automobilowego pod ogólne przepisy mytnicze. Ustawodawcze uregulowanie tej sprawy jest przede wszystkim konieczne dla możliwości wprowadzenia opłat mytniczych od samochodów na drogach krajowych, co ze względu na podniesione powyżej motywy i niebezpieczeństwo zmniejszenia się dochodów z myt krajowych Wydział krajowy uważa za wskazane.

W tym celu Wydział krajowy przedkłada Wysokiemu Sejmowi projekt ustawy o poborze opłat mytniczych od automobilów.

Ustawa ta ma na celu wprowadzenie na drogach krajowych opłat od automobilów i motocykli, których pobór odbywał by się równorzędnie z istniejącymi opłatami mytniczymi, na tych samych stacyach, przez te same organa i w sposób dotychczas obowiązujący.

Projektowana taryfa obejmuje 3 stopnie, zależne od wielkości wozu, według cech dla każdego łatwych do rozróżnienia.

Jeśli się zważy, że automobile wymienione pod a) i b) są artykułem luksusowym i używają drogi ze znaczną chyżością, która szczególnie szkodliwie oddziaływa na pokład drogowy, to projektowana opłata okaże się umiarkowaną.

Wysokość projektowanej opłaty dla wozów ciężarowych i t. zw. omnibusów automobilowych uzasadnioną jest przede wszystkim tem, że mogą one niestosunkowo znacznie większą ilość ciężarów pomieścić niż zwykłe pojazdy, oraz tem, że one szczególnie przyczyniają się do zmniejszenia się ruchu wozowego, a co zatem idzie do ubytku w dochodach z myta. Wprowadzenie niższej taryfy dla tego rodzaju wozów, utrzymało by i nadal niesłuszne uprzywilejowanie ruchu automobilowego na niekorzyść ruchu wozowego, co do obowiązku przyczyniania się do kosztów utrzymania używanych dróg.

Ze względu na niejasne brzmienie § 7. ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1907, Dz. u. kr. Nr. 155., nie zawierającego definicji myta, konieczne jest wyraźne zastrzeżenie, że zezwolenia udzielane stronom interesowanym na pobór myta, mogą obejmować także i wspomniane opłaty od automobilów.

Ponieważ przewidywać należy, że wszyscy posiadacze koncesji mytniczych zażądają, w razie wejścia w życie niniejszej ustawy, rozszerzenia tej koncesji i na prawo poboru opłat od automobilów, przeto ostatni ustęp Art. III. upoważnia do tego Wydział krajowy po porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, ponieważ jest rzeczą oczywistą, że w przyszłości pobór opłat mytniczych wszędzie, gdzie są one wprowadzone, powi-

nien się rozciągać również na opłaty od automobilów i motocykli, a według postanowień § 7. leg. cit. wszystkie te prośby musiałyby być przedkładane Wysokiemu Sejmowi do uchwały, wymagającej Najwyższego zatwierdzenia.

W końcu, ponieważ pobór opłat mytniczych na drogach krajowych jest wydzierżawiony, konieczne było zastrzeżenie dla Wydziału krajowego prawa wprowadzenia według swego uznania opłat automobilów na drogach krajowych, czy to w porozumieniu z dzierżawcą myta w ciągu okresu dzierżawy, czy też w razie niemożności osiągnięcia porozumienia, przy terminie najbliższej licytacji.

W myśl tych wywodów Wydział krajowy wnosi:

**Wysoki Sejm raczy uchwalić:**

załączony w. projekt ustawy.

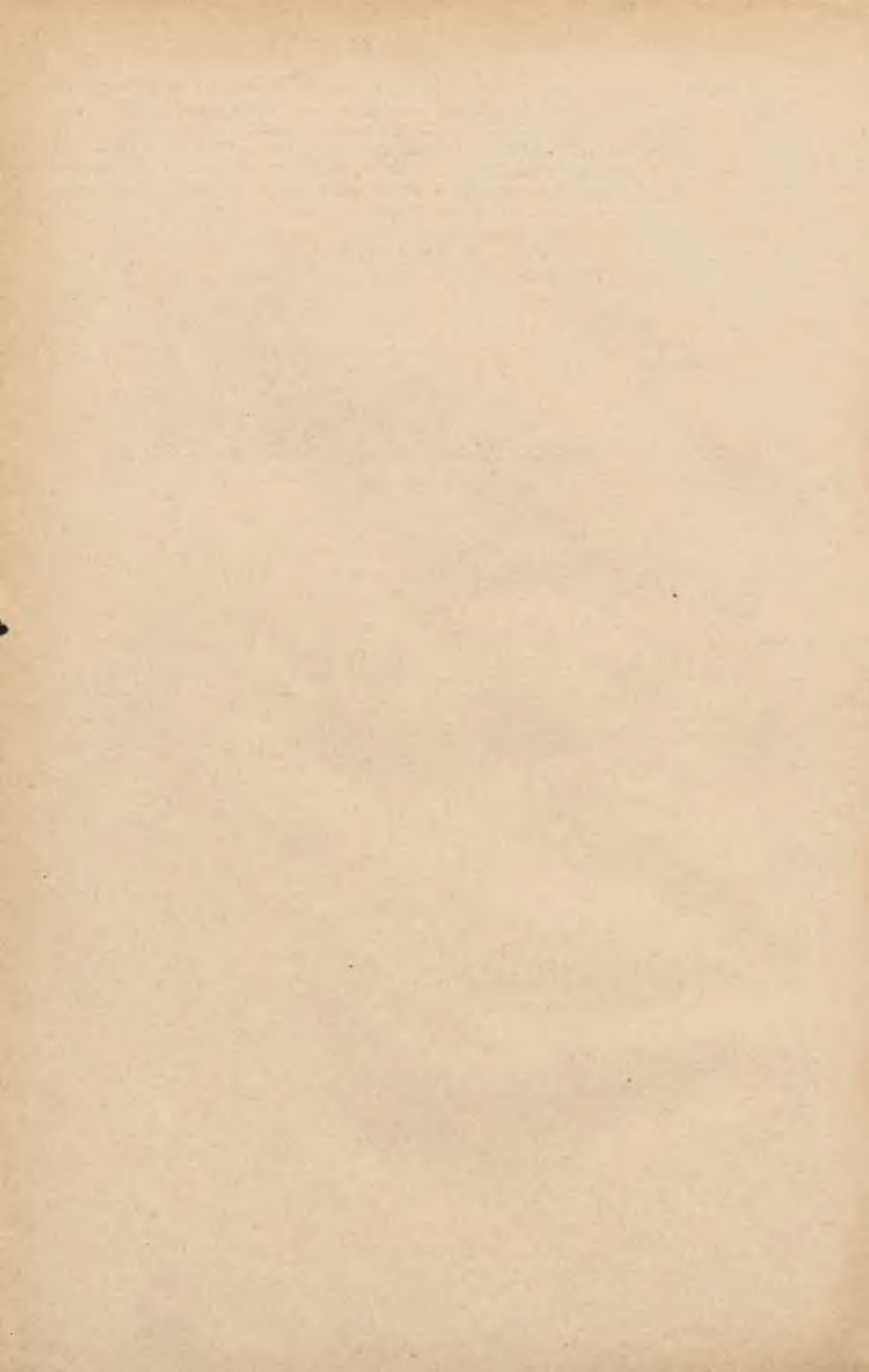
**Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi  
wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.**

Marszałek krajowy:

*Adam Gołuchowski w. r.*

Sprawozdawca:

*Dr. Stanisław Dąmbski w. r.*  
Członek Wydziału krajowego.



# Ustawa

z dnia . . . . . w sprawie opłat mytniczych od ruchu samochodów  
i motocykli.

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

## Art. I.

Na drogach krajowych, na których pobiera się myto w myśl § 1. i § 10. ustawy z dnia 25. grudnia 1871, Dz. u. kr. Nr. 18. ex 1872, pobieraną będzie opłata od samochodów i motocykli z wózkami na sposób opłat mytniczych i na stacyach dla ich poboru ustanowionych, według zasad i warunków określonych w §§ 2., 3., 4., 5., 7., 9. ustawy z dnia 25. grudnia 1871, Dz. u. kr. Nr. 18 ex. 1872.

## Art. II.

Jako pojedynczy wymiar taryfy ustanawia się za milę, za most i przewóz I klasy:

a) od samochodu osobowego posiadającego jedną lub dwie ławki do siedzenia, do których zalicza się siedzenie motorowego i od motocyklu z wózkiem 20 halerzy;

b) od samochodu osobowego posiadającego więcej niż dwie ławki do siedzenia, do których zalicza się siedzenie motorowego 30 halerzy;

c) od samochodu ciężarowego i tak zwanych omnibusów automobilowych 40 halerzy.

## Art. III.

Zezwolenia, udzielane stronom interesowanym na pobór myta w myśl § 7. ustawy z dnia 10 grudnia 1907 Dz. u. kr. Nr. 155, mogą obejmować również opłaty od samochodów i motocykli w granicach taryfy Art. II. ustanowionej.

Istniejące w chwili wejścia w życie niniejszej ustawy koncesye mytnicze mogą być na żądanie rozszerzone również i na prawo poboru opłat od samochodów i motocykli przez Wydział krajowy po porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

## Art. IV.

Przy wymiarze datków przymusowych za niezwykle zużywanie dróg w myśl § 17. ustawy z dnia 10 grudnia 1907, Dz. u. kr. Nr. 155, obliczenie przypuszczalnego dochodu, jaki mógłby być uzyskany w razie zaprowadzenia na drodze

opłat mytniczych, odbywać się będzie z uwzględnieniem ruchu automobilowego według toku postępowaniu ustanowionego w powołanym przepisie ustawy.

Art. V.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie dnia trzeciego po jej ogłoszeniu.

Na stacjach mytniczych, na których pobór myta krajowego jest wydzierżawiony, wchodzi w życie niniejsze opłaty z dniem upływu terminu obecnej dzierżawy. Wydziałowi krajowemu zastrzega się prawo wcześniejszego wprowadzenia niniejszych opłat na tych stacjach według swego uznania.

Wprowadzenie tych opłat winno być dla każdej stacji mytniczej osobno ogłoszone w Dzienniku ustaw krajowych.

Art. VI.

Wykonanie tej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.

---

---