

MELCHIOR WŁ. NESTOROWICZ.

POLSKI FUNDUSZ DROGOWY.

W związku z rozpowszechnieniem się i udoskonaleniem komunikacji samochodowej gospodarka drogowa zaczyna interesować coraz szersze sfery społeczeństwa polskiego.

Często słyszymy i czytamy we wszystkich pismach o utyskiwaniach na zły stan dróg w Polsce, na nieracjonalną gospodarkę, na prymitywne metody budowy i utrzymania dróg, na braki organizacyjne i t. p. i t. p.

Dysputy i artykuły na ten temat, zjawiające się w pismach—za bardzo nielicznymi wyjątkami—posiadają jedną wielką wadę: są powierzchowne i nie sięgają do sedna rzeczy. Najczęściej i najchętniej dysputy w sprawach drogowych prowadzą i artykuły w tych sprawach piszą z wielką pewnością i swadą ludzie bardzo powierzchownie obznajmieni ze sprawą, nie przyczyniają się przez to do rzeczowego oświecenia jej a nawet, wprost przeciwnie, szerzą wiadomości niecisłe, niezgodne z rzeczywistością lub bałamutne.

A już zupełnie niepoważnie wypadają artykuły, gdy przygodni „znawcy sprawy drogowej”—a „znawstwo” ich pochodzi zazwyczaj z kilku czy kilkunastu wycieczek samochodowych czy motocyklowych — zabierają głos w sprawach fachowych.

Niestety nawet w poważnych organach prasy codziennej, które dbają o ciężar gatunkowy podawanych informacji lub drukowanych artykułów, zjawiają się nieraz wprost komiczne z punktu widzenia fachowego rady i wskazówki, jak należy prowadzić gospodarkę drogową i w jaki sposób ją uzdrowić.

Czytamy np. w jednym z poważnych pism codziennych stołecznych¹⁾ w jednym z numerów marcowych zawiłą teorię korzyści oczyszczania dróg na wiosnę od „miazgi śnieżno-błotnej”; autor,—przeprowadza różne wnioski i obliczenia fantastyczne, wprost bałamutne pod względem technicznym.

¹⁾ Kurjer Warszawski Nr. 180 z 22 marca 1929 r. „Szosy na wiosnę”.

Inny artykuł tego samego organu codziennego z maja r. b. analizuje przyczyny złego stanu dróg i, stwierdzając, że na wiosnę roku bieżącego drogi w okolicach Warszawy są gorsze, niż w roku ubiegłym, widzi przyczynę tego: 1) w działaniu na drogi kopyt koni ciągnących liczne wozy; 2) w niestosowaniu do dróg pod Warszawą „twardo lanego asfaltu”, który ma kosztować 25 zł. za m² i który daje 18 letnią gwarancję trwania.

I ten artykuł zdradza kompletną ignorancję autora w sprawach techniki drogowej, który jednak odważnie stawia wnioski techniczne, mające przeprowadzić sanację w gospodarce drogowej, i twardo stoi przy „twardo lanym asfalcie” dla dróg podwarszawskich.

Nie myślę tu polemizować z autorem powyższego artykułu o trafności jego wniosków, gdyż polemizować byłoby trudno z powodu ich naiwności technicznej; wiadomo przecież, że przyczyną szybkiego niszczenia dróg podwarszawskich jest przede wszystkim... ruch samochodowy z jego gumowymi obręczami, potem oddziaływanie kół wozów, często ponad miarę obciążonych, a dopiero na trzecim miejscu stoi oddziaływanie kopyt końskich; wiadomo również, że na drogi pozamiejskie w zależności od charakteru ruchu nadaje się zarówno pod względem ekonomicznym jak technicznym szereg innych nawierzchni dużo tańszych niż „twardo lany asfalt”. Autora artykułu poinformować by o tem mógł podręcznik o budowie dróg i uleczyć od sugestji „twardo-lano-asfaltowej”.

Takie i inne artykuły bynajmniej nie przyczyniają się do pogłębiania uświadomienia o gospodarce drogowej, a dla dobra sprawy często są nawet szkodliwe.

Autorzy artykułów drogowych zgodnie zaczynają je od porównania stanu dróg „na zachodzie i u nas”, żaden z nich jednak dotychczas nie poruszał w sposób poważny i wyczerpujący najważniejszej strony zagadnienia gospodarki drogowej—*strony finansowej* i możliwości jej rozwiązania w Polsce.

Łatwo jest krytykować zły stan dróg w Polsce, ale trudniej jest podać dobre rady, skąd wydobyć potrzebne środki. Jasną rzeczą jest, że, aby mieć dobre drogi, trzeba mieć na ten cel odpowiednie środki, gdyż drogi same się nie zbudują.

¹⁾ Kurjer Warszawski Nr. 144 z dnia 28 maja 1929 r. p. t. „Kamień na kamieniu”.

Finansową stronę gospodarki drogowej w Polsce poruszałem nieraz, w artykule niniejszym chciałbym jeszcze raz poruszyć tę najważniejszą stronę gospodarki drogowej, podając przykłady jej rozwiązania w niektórych państwach i możliwości zastosowania doświadczeń tych państw w Polsce.

Podkreślić tu potrzeba fakt, że o ile popularnym miernikiem stopnia kultury danego kraju dotychczas była ilość zużywanego mydła, o tyle obecnie miernikiem stopnia kultury danego kraju jest stan dróg i wysokość wydatków na budowę i utrzymanie dróg.

Z góry muszę również podkreślić, że *poglądy i wnioski, jakie tu będą podane, są poglądami i wnioskami osobistymi autora niniejszego artykułu i nie wszystkie prawdopodobnie będą podzielone przez czynniki miarodajne z tych lub innych powodów.*

I. Przykłady rozwiązania problemu finansowego w niektórych państwach.

A. Niemcy

Mimo ruiny finansowej z powodu przegranej wojny 1914—1918 r. Niemcy, doceniając olbrzymią wagę gospodarki drogowej, mimo to znajdują olbrzymie środki na prowadzenie intensywnej i racjonalnej gospodarki drogowej: ważniejsze drogi, na których odbywa się ruch samochodowy, są w stanie znakomitym i są wysmołowane lub wyasfaltowane; w czasie podróży po Niemczech w r. 1928 na kilka tysięcy przejechanych kilometrów dróg prawie nie widziałem dróg niesmołowanych, nieasfaltowanych lub nie wybrukowanych kostką, a wiele bocznych dróg, nie mających charakteru magistralnych, również wysmołowano, mimo że na nich ruch samochodowy nie jest zbyt intensywny.

Smołowanie odbywa się przy pomocy odpowiednio preparowanych asfaltów i smół z węgla kamiennego czasem z dodatkiem asfaltów.

Na większości dróg smołowanie jest powierzchniowe, ale zawsze systematycznie powtarzane w miarę potrzeby; wskutek tego nawierzchnia dróg bitych utrwała się stopniowo i staje się wytrzymałą nawet na ruch intensywny.

Na odcinkach o więcej ożywionym ruchu stosują Niemcy

smołowanie wgłębne lub nawierzchnie termakadamowe lub dammanowskie (zw. u nas „komdrobitem”), a nawet na setkach kilometrów widać już po wojnie europejskiej wykonane na starych nawierzchniach dróg bitych — drogie a trwałe bruki mozajkowe (Kleinpflaster).

W ostatnich czasach widzimy w Niemczech dążność do stosowania przede wszystkim smoły z węgla kamiennego, jako *taniego materiału krajowego*. Dążność ta *stosowania niemieckiego materiału dla niemieckich dróg* jest zupełnie zrozumiała i godna uznania z punktu widzenia gospodarki państwowej i naśladowania w Polsce; zresztą na I-ym Polskim Kongresie Drogowym rzucone było przez Ministra Moraczewskiego i jednomyślnie przyjęte analogiczne hasło: „*polskie materiały dla polskich dróg*”.

W Niemczech wszystkie ważniejsze drogi zostały odpowiednio poszerzone; na tych drogach, na których odbywa się ożywiony ruch samochodowy jezdni nie jest węższą niż 6,0—7,0 m, a są całe trakty, na których szerokość jezdni dochodzi do 9,0 m.

Odcinek słynnej drogi „Hafraba” (Hamburg - Frankfurt-Bazylea) między Bazyleą i Frankfurtem, którą Niemcy postanowili przystosować szczególnie starannie „dla celów turystycznych”¹⁾, obecnie jest w stanie wzorowym.

To, co Niemcy zrobili i robią po wojnie w gospodarce drogowej wymagało i wymaga bardzo poważnych środków materialnych.

Bardzo interesujące dane znajdujemy w № 4 i 38 czasopisma „Verkehrstechnik” z roku 1927 oraz № 7 z roku 1929-go dotyczące się *utrzymania* wraz z przystosowaniem do ruchu samochodowego magistralnych dróg w Niemczech t. j. państwowych („Staatsstrassen”) względnie prowincjonalnych („Provincialstrassen”) ²⁾. Zaznaczyć należy, że wydatki na te drogi są wydatkami *prawie wyłącznie na utrzymanie nawierzchni*, gdyż

¹⁾ Co prawda, gdy się spojrzy na mapę i odszuka na niej drogę „Hafraba”, te „cele turystyczne” wydają się mocno podejrzane: droga „Hafraba” jest najwyraźniej drogą strategiczną i to pierwszorzędного znaczenia dla przyszłej wojny odwetowej.

²⁾ W Prusach, gdzie kategorii państwowych dróg niema, jest natomiast kategoria dróg prowincjonalnych.

mosty i przepusty na tych drogach już oddawna są stałe i rzadko zachodzi potrzeba ich przebudowywania.

Otóż wydatki na utrzymanie wyżej wymienionych magistralnych dróg w Niemczech wynosiły:

w 1914 r. przy ogólnej dług. 56.300 km	57.430.037 mk
w 1926 r. " " "	65.321 " 193.424.916 "
w 1927 r. " " "	66.780 " 285.000.000 "
w 1918 r. " " "	66.780 " 280.000.000 "

Widzimy z powyższego zestawienia, w jak szybkim tempie wzrastają sumy przeznaczone na utrzymanie magistralnych dróg w Niemczech.

Należy zaznaczyć, że w roku 1926 w sumie ogólnej wydatków 193.424.916 mk mieści się suma 64.021.500 mk, jaką uzyskały poszczególne kraje Rzeszy Niemieckiej z pożyczek, a w roku 1927-ym w sumie ogólnych wydatków 285.000.000 mk mieści się około 57.000.000 mk uzyskanych z pożyczek. Reszta wydatków mieściła się w budżetach.

W wydatkach na drogi magistralne w 1928 r. 15% stanowiły pożyczki.

Przeciętny wydatek na 1 km dróg magistralnych wynosił w Niemczech:

w 1914 r. 1.020 mk co przy kursie 1 mk = 2,12 wynosi	2.162 zł
w 1926 r. 2.961 " " " "	6.277 "
w 1927 r. 4.300 " " " "	9.116 "
w 1928 r. 4.200 " " " "	8.900 "

Porównajmy teraz wydatki na utrzymanie magistralnych dróg w Polsce:

W roku 1926 na utrzymanie 17088 km dróg państwowych i 950 km byłych państwowych, utrzymywanych przez państwo ¹⁾ w budżecie zwyczajnym i nadzwyczajnym państwowym przeznaczona była suma 20.086.789 zł, co wynosi 1.114 zł na km.

W roku 1927-ym wydatek ten wynosi 30.096.460 zł, a na 1 km wypada 1668 zł.

¹⁾ Na terenie Małopolski.

W roku 1928-ym dzięki budżetowi inwestycyjnemu sytuacja się nieco poprawiła, gdyż wydatek na utrzymanie dróg państwowych i zdeklasowanych państwowych wynosi w budżecie zwyczajnym, nadzwyczajnym i inwestycyjnym ok. 42.800.000 zł, co czyni około 2372 zł. na km drogi bitej.

Na rok 1929 przewidywany jest wydatek na ten cel 2182 zł na km.

Liczyby powyższe mówią same za siebie.

Jeżeli nawet weźmiemy pod uwagę stosunkową drożyznę robocizny i materiałów w Niemczech w stosunku do robocizny i cen materiałów w Polsce, porównywując przeciętny wydatek na utrzymanie dróg w Niemczech z przeciętnym wydatkiem w Polsce, przestaniemy się dziwić, że w Niemczech są drogi świetne, a w Polsce dużo pozostawiają do życzenia.

Liczyby te a również fakt, że Niemcy nie miały na swoim terenie kontredansów wojennych, jak Polska w 1914—1920 r., może trafią i przemówią do tych patrzących powierzchownie na rzecz publicystów, którzy bardzo ostro piszą o fatalnym stanie dróg w Polsce, ale nie interesują się główną przyczyną tego ich stanu — brakiem odpowiednich środków. A dobrych dróg, niestety, bez przeznaczenia na ich utrzymanie o odpowiednich środków nie będziemy mieli.

Przeznaczając wielkie środki na utrzymanie dróg, Niemcy mają pewne specjalne źródła: mają od dłuższego czasu podatki od samochodów; zasady pobierania tego podatku były zmieniane — w miarę doświadczeń w tym kierunku. Ostatni raz zasady te zmienione zostały w roku 1928-ym.

Opłaty są stałe roczne od samochodu.

Rozpatrując alternatywę oparcia opodatkowania samochodów osobowych na wadze własnej samochodu lub na użytkowej objętości cylindrów („Hubvolumen”), zdecydowano przyjąć tę ostatnią ze względu na interesy niemieckiego przemysłu samochodowego, gdyż opodatkowanie według wagi pociągnęłoby za sobą dalsze zwiększenie importu maszyn amerykańskich wogóle lżejszych przy równej mocy silnika.

Opodatkowanie według użytkowej objętości cylindrów zastąpiło dotychczasowy wymiar według podatkowych koni mechanicznych.

Użytkowa objętość cylindrów (Hubvolumen) oznacza się

wzorem: $V = 0,0785 \cdot i \cdot d^2 \cdot s$, gdzie i oznacza skok tłoka, d —średnicę cylindrów, s —ich ilość.

Podstawą opodatkowania samochodów ciężarowych autobusów i ciągówek (traktorów) bez powierzchni ładownej pozostała nadal waga własna z tą różnicą, że zostaje zniesiona dotychczasowa regresja dla maszyn wagi powyżej 2.000 kg, co jest umotywowane tą okolicznością, że właśnie cięższe samochody są dla dróg szkodliwsze.

Dla samochodów ciężarowych i autobusów niezaopatrzonych w pneumatyki opłata jest większa o 25%.

Pobierany obecnie 25% dodatek od opłat samochodowych, mający zastąpić dopłaty za nadmierne zużycie dróg (Vorausleistungen) ma być pobierany nadal w latach 1928—1930 w tej samej wysokości.

Przypuszczalne wpływy z podatku od samochodów są oceniane na 1928 r. w wysokości 170 milionów marek w tem 34 milionów m. dodatku (Vorausleistungen). Wysokość podatku samochodowego przedstawia się w sposób następujący:

a) Motocykle

użytk. objęt. cylindrów (Hubraum)	podatek roczny
do 100 cm ³	10 mk
100—200	20 "
200—300	29 "
300—400	39 "
400—500	47 "

b) Samochody osobowe

do 100 cm ³	15 mk
100—200	30 "
200—300	45 "
500—600	87 "
900—1000	150 "
1500—1600	231 "
2000—2100	303 "
3000—3100	447 "
4000—4100	591 "
5000—5100	735 "
8000—8100	1167 "

c) Autobusy i samochody ciężarowe.

Stawki od każdych 200 kg wagi własnej. Podatek wynosi:

Przy wadze	1000 kg	—	180 mk
"	" 2000 "	—	375 "
"	" 3000 "	—	563 "
"	" 4000 "	—	750 "
"	" 5000 "	—	938 "
"	" 6000 "	—	1125 "
"	" 7000 "	—	1296 "
"	" 8000 "	—	1476 "

Stawki te w razie użycia obręczy masywnych powiększa się o 20%.

Traktory bez powierzchni ładownej oraz samochody o trakcji elektrycznej lub parowej płać 50% powyższych stawek. Podatek można płacić w ratach półrocznych lub kwartalnych, dolicza się wtedy pewien procent.

Podatek samochodowy po potrąceniu 4% dla Rządu Rzeszy na koszty administracyjne dzieli się pomiędzy poszczególne kraje związkowe w połowie według ilości mieszkańców, w połowie według obszaru danego kraju.

Mimo, że fundusze na utrzymanie dróg wogóle, a na utrzymanie dróg magistralnych w szczególności są znacznie wyższe niż w Polsce (4 $\frac{1}{2}$ razy), Niemcy uważają stopień finansowania dróg za niewystarczający i ciągle pracują nad zdobyciem większych a stałych funduszy, któreby pozwoliły prowadzić gospodarkę drogową na jeszcze większą skalę.

Istnieje obszerna bardzo źródłowa literatura na temat zdobycia odpowiednich sum na gospodarkę drogową.

Jest rzeczą charakterystyczną, że wszystkie projekty zgodnie uważają za konieczne *stosowanie podatków i opłat celowych*, specjalnie na budowę i utrzymanie dróg przeznaczonych.

Dr. T. Wasner w książce swojej bardzo wszechstronnie traktującej sprawę finansów drogowych pod tytułem „Finanzierung der Landstrassen im neuzeitlichen Verkehr“ (Berlin 1928) stwierdza, że obecnie w Niemczech na gospodarkę drogową przeznaczają się 66 $\frac{2}{3}$ % ogólnych jej kosztów z podatków ogólnych a 33 $\frac{1}{3}$ %—z podatków celowych (podatku od samochodów).

Rozpatrując alternatywy:

1) Czy gospodarka drogowa winna być finansowana przy pomocy wyłącznie podatków celowych.

2) Czy gospodarka drogowa winna być finansowana wyłącznie z wpływów z podatków ogólnych,

przychodzi do wniosku na zasadzie długich dowodzeń, których tu przytaczać nie będziemy, że najracjonalniejsza jest kombinacja z powyższych alternatyw: gospodarka drogowa winna być finansowana częściowo z wpływów z podatków ogólnych, częściowo z wpływów z podatków celowych. Co do wzajemnego stosunku, autor uważa za sprawiedliwy stosunek $\frac{2}{3}$ dla wpływów z podatków celowych i $\frac{1}{3}$ dla wpływów z podatków ogólnych i tylko w ostatecznym wypadku, gdyby tego osiągnąć nie można było, należałoby dopuścić stosunek tych źródeł jak 1 : 1. Przytem uważa za pożądane, aby podatek od zwierząt pociągowych względnie od wozów, który na zasadzie obowiązujących ustaw może być wprowadzony przez poszczególne kraje Rzeszy Niemieckiej i który został już faktycznie wprowadzony w kilku krajach, był wprowadzony jako ogólny państwowy podatek celowy przeznaczony na drogi. Podatek od zwierząt pociągowych wprowadziły: Saksonja, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz i Brunświk. W Mecklenburg-Schwerin podatek od normalnego konia ustalony został na 10 Marek, w 1925 r. stanowiły wpływy z tego tytułu 40% kosztów gospodarki drogowej; obecnie stosunek ten się zmniejszył (30%).

Dr. Wasner oblicza potrzeby gospodarki drogowej w Niemczech na utrzymanie, budowę nowych i przystosowanie do ruchu samochodowego istniejących dróg państwowych (Staatsstrassen) lub prowincjonalnych w Prusach (Provincialstrassen) oraz powiatowych (Kreisstrassen, a w Bawarii Bezirksstrassen) na 625 milionów marek rocznie. Potrzeby te w miarę przebudowy i ulepszeń dróg zmniejszają się stopniowo i po 10 latach wyniosą tylko 530 milionów marek rocznie, po 20 latach—434 milion. marek, a po 25 latach—386 milion. marek rocznie.

Należy zaznaczyć, że wydatki na powyższe cele w 1927 r. wyniosły około 390 milionów marek i w 1928 r. mniej więcej tyleż.

Należy się spodziewać, że wywody dr. Wasnera o potrzebie przeznaczenia 625 milionów marek rocznie na gospodarkę drogową (= $\frac{1}{3}$ budżetu państwowego polskiego) w Niemczech łatwo trafią do przekonania ogółu i głos jego nie przebrzmi bez echa.

Jakże inaczej jest w Polsce, gdzie wszyscy „znawcy” narzekają na stan dróg, ale żaden z nich nie stwierdza, że w Polsce za mało pieniędzy przeznaczają się na drogi.

Inny autor niemiecki—Dr. C. F. Wiscott w książce swojej pod tytułem „Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge und Kraftstoffe”, Berlin, 1928 r., widzi konieczność zreformowania obecnie pobieranego podatku od samochodów.

Reformę według autora możnaby przeprowadzić w dwóch alternatywach:

Alternatywa I (gorsza według zdania autora): podatek od pojazdów mechanicznych obecnie pobierany w stosunku do objętości roboczej cylindrów (Hubraumsteuer) należy zastąpić podatkiem pobieranym od wagi samochodów, wyznaczając takie stawki, aby płacone podatki od samochodów osobowych były zmniejszone, a od samochodów ciężarowych — powiększone.

Alternatywa II-ga (lepszta według autora) według zasady „Zahle, wie Du fährst”: podatek od ruchu pojazdów mechanicznych byłby kombinowany i składałby się: a) z opłat od samochodów pobieranych proporcjonalnie do ich wagi w wysokości zredukowanej do $\frac{1}{3}$ stawek proponowanych w alternatywie I-ej; wzamian przewiduje ta alternatywa: b) podatek od materiałów pędnych w wysokości 20% cen detalicznych i c) podatek od opon i dętek w wysokości przeciętnej 25% od cen katalogowych.

Projekt ten wzorowany jest na podatkach celowych szwedzkich: w Szwecji podatek a) od samochodów wynosi 8 koron szw. od 100 kg. wagi własnej samochodu b) 2 korony szw. od 1 kg. opon i c) 2 oere od litra benzyny.

Według projektu dr. Wiscott’a wpływy podatków od ruchu pojazdów mechanicznych wyniosłyby:

Na okres	Według obecnie obowiązujących ustaw Miljon. marek	Przy alternatywie I-ej Miljon. marek	Przy alternatywie II-ej Miljon. marek
Rok budż. 1928/29	200	250	217
10 lat najbliższych	3 500	4 750	4 000

Dr. Wiscott potrzeby drogowe w Niemczech oblicza znacznie wyżej, niż *Dr. Wasner* i określa je na 920 milionów marek rocznie; z tego 400 milionów marek na bieżące utrzymanie i 520 milionów marek na budowę nowych dróg i przebudowę istniejących.

Jakże skromnie wyglądają liczby, które autor wyprowadza niżej dla potrzeb gospodarki drogowej w Polsce.

B. Austria.

W Austrii gospodarka drogowa stoi znacznie gorzej niż w Niemczech.

Wzrastający ruch samochodowy daje się we znaki, niszcząc drogi, to też w ostatnich latach drogi ogromnie podupadły; od dwóch lat jednak wzięto się poważnie do roboty, przeznaczając spore środki materialne, i zaczęto stosować w dość szerokim zakresie nowoczesne nawierzchnie.

Jest to jednak początek działalności i ilościowo nowych nawierzchni niema tam dużo. Dopiero w roku 1928 gospodarka nabrała rozpędu, więc wyniki są narazie skromne: to też na drogach magistralnych można spotkać wielkie odcinki w stanie dużo pozostawiającym do życzenia obok narazie stosunkowo niewielkich ale wzorowych odcinków z nawierzchnią nowoczesną.

Zrujnowana finansowo i niewielka Austria w roku 1928 przeznaczyła:

- | | |
|------------------------------------|------------------|
| 1) na ulepszenie nawierzchni . . . | 11.000.000 szyl. |
| 2) na normalne rob. konserwac. . . | 13.000.000 „ |
| 3) na roboty mostowe | 7.500.000 „ |

Razem . 31.500.000 szyl.

tylko na *magistralne drogi* (Landstrassen), t. j. były drogi państwowe.

Jeżeli odrzucimy roboty mostowe, dla możności porównania z wydatkami niemieckimi na utrzymanie dróg magistralnych, otrzymamy przeciętny wydatek na 1 km dróg magistralnych = $\frac{11.000.000 + 13.000.000}{3.900} = \sim 6150 \text{ szyl.} = 7687 \text{ zł.} = \sim 7700 \text{ zł.}$

Musimy zazdrościć pod względem możności prowadzenia gospodarki drogowej nawet Austrii, która nie bacząc na fa-

talny stan finansowy uznaje jednak konieczność prowadzenia w sposób należyty gospodarki drogowej i przeznacza na gospodarkę drogową 3—3½ razy większe środki, niż Polska.

Mając do dyspozycji spore fundusze, jednak niewystarczające do przebudowania jednoczesnego wszystkich dróg, austriackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji prowadzi politykę ześrodkowywania robót na poszczególnych traktach, aby w czasie najkrótszym trakty te w całości doprowadzić do stanu nowoczesnego. Tak na przykład w 1928 r. „Ausbau”, t. j. doprowadzenie do stanu nowoczesnego skoncentrowane było na drodze prowadzącej na Semmering, na której jest bardzo intensywny ruch — w 80% samochodowy.

Część tego traktu jest doprowadzona już do porządku na kilkudziesięciu kilometrach długości przez zastosowanie różnych nawierzchni bitumicznych („Via nova” i inne) oraz bruków kostkowych.

W Ministerstwie Handlu i Komunikacji uważają środki przeznaczane na cele drogowe w budżecie tego Ministerstwa na niewystarczające i noszą się z myślą przeprowadzenia ustawy o funduszu drogowym, wzorowanej na ustawie czesko-słowackiej, o której mowa będzie niżej, a która gospodarkę drogową w Czechosłowacji odrazu postawiła na nogi.

C. Czechosłowacja

Opinia o gospodarce drogowej w Czechosłowacji nie jest najlepsza.

Dają się słyszeć głosy, że w Czechosłowacji nic niema godnego uwagi pod względem gospodarki drogowej, bo drogi są złe i nic się nie robi w celu poprawienia ich stanu.

Rzeczywistość przeczy takiej opinii.

Drogi w Czechosłowacji w wielu miejscowościach wiele pozostawiają do życzenia. Silny ruch samochodowy rujnuje je w oczach; przykład takiej zniszczonej drogi—droga państwowa z Ołomuńca do Cieszyna, pokryta niezliczoną ilością „kurzych gniazd”—tych charakterystycznych płaskich zagłębień powstających na zwykłych drogach bitych wskutek niszczącego działania szybkiego ruchu samochodowego. Ale obok tych nieciekawych odcinków, przypominających nasze zaniedbane polskie drogi, widzimy odcinki wzorowe z nowoczesnymi nawierzchnia-

mi bitumicznymi lub betonowymi, wykonanymi wzorowo z wielkim nakładem kosztów.

Od roku zeszłego gospodarka drogowa w Czechosłowacji zeszła z martwego punktu i postawiona została tak, że w ciągu najbliższych 10—15 lat będzie mogła wyrównać dotychczasowe zaniedbanie i dociągnąć do poziomu państw sąsiednich.

W ostatnich latach rozwijający się ruch samochodowy w Czechosłowacji wywołał z jednej strony zniszczenie zaniedbanych w czasie wielkiej wojny dróg bitych, z drugiej strony—zainteresowanie gospodarką drogową całego społeczeństwa i zrozumienie potrzeby należytego rozwiązania zagadnienia gospodarki drogowej.

Zmysł gospodarczy, jakim odznaczają się nasi pobratymcy, wykorzystał z łatwością i umiejętnością przykłady licznych krajów, które sprawę gospodarki drogowej rozwiązały pod względem finansowym.

Czesi nie robili własnych wynalazków, a przystosowali do swoich warunków, nie namyślając się długo, te sposoby rozwiązania zagadnienia gospodarki drogowej, jakie gdzieś indziej dały dobre wyniki, i uchwalili ustawę z 14 lipca 1927 r. o funduszu drogowym (Zbiór ustaw i rozporządzeń Republiki Czeskosłowackiej Nr. 116), która zrobiła przewrót w dotychczasowej gospodarce drogowej.

Zobaczmy, jak czesi rozwiązyli sprawę zdobycia funduszy na doprowadzenie do porządku dróg i przystosowanie ich do obecnych warunków ruchu.

Przykład państw, w których sprawa drogowa w sposób należyty została rozwiązana, zachęcił Czechosłowację do rozwiązania jej w sposób analogiczny.

W państwach tych—wbrew teorjom teoretyków finansowych—wszędzie zaszła *potrzeba przeznaczenia specjalnych źródeł dochodowych na cele drogowe.*

Zarówno w Wielkiej Brytanji, jak w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, utworzone zostały niezależnie od budżetu państwowego fundusze specjalne, zasilane wpływami podatkowymi od pojazdów mechanicznych oraz pewnymi opłatami, mającymi związek z komunikacją drogową, np. opłatami od materiałów pędnych.

W stanach Zjednoczonych istnieje autonomiczny fundusz drogowy dysponujący rocznie zawrotną sumą przeszło jednego miljarda dolarów (ok. 1.100.000.000 dolarów). W Wielkiej Brytanji podatek od pojazdów mechanicznych w 1926 r. wynosił przeciętnie:

od motocykla	110 zł,
od samochod. osobow.	576 „
od samochod. cięż.	840 „
od autobusu	1358 „

Dochód z podatku samochodowego w roku 1926 wyniósł około 900.000.000 zł!

Specjalne fundusze drogowie są już utworzone lub zamierzone jest ich utworzenie prawie we wszystkich państwach.

W Holandji fundusz taki już jest utworzony. W Belgji ustawa pod tytułem „Loi instituant un fonds spécial et temporaire des routes” z dnia 24. IV. 1928 r. w celu doprowadzenia dróg do porządku przeznacza na ten cel 600 milionów franków, które mają być przeznaczane w budżecie państwowym w ratach w ciągu 5 lat. Przy takim postawieniu sprawy można drogi doprowadzać do porządku, zgóry ustalając program robót bo się wie, co się w latach przyszłych otrzyma.

We Francji projekt funduszu drogowego już jest opracowany, jednak dotychczas nie został wprowadzony w życie. Projekt opracowany przez rząd, przewiduje, że posiada ten fundusz osobowość prawną i autonomję finansową, stanowi jednak część budżetu ogólnego i podlega kontroli ciał prawodawczych.

Jako źródła dochodu przewiduje się:

1) Dotacja państwowa roczna o wysokości ustalonej na lat 5.

2) Część wpływów z następujących opłat i podatków:

- a) Wpływy z pozwoleń na zajęcie pasa drogowego.
- b) Opłaty za pozwolenia kierowców samochodowych.
- c) Opłaty od samochodów.
- d) Opłaty od pojazdów, koni i mułów.
- e) Opłaty od rowerów.
- f) Cło i opłaty krajowe od materiałów pędnych (benzyny, nafty, benzolu).

3) Wpływy z zapomóg, darów, kar, sprzedaży gruntów, materiałów.

Projekt przewiduje możliwość zaciągania przez fundusz drogowy pożyczek.

We Włoszech — wprowadzona jest w życie w dniu 1.VII. 1928 r. ustawa o funduszu drogowym p.t. „Azienda autonoma statale della strada”. O ustawie tej szczegóły zamieszczone są niżej.

Z wyliczonych tu przykładów państw obcych Czechosłowacja skorzystała, wzorując się na nich przy tworzeniu ustawy o funduszu drogowym. Potrzeba uzdrowienia gospodarki drogowej tembardziej była palącą, że drogi w Czechosłowacji, w szczególności państwowe, były zaniedbane z powodu wojny światowej i pewnego chaosu gospodarczego, jaki nie ominął i Czechosłowacji podczas tworzenia własnej państwowości.

Ustawa czeska o funduszu drogowym ma na celu zaspokoić w znacznym stopniu potrzeby gospodarki drogowej. Potrzebom tym poświęcimy kilka słów.

Obecnie w Czechosłowacji jest 8475 km dróg państwowych, w tej liczbie 275 km jest na terenie miast.

Stopień zaniedbania dróg państwowych charakteryzuje się tem, że normalna ilość materiału konserwacyjnego kamiennego przeznaczona przed 1914 r. rocznie na 1 km drogi bitej w ilości 45 m³, w roku 1918-ym spadła do 1/8 tej normy.

To też zużycie materiału w nawierzchni dróg było tak znaczne, że jej uzupełnienie do normalnej grubości wymagało dostawy około 1.825.000 m³ materiału kamiennego.

Ruch samochodowy, jaki obecnie się rozwinął w Czechosłowacji, wymaga nietylko uzupełnienia grubości nawierzchni dróg bitych, ale i przystosowania tej nawierzchni do ruchu samochodowego przez smołowanie, asfaltowanie i t. p.

Ilość samochodów w Czechosłowacji wzrasta bardzo szybko:

w 1922 r.	było około	10.000
w 1926 r.	„	35.500
w 1927 r.	„	50.000

Lata najbliższe dadzą niewątpliwie dalszy rozwój automobilizmu w Czechosłowacji.

Sieć dróg państwowych jest bardzo nierównomierna i nieodpowiadająca potrzebom komunikacyjnym Czechosłowacji, gdyż była ułożona pod kątem widzenia potrzeb b. Austrii a nie niezależnej Czechosłowacji.

Program czechosłowackiego Ministerstwa Robót Publicznych przewiduje upaństwowienie około 5534 km już istniejących dróg samorządowych i pobudowanie 270 km nowych dróg państwowych. Upaństwowienie związane jest z przystosowaniem dróg istniejących samorządowych do ich przyszłej roli dróg magistralnych przez ich rozszerzanie, przebudowę nawierzchni, przełożenie odcinków nieodpowiednich do ruchu samochodowego i t. p.

Po rozszerzeniu sieci dróg państwowych gęstość jej w Czechach, na Morawie i Śląsku wynosić będzie około 0,1275 km na 1 km², a w Słowacji 0,0725 km na 1 km² i na Rusi Podkarpackiej 0,600 km na 1 km².

W Polsce mamy gęstość dróg państwowych:

- | | |
|--|---------------------------|
| 1. Na terenie b. zaboru pruskiego (bez Śląska) | 0,0468 km/km ² |
| 2. Na terenie b. zaboru austrijskiego . . . | 0,0460 „ |
| 3. Na terenie b. zaboru rosyjskiego . . . | 0,0436 „ |

Dla całej Rzeczypospolitej bez Śląska 0,0445 km/km²

Przystosowanie do potrzeb obecnego ruchu istniejących dróg państwowych oraz dróg mających być upaństwowionymi, oraz pobudowanie uzupełniających dróg państwowych, obecnie nieistniejących wymaga wydatków miliardowych w kor., czeskich, które w budżetach państwowych czechosłowackich nie znalazły pokrycia i dlatego trzeba było uciec się do pomocy funduszu drogowego.

W celu zorientowania się w kosztach, jakie pociągnie za sobą naprawa stanu dróg państwowych, czechosłowackie Ministerstwo Robót Publicznych ułożyło przybliżony program robót,

W zależności od ruchu, podzielono drogi państwowe na cztery klasy.

Do kl. I-ej zaliczono drogi mające przeciętny przewóz do 600 tonn dziennie.

Do kl. II-giej 600 — 1200 t.

Do kl. III-ciej. 1200 t.

Na odcinkach dróg z ruchem odpowiadającym kl. I-ej zdecydowano stosować zwykle pogrubienie tłuczniem; ogólna długość takich odcinków wynosi 2106 km.

Na odcinkach dróg z ruchem odpowiadającym kl. II-giej t. j. 600 do 1200 t. dziennie: przy mniejszym ruchu — stosowanie zwykłych pogrubień, smołowanych powierzchniowo na gorąco lub na zimno, przy większym ruchu smołowanych wgłębnie, krzemianowych lub cementowanych. Długość takich odcinków wynosi $3573 + 1026 = 4599$ km.

Na odcinkach dróg z ruchem dziennym powyżej 1200 t. t. j. odpowiadających kl. III-ciej — postanowiono stosować nawierzchnie następujące: bruk kostkowy, mozaikowy, nawierzchnie betonowe, nawierzchnie bitumiczne (beton smołowy lub asfaltowy) i t. p. Ogólna długość takich odcinków wynosi 500 km.

Roboty wymienione w miarę możliwości będą wykonane sposobem gospodarczym; w szczególności tyczy się to smołowania powierzchniowego, nie wymagającego skomplikowanych i drogich maszyn; roboty wymagające nabycia specjalnych a drogich maszyn i zorganizowania specjalistów — robotników oddawane są fachowym przedsiębiorstwom.

Co do dróg samorządowych należy zauważyć, że ilość ich jest poważna, gdyż wynosi przeszło 50.000 km. Sieć ta nie jest zbyt równomierna; najgęstsza jest na Czechach, Morawach i Śląsku; gęstość wynosi tam około 0,55 km na 1 km², znacznie wyższa, niż przeciętna gęstość w Prusach i nieco większa, niż przeciętna gęstość Rzeszy Niemieckiej.

Stan dróg samorządowych nie wszędzie jest zadowalniający; wynika to z ogólnego zaniedbania gospodarki drogowej częściowo wskutek niemożności samorządów przeznaczenia wystarczających sum na utrzymanie wybudowanych przez nie dróg. To też akcja czeskiego Ministerstwa Robót Publicznych w stosunku do dróg samorządowych ma na celu udzielanie zapomóg dla ulepszenia stanu dróg i przystosowania ich do wymagań ruchu; na niektórych odcinkach dróg samorządowych ruch wzrósł tak znacznie, że i tam stosować trzeba nawierzchnie nowoczesne, gdyż zwykły makadam nie wystarcza.

Administracja, budowa i utrzymanie dróg samorządowych w Czechach należy do kompetencji powiatowych samorządów,

których jest 213, zaś na Morawach i Śląsku — do kompetencji powiatowych zarządów drogowych w liczbie $83 + 21 = 104$. Na Słowacji i Rusi Podkarpackiej drogi te nazywają drogami żupnymi i tam administrują nimi żupy, których jest $6 + 1 = 7$.

Sprawy administracji budowy i utrzymania dróg samorządowych unormowane zostały w sposób różnorodny w drodze specjalnych ustaw krajowych. W Czechach samorządy powiatowe nie podlegały w swej gospodarce drogowej prawie żadnym ograniczeniom i kontroli, natomiast na Morawach i Śląsku gospodarka drogowa podlegała kontroli wydziałów krajowych. W ostatnich czasach jednak czeski wydział krajowy uzyskał znaczny wpływ na gospodarkę drogową powiatów z początku przez udzielanie zapomóg krajowych na budowę dróg powiatowych, a później również na pogrubianie nawierzchni i rekonstrukcję dróg oraz na zakup maszyn drogowych; w dodatku przeważna część powiatów nie posiada własnych urzędników technicznych i pod względem fachowym musi uciekać się do pomocy organów technicznych krajowych wydziałów administracyjnych.

Uchwalona niedawno ustawa Nr. 125/1927 r. Zb. Ust. i rozp. o organizacji władz politycznych umożliwia tworzenie *większych związków* samorządowych, co zdaniem czeskiego Ministerstwa Robót Publicznych przyczyni się do bardziej racjonalnej gospodarki drogowej i zarazem do podniesienia poziomu fachowej służby technicznej, sprawowanej bądź przez państwowych, bądź przez własnych urzędników technicznych.

Na Słowacji i Rusi Podkarpackiej ustawa z 1890 r. zapewniła znaczny wpływ państwa na administrację, budowę i utrzymanie dróg żupnych, a do pewnego stopnia i dróg wiejskich. W tej części Czechosłowacji *administracja dróg samorządowych obecnie już znajduje się w rękach fachowych urzędników państwowych*, administrujących drogami państwowymi.

W Czechosłowacji sprawowanie administracji dróg samorządowych przy pomocy aparatu technicznego administrującego drogami państwowymi jest uważane za nader racjonalne ze względu na dobro gospodarki drogowej i nie jest bynajmniej uważane za ukrócenie kompetencji samorządu i istnieje dążenie do wprowadzenia tego rodzaju administracji na całym terenie państwa.

Przykład Czechosłowacji winien uspokoić naszych samorządowców, że użycie personelu drogowego państwowego dla administracji dróg samorządowych, praktykowane w Polsce i dające dotychczas dobre wyniki dla sprawy, praktykowane również we Francji, nie jest specyficznie polskim wynalazkiem i że widocznie ma swoją rację bytu, skoro stosują i stosować go zamierzają tacy praktyczni i trzeźwi ludzie a dobrzy gospodarze, jak Czesi.

W celu racjonalnego użycia sum funduszu drogowego na ulepszenie dróg samorządowych, opracowywany jest projekt robót meljoracyjnych na tych drogach. W tym celu zbierane są dane o stanie tych dróg i prowadzona jest statystyka ruchu.

D. Zasady Ustawy z dnia 14.VII 1927 r. o Funduszu drogowym czeskim.

(Zb. Ust. i Rozp. i Republiki Czeskosłowackiej Nr. 116/27 r.).

Wyżej wymieniona ustawa wraz z rozporządzeniem wykonawczem do tej ustawy z dnia 15 września 1927 roku ogłoszonym w Nr. 144/1927 r. Zbioru Ustaw i rozporządzeń Republiki Czechosłowackiej stanowi punkt zwrotny w gospodarce drogowej.

Ustawa ta wzorowa na innych tego rodzaju ustawach i nie powtarzająca błędów zawartych w nich, jest świetnie pomyślana i przeprowadzona. Warto się zapoznać z jej zasadami i ewentualnie wykorzystać te zasady dla przyszłej ustawy polskiej o funduszu drogowym, której potrzeba coraz więcej daje się odczuwać.

Fundusz drogowy ustanowiony przy Ministerstwie Robót Publicznych jest osobą prawną, posiadającą wielką autonomję, gdyż rozporządzając środkami, jakie mu do dyspozycji oddała ustawa, ma on prawo samodzielnie zaciągać zobowiązania (pożyczki).

Nazewnątrz fundusz drogowy reprezentuje Minister Robót Publicznych, który przy zaciąganiu pożyczek porozumiewa się z Ministrem Skarbu i Prezesem Najwyższego Urzędu Kontroli rachunkowej.

Cel funduszu — dostarczenie środków na doprowadzenie dróg państwowych do stanu odpowiadającego obecnym wymaganiom ruchu oraz udzielanie zapomóg na ulepszanie tych odcinków dróg krajowych (żupnych) i okręgowych, które mają wyjątkowe znaczenie dla transportu, zwłaszcza na dalsze odle-

głości, wreszcie na ulepszenie dróg gminnych w obrębie miast, mieszczących siedzibę krajowej władzy administracyjnej.

To ulepszenie dróg ma polegać: 1) na doprowadzeniu grubości na szczególnie zaniedbanych odcinkach, względnie ułożeniu jezdni bitumicznej, betonowej lub bruków ulepszonych, 2) na przełożeniu odcinków dróg nie nadających się do komunikacji samochodowej przez zmniejszenie spadków, rozszerzenie jezdni do szerokości wystarczającej dla potrzeb ruchu, rozszerzenie i urządzenie jednostronnego spadku na odcinkach dróg w łukach, usunięcie miejscowych zwężeń dróg, rozszerzenie i wzmocnienie mostów i przepustów; 3) na przebudowie skrzyżowań dróg z kolejami w jednym poziomie na skrzyżowania w różnych poziomach, usunięciu przeszkód zasłaniających widok na drogę w miejscach niebezpiecznych, ustawieniu znaków ostrzegawczych i t. p.; 4) w związku z robotami wymienionymi w powyższych punktach mogą być nabywane maszyny i narzędzia do budowy dróg, urządzone kamieniołomy i wytwórnie materiałów drogowych.

O ile zajdzie potrzeba ulepszenia dróg miejskich w sposób kosztowny przez urządzenie kosztownych nawierzchni, udzielenie zapomogi z funduszu drogowego może nastąpić wtedy tylko, gdy zarząd miejski uczestniczy w kosztach robót w stosunku odpowiednim.

Co się tyczy zapomóg na drogi samorządowe krajowe (żupne), okręgowe lub gminne, zapomogi takie udzielane są przez M. R. P. w porozumieniu z Min. Skarbu na podstawie opinii Rady drogowej, o której mowa będzie niżej, po szczegółowym zbadaniu warunków finansowych, w jakich się znajduje ta instytucja samorządowa, która wystąpiła o zapomogę.

Wysokość zapomogi według rozporządzenia wykonawczego dochodzić może do 70% faktycznych kosztów budowy, a w wypadkach wyjątkowych do 90%.

Warunkiem uzyskania zapomogi jest dołączenie do podania odpowiednio opracowanego projektu technicznego. Udzielając zapomogi z funduszu drogowego, M. R. P. zastrzega sobie dużą ingerencję, wskazując ten lub inny sposób wykonania robót, termin wykonania robót, zakres ingerencji M. R. P. przy wykonaniu robót i t. p.

Fundusz drogowy ma oddane do dyspozycji następujące

środki materialne, oprócz pożyczek, do których zaciągania jest upoważniony:

- 1) Podatek od pojazdów mechanicznych oraz podatek od biletów za przewozy autobusowe.
- 2) Połowę opłat za pozwolenia na przywóz olejów mineralnych i połowę cła od przywozu olejów mineralnych.
- 3) Cło od pneumatyków (obróczy i dętek) oraz pełnych i dętych obróczy gumowych.

Oprócz tego na rozpoczęcie działalności już w samej ustawie o funduszu drogowym tytułem pożyczki oprocentowanej na lat $34\frac{1}{2}$ przeznaczono do funduszu drogowego jeden miliard koron czeskich z funduszu Centralnej ubezpieczalni społecznej. Suma ta wpłacona ma być w ciągu 10 lat w ratach.

Oprocentowanie i umarzanie pożyczek pokrywa się z wpływów bieżących funduszu drogowego; w razie gdyby tych wpływów nie wystarczyło na oprocentowanie i umarzanie, zostaną one uzupełnione przez rząd z dochodów bieżących budżetowych.

W pierwszych latach po wprowadzeniu w życie ustawy o funduszu drogowym i po zaciągnięciu powyższej pożyczki w Centralnej ubezpieczalni społecznej zaledwie tylko część wpływów bieżących do funduszu drogowego użyta będzie na oprocentowanie i amortyzację długu, resztę ustawa w tym okresie przeznacza:

- 1) na zwiększenie kredytu w budżecie normalnym Ministerstwa Robót Publicznych na zwykłe wydatki drogowe w budżecie zwyczajnym do wysokości 70.000.000 k. cz.; w tej sumie nie mieszczą się wydatki na utrzymanie służby drogowej; dróżników, drogomistrzów i t.p.

- 2) na uzupełnienie kredytu nadzwyczajnego w budżecie M. R. P. na budowę i rekonstrukcję dróg i mostów o kwotę najwyżej 25.000.000 k. cz.,

- 3) pozostałość — na zapomogi na ulepszenie dróg niepaństwowych.

Ta pozostałość w pierwszych latach przewidywana jest w następujących wysokościach:

w 1928 r.	. . . . .	31.07 m. k. cz.
w 1929 r.	. . . . .	33.96 "
w 1930 r.	. . . . .	44.96 "

w 1931 r.	60.86 m. k. cz.
w 1932 r.	81.85 „
w 1933 r.	100.00 „

Prawdopodobnie w rzeczywistości wysokość tych sum będzie większa.

Przy zarządzie funduszem drogowym ustawa przewiduje utworzenie ciała doradczego — *Rady drogowej*, składającej się, oprócz przewodniczącego, którym z urzędu jest Minister Robót Publicznych lub wyznaczony przezeń urzędnik Departamentu dróg i mostów, — z 28 członków i tyluż zastępców. Członków i ich zastępców mianuje na okres 3 letni Minister Robót Publicznych z pośród przedstawicieli związków samorządowych, osób interesowanych i fachowców.

Rada drogowa ma za zadanie wydawanie opinii o programie M. R. P. ulepszania dróg tudzież opinii o projekcie podziału zapomóg na drogi samorządowe; ma ona prawo również stawiania własnych wniosków. Sprawowanie czynności członków Rady drogowej jest honorowe, jedynie członkowie nie pobierający z funduszy publicznych zwrotu kosztów podróży i djet, otrzymują je z funduszu drogowego.

Inne ministerstwa poza Ministerstwem Robót Publicznych mają prawo delegować swoich przedstawicieli na posiedzenia Rady drogowej jednak bez prawa głosu.

Ustawa o funduszu drogowym wprowadza *nowe normy podatku od pojazdów mechanicznych*. Opodatkowaniu podlegają pojazdy mechaniczne używane do transportu osób i towarów po drogach publicznych bez względu na intensywność ich wykorzystania.

Jednocześnie uchylają się opłaty od pojazdów mechanicznych, nakładane przez związki samorządowe, i podatek państwowy od samochodów, jako przedmiotów zbytku.

Zwolnione od podatku są:

1) pojazdy rządowe, jednak za wyjątkiem tych, które są używane w państwowych przedsiębiorstwach i nie są przeznaczone dla celów administracyjnych;

2) pojazdy używane wyłącznie dla miejscowej służby pocztowej (pojazdy pocztowe, używane do przewozu osób, nie są zwolnione od podatku), pojazdy służby pożarnej i sanitarnej,

pojazdy należące do zarządów drogowych i miast, a służące do budowy i utrzymania dróg;

3) pojazdy osobowe, należące do przedstawicieli państw zagranicznych, konsulów honorowych i t. p., o ile osoby korzystające z pojazdów nie są obywatelami czeskosłowackimi i o ile odnośne państwa zapewniają wzajemność;

4) traktory używane w gospodarstwie rolnem, o ile traktory te poruszają się pomiędzy budynkami gospodarskimi a polami, na których gospodarują płatnicy;

5) rowery z motorkiem pomocniczym (welomotory).

Wysokość podatku jest następująca:

1) od motocyklów z wózkiem lub bez niego oraz od trzykołowych samochodów 150 k. cz.

2) od samochodów osobowych (z wyjątkiem autobusów) według objętości cylindrów.

Objętość ta oblicza się według wzoru:

$$N = \frac{0,785 \cdot D \cdot D \cdot S \cdot L}{1.000.000} \text{ przytem } N — \text{oznacza objętość cy-}$$

lindrów w litrach, D — średnicę w mm, S — skok tłoka w mm, L — liczbę cylindrów.

Podatek wynosi przy $N =$ do	1	litra	.	.	.	300	k. cz.
"	1—1,5	"	.	.	.	500	"
"	1,5—2	"	.	.	.	800	"
"	2 —2,5	"	.	.	.	1.200	"
"	2,5—3	"	.	.	.	2.200	"
"	3 —3,5	"	.	.	.	3.500	"
"	3,5—4	"	.	.	.	4.500	"
"	4 —4,5	"	.	.	.	5.000	"
"	4,5—5	"	.	.	.	5.500	"
"	5 —5,5	"	.	.	.	6.000	"
"	5,5—6	"	.	.	.	6.500	"
"	6 —6,5	"	.	.	.	7.000	"
"	6,5—7	"	.	.	.	7.500	"
"	7	"	.	.	.	8.000	k. cz.

Właściciele pojazdów poruszanych elektrycznością pociągani są do opłaty po 50 k. cz. od każdych 100 kg wagi własnej tych pojazdów.

3) Autobusy opłacają po 50 k. cz. od każdych 100 k wagi oraz ich części przewyższającej 50 kg.; od samochodów ciężarowych i innych pojazdów ciężarowych, pędzonych motorami spalinowymi, elektrycznymi lub parowymi oraz od ich wozów przyczepnych od każdych 100 kg wagi własnej oraz od każdych 100 kg siły nośnej po 35 k. cz.

Opłaty powyższe stosują się do pojazdów zaopatrzonych w obręcze pneumatyczne; przy pojazdach, zaopatrzonych w obręcze pełnogumowe opłata ulega zwiększeniu o 50%, a przy pojazdach z obręczami dętymi o 20%.

4) Od pojazdów używanych naprzemian do przewozu towarów i osób opłaca się podatek według taksy, ustanowionej dla samochodów ciężarowych.

5) Od pojazdów, z którymi producenci lub sprzedawcy pojazdów mechanicznych dokonywują próbnej jazdy, za każdy znaczek:

od motocykla lub trzykołowca . . . 100 k. cz.

od innych pojazdów 500 k. cz.

6) Od pojazdów, służących do przewozu poczty i należących do urzędu pocztowego lub przez urząd pocztowy do tego celu wynajętych, o ile są używane nie wyłącznie do przewozu poczty a np. i do przewozu osób, podatek pobierany jest o połowę mniejszy.

7) Do autobusów zalicza się pojazdy mające więcej niż 8 miejsc siedzących, wliczając w to miejsce dla kierowcy.

8) Pojazdy zagraniczne, przybywające do Czechosłowacji na pobyt czasowy, opłacają podatek dzienny od ilości dni; wysokość stawki dziennej zmniejsza się stopniowo w miarę ilości dni, które samochód przebywa w Czechosłowacji.

Opłata ta wynosi:

a) od motocykla z wózkiem lub bez niego lub od trzykołowców: przy pobycie do 15 dni . . . 20 k. cz.

 " 30 " . . . 40 "

 " 60 " . . . 80 "

b) od samochodów osobowych, za wyjątkiem autobusów przy pobycie do 2 dni . . . 40 k. cz.

 " 5 " . . . 80 "

przy pobycie do 15 dni . . . 160 k. cz.

" 30 " . . . 240 "

" 60 " . . . 480 "

c) od autobusów, samochodów ciężarowych i traktorów przy wadze pojazdów:

do 500 kg przy pobycie do 15 dni . . . 20 k. cz.

" 30 " . . . 40 "

" 60 " . . . 80 "

ponad 500 kg do 2000 kg przy pobycie do 5 dni . . . 20 k. cz.

" " " 15 " . . . 40 "

" " " 30 " . . . 80 "

" " " 60 " . . . 160 "

ponad 2000 kg przy pobycie do 5 " . . . 40 "

" " " 15 " . . . 120 "

" " " 30 " . . . 200 "

" " " 60 " . . . 400 "

Gdy pojazd cudzoziemski przebywa w kraju dłużej niż 60 dni, podatek może być wymierzony według taryfy dla pojazdów krajowych.

Podatek od pojazdów mechanicznych krajowych opłaca się zgóry przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu względnie przed upływem okresu, za który podatek został opłacony na rok lub na półrocze, jednak przy pierwszym wymiarze podatku zawsze do końca bieżącego półrocza lub bieżącego roku; od pojazdów zagranicznych pobiera się podatek na urzędzie celnym przy wjeździe i sprawdza się pobraną sumę na urzędzie celnym przy wyjeździe z kraju. Podatki samochodowe można wpłacać przez P. K. O.

Ustawa o funduszu drogowym z 1927 r., wprowadzając podatek od samochodów, jednocześnie znosi różne podatki i opłaty dotychczas pobierane, a więc opłaty na rzecz samorządów, pobierane na podstawie ustawy o przejściowym wykonaniu gospodarki finansowej gmin i miast, podatek od samochodów jako od przedmiotu zbytku, podatek od biletów autobusowych gminom przysługujący i t. p.

Nadzór nad prawidłowym pobieraniem podatku od samochodów ustawa wkłada na organy skarbowe pogranicznej straży, policji drogowej i bezpieczeństwa. W celu kontroli zatrzymywanie pojazdów dopuszczalne jest tylko w pasie pogranicznym.

Wreszcie ustawa o funduszu drogowym zastrzega, że podatek od samochodów nie może stanowić podstawy do jakiegokolwiek dodatku podatkowego.

Wkońcu ustawa o funduszu drogowym ustala podatek na bilety sprzedawane do autobusów; wysokość tego podatku ustala się taka sama, jaką pobiera rząd od biletów kolejowych, a więc w wysokości 30% ceny biletów jazdy.

Bilety jazdy dla robotników i młodzieży szkolnej za jazdę do pracy i od pracy, do szkoły i ze szkoły wolne są od podatku, o ile cena tych biletów obniżona została w stosunku do normalnej przynajmniej o 50%.

O ile autobusy utrzymują komunikację w miejscowościach, nie posiadających równorzędnego połączenia kolejowego, Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Kolei oraz Poczty i Telegrafów może znieść całkowicie lub zmniejszyć częściowo podatek od autobusów.

Podatek od biletów autobusowych ściągany będzie przez przedsiębiorców, utrzymujących autobusy, i wpłacany do kas skarbowych; podatek ten może być ryczałtowany. Rozporządzenie wykonawcze daje szczegółowe przepisy postępowania co do ściągania tego podatku.

Zarówno ustawa z dnia 14 lipca 1927 r. o funduszu drogowym, jak i wydane na jej podstawie rozporządzenie wykonawcze z dnia 15 września 1927 r. dają w chwili obecnej trwałą podstawę gospodarcze drogowej w Czechosłowacji.

Zobaczmy teraz co Czechosłowacja wydaje na 1 km dróg magistralnych (państwowych) rocznie. Na cele związane bądź z *utrzymaniem* bądź z *ulepszeniem tych dróg* znajdujemy w 1928 r. 213.000.000 k. cz., co przy 8.200 km dróg państwowych (bez odcinków miejskich) da *wydatek* 26.080 k. cz. = 6.863 zł. na 1 km.

Wydatek w wysokości powyższej jest ustawowo zagwarantowany na okres dłuższy, bo na 10 lat; w ciągu tego czasu może się tylko powiększyć wskutek wzrostu podatków od samochodów, materiałów pędnych i t. p.

E. We Włoszech.

Już od 1923 r. opinia publiczna zaczęła się żywo a rzeczowo interesować sprawami gospodarki drogowej. Do opinii

publicznej łatwo przemówiły dowodzenia różnych światłych działaczy włoskich, że „wkłady finansowe w gospodarkę drogową stanowią zyskowne umieszczenie kapitału z korzyścią dla gospodarki społecznej, gdy tymczasem sumy, których poskąpiono na cele drogowe, stanowią w istocie oszczędność pozorną, zamieniającą się następnie w poważne straty dla Skarbu z powodu utrudnień w komunikacji z powodu złego stanu dróg; oszczędności w gospodarce drogowej przysparzają niedostrzegalnie ale w stopniu znacznym wzmożenie opodatkowania wskutek większego i szybkiego niszczenia się środków przewozowych, większego zużycia siły pociągowej i materiałów pędnych oraz konieczności płacenia procentów od pożyczek, jakie trzeba będzie zaciągać, aby zniszczone wskutek oszczędności drogi odbudowywać na nowo” ¹⁾.

Nie w atmosferze tanich frazesów przygodnych „znawców”, jak u nas, ale w atmosferze poważnego uświadomienia o potrzebach gospodarki drogowej opracowano i przeprowadzono ustawę o Państwowym autonomicznym urzędzie drogowym z dnia 17 maja 1928 r.

Urząd ten autonomiczny, zależny bezpośrednio od Ministerstwa Robót Publicznych i zupełnie niezależny od władz administracyjnych ogólnych, aby go uniezależnić od wpływów politycznych, ma za zadanie objęcie administracji dróg państwowych (około 20.600 km.), doprowadzenie ich do stanu odpowiadającego warunkom obecnego ruchu i utrzymanie w stanie dobrym, czuwanie nad ruchem na wszystkich drogach przy pomocy specjalnej milicji drogowej. Jak zaznaczono w komentarzu do ustawy, dalszy rozwój urzędu drogowego obecnie nie daje się przewidzieć; nie jest wykluczone, że z tego pierwszego zarodka powstanie organizacja rozleglejsza, mogąca objąć gospodarkę drogową na wszystkich drogach, zwłaszcza, że urzędowi zostały nadane wielkie uprawnienia. Bezpośrednim zwierzchnikiem urzędu jest Minister Robót Publicznych, który ma do swojej dyspozycji następujące organy Autonomicznego urzędu drogowego: 1) Radę administracyjną 2) Dyrektora generalnego z odpowiednimi biurami i 3) Okręgowe biura drogowe.

¹⁾ Cytata z komentarza do ustawy o włoskim funduszu drogowym z 17. V. 1927-go.

Rada administracyjna, której przewodniczy Minister Robót Publicznych, ma charakter doradczy w ważniejszych poczynaniach Urzędu, składa się z przedstawicieli Urzędu drogowego, interesowanych Ministerstw, związku samorządów prowincjonalnych, klubów automobilowych, Touring—Klubu, związków turystycznych i sfer naukowych.

Na zasadzie upoważnienia ustawy, Minister Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu może wyjednywać dekrety królewskie potrzebne dla ustalenia norm i regulaminów niezbędnych dla normalnego funkcjonowania Urzędu. Całe terytorjum Królestwa Włoskiego podzielone jest na 14 okręgów drogowych, obejmujących po kilka prowincyj. Na czele każdego okręgu drogowego znajduje się inżynier naczelny, mający do swojej dyspozycji odpowiedni personel drogowy; Okręgowe biura drogowe są organami wykonawczymi dla gospodarki drogowej na drogach państwowych i organami nadzorczymi nad ruchem na wszystkich drogach danego okręgu.

I w ustawie włoskiej znajdujemy przekazanie na cele drogowe pewnych wpływów podatkowych.

Mianowicie, na fundusz drogowy są przeznaczone następujące wpływy:

1) istniejący podatek od samochodów; podatek ten przechodzi na *fundusz w całości*; dotychczas podatek ten dzielony był pomiędzy państwo, samorzady ziemskie i gminy; na zasadzie ustawy podatek ten w całości przeznaczony jest na drogi państwowe; ustawodawca dla dobra gospodarki drogowej nie krępował się pozbawić pewnych dochodów samorządów ziemskich i gmin, aby uzyskać skoncentrowanie i zabezpieczenie stałych funduszy dla dróg magistralnych;

2) dopłata do podatku samochodowego, przeznaczona na poprawianie dróg;

3) stała dotacja ze skarbu państwa w wysokości 180 milionów lirów rocznie. Ustawa zapewnia wysokość i niezmiennosc tej dotacji na lat dwadzieścia. Dotacja ta ma być płacona ratami kwartalnymi po 45 milionów lirów;

4) Wpływy z ogłoszeń i reklam, umieszczanych wzdłuż dróg państwowych poza miejscami zamieszkałymi;

5) Wpływy z transakcyj ugodowych, ofiar oraz kar za

przekroczenia rozporządzeń policyjnych i ustaw normujących ruch drogowy,

6) Czynsze za udzielenie używalności dla kolei żelaznych pasów drogowych i skrzyżowań dróg.

7) Wszelkie wpływy, pochodzące ze sprzedaży gruntów, należących do dróg.

8) Dopłaty nakładane na przedsiębiorstwa przemysłowe lub przewozowe, których samochody lub wozy, ciągnięte przez zwierzęta, powodują nadmierne niszczenie dróg państwowych. Dekret Królewski na zasadzie wniosku Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych ustanowić może wysokość opłat i zasady jej pobierania.

Godne zaznaczenia jest, że z rocznej zapomogi państwowej w wysokości 180 milionów lirów (p. wyżej punkt 3-ci) państwo ze skarbu państwa pokrywa właściwie tylko 110 milionów lirów, a resztę (70 milionów lirów) pobiera od samorządów prowincjonalnych w stosunku do kosztów utrzymania dróg, które były dotychczas przez te samorzady utrzymywane, a obecnie zostały upaństwowione i przeszły pod zarząd Urzędu; należności te Skarb państwa potrącać sobie będzie z dochodów, przypadających samorządom prowincjonalnym.

W celu umożliwienia Urzędowi drogowemu celowego zorganizowania robót, ustawa upoważnia Ministra Skarbu do udzielania krótkoterminowych 6 miesięcznych zaliczek na rachunek wpływów funduszu drogowego do wysokości $\frac{1}{4}$ budżetu rocznego.

Ustawa przewiduje możność wprowadzenia potrzebnych uproszczeń w procedurze wykonywania robót drogą dekretów królewskich wydanych na wniosek Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu, pozatem przewiduje możność powierzania samorządom prowincjonalnym utrzymania dróg państwowych lub ich przebudowy.

Wreszcie w jednym z artykułów ustawy (art. 29) znajduje się *bardzo poważne upoważnienie do przeznaczania urzędowi drogowemu nowych źródeł dochodów w miarę stopniowego rozrostu jego działalności w drodze dekretu Królewskiego, wydanego na wniosek Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu. Upoważnienia bardzo*

daleko idące, ale umożliwiające działalność Urzędu drogowego, na szeroką skalę.

O ile stosunki włoskie różnią się od procedury przeprowadzania jakiegoś projektu ustawodawczego w Polsce, trwającej lata całe, składającej się z różnych uzgodnień, wygładzań prawnych, nieskończonych debatów w komisjach ciał ustawodawczych i t. p., — procedury długiej i wskutek tego zawsze szkodliwej dla sprawy.

Budżet wpływów i rozchodów państwowego urzędu autonomicznego drogowego stanowi załącznik do budżetu Ministerstwa Robót Publicznych i jako taki jest przedstawiany parlamentowi do zatwierdzania.

Wreszcie ustawa nakłada na Urząd drogowy obowiązek zorganizowania specjalnej milicji drogowej, która będzie wyłącznie przeznaczona dla ochrony dróg, regulacji ruchu i przestrzegania przepisów porządkowych na drogach i w tym celu będzie wyposażona w szybkie środki lokomocji (samochody i motocykle).

Zdecydowane i męskie posunięcia ustawy o państwowym autonomicznym urzędzie drogowym umożliwiły rządowi włoskiemu szybkie i energiczne opanowanie gospodarki drogowej.

Gospodarka uniezależniona od wpływów walk politycznych tak zgubnych w każdej czynności gospodarczej rozwinęła we Włoszech szeroko skrzydła. Drogi włoskie, dotychczas nie wszędzie stojące na wysokości zadania, są doprowadzane w szybkim tempie do stanu odpowiadającego potrzebom współczesnego ruchu na drogach.

Gdy się przegląda sprawozdania, co obecnie się tam robi i co się robić będzie w latach najbliższych, zazdrość beznaziejna ogarnia ludzi, którym dobro gospodarki drogowej leży na sercu, że czegoś podobnego nie można wprowadzić w Polsce. A że wprowadzić w Polsce możnaby z łatwością uzdrowienie obecnego stanu gospodarki drogowej, postaram się dowieść w części drugiej niniejszego artykułu.

II. Projekt polskiego funduszu drogowego.

Gdy teraz zestawimy wydatek na 1 km dróg magistralnych w poszczególnych państwach, otrzymamy tablicę wymowną:

W roku 1927 w Niemczech . . .	9.116 zł.
„ 1928 w Niemczech . . .	8.900 „
„ 1928 w Austrii . . .	7.700 „
„ 1928 w Czechosłowacji . .	6.863 „
„ 1928 w Polsce . . .	2.374 „
„ 1928 w Polsce . . .	2.182 „

Gdyby panowie publicyści, wypisujący w różnych pismach smutne rzeczy o smutnym stanie naszych dróg, zastanowili się nad powyższymi danymi statystycznymi, możeby byli mniej pophopni w kierunku krytyki polskiej gospodarki drogowej, możeby przyszli do wniosku, że, aby mieć dobre drogi trzeba na te drogi przede wszystkim przeznaczyć odpowiednie środki, a potem żądać dobrego stanu ich, bo bez pieniędzy drogi się nie ulepszą ani pobudują, i agitowaliby za przeznaczeniem na cele drogowe odpowiednich kredytów.

Czechosłowacja to zrozumiała prędkiej i obecnie widzi systematyczne polepszenie stanu swych dróg.

Mając dzięki ustawie o funduszu drogowym zabezpieczone środki na gospodarkę drogową, może Czechosłowacja ułożyć jakiś program robót na szereg lat zgóry, może organizację robót przystosować i wyrobić, może gospodarować racjonalnie.

O ile w Polsce mamy dążyć naprawdę do poprawy stanu rzeczy, należy, niedługo się namyślając, pójść w ślady Czechosłowacji lub Włoch i za ich przykładem jak najprędzej wprowadzić w życie ustawę o funduszu drogowym.

Ustawa o funduszu drogowym winna mieć na celu zabezpieczenie pewnych stałych funduszków na gospodarkę drogową; na fundusze te częściowo winny składać się ogólne wpływy podatkowe, częściowo zaś specjalne celowe podatki. Fundusz drogowy — to nie jest „parcelacja Ministerstwa Skarbu”, jak twierdzą teoretycy skarbowi; to jest tylko w docenieniu ważności zagadnienia gospodarki drogowej — wytknięcie programu i zabezpieczenie tego programu na długi szereg lat, uniezależnienie jego od przypadkowych wpływów i wahań. Życie nad suchą teorią skarbową przeszło do porządku dziennego; w szeregu państw z uporządkowanym systemem skarbowym jednak zostały stwórczone specjalne autonomiczne fundusze drogowe oparte częściowo na stałych dotacjach z ogólnych sum budżetowych, częściowo zaś na celowych podatkach dro-

gowych. Wiele państw, przeznaczając pewne wpływy na cele drogowe, nie wahały się zrzec tych wpływów z ogólnego budżetu, a w wielu wypadkach nie wahały się odebrać pewnych wpływów samorządom.

Potrzebę rozwiązania problemu gospodarki drogowej w tej właśnie płaszczyźnie odczuwają wszyscy doceniający ważność gospodarki drogowej i konieczność postawienia jej na należytych poziomie.

Dziesięć lat po wskrzeszeniu Polski różne przeszkody nie pozwalały na odpowiednie postawienie gospodarki drogowej, która też nie mogła nabrać należytego rozpędu. Zamiast odraabiać zaległości — powiększaliśmy je, budując za mało nowych dróg i nie utrzymując istniejących w stanie należytym.

Każdy rok zwłoki przynosi olbrzymie straty.

Periculum in mora! Należy za przykładem innych państw zdobyć się nie na półśrodki i łatanie, a na radykalne uzdrowienie gospodarki drogowej.

Takim radykalnym środkiem na uzdrowienie gospodarki drogowej jest ustawa o funduszu drogowym.

W polskiej ustawie o funduszu drogowym należałoby przeznaczyć na cele drogowe następujące wpływy:

1. Podatek od samochodów.

Ilość samochodów w Polsce na 1 stycznia 1929 r. była następująca:

osobowych	21.686
ciężarowych	4.896
autobusów	2.841
motocykli	4.597
innych	278
Razem	34.298

Ilość stale się zwiększa. Jeżeli przyjąć do opodatkowania powyższą ilość i normy *przeciętne* projektowanego podatku od samochodów w wysokości następującej:

od samochodu osobowego	500 zł
„ ciężarowego	500 „
od autobusu	1.000 „
„ motocykla	50 „

otrzymamy wpływ z podatku około 16.300 zł rocznie.

2. Podatek od biletów autobusowych. Przyjmując, że podatek będzie wprowadzony w wysokości 30% ceny biletu, że dziennie przeciętnie każdy autobus przejdzie 100 km i wartość biletu na 100 km wynosi 8 zł, przy 75% zapelnieniu autobusu oraz licząc w autobusie przeciętnie 16 miejsc przy założeniu, że każdy autobus w ciągu roku jest 300 dni w drodze, otrzymamy w ciągu roku przypuszczalny wpływ z obecnej ilości autobusów kursujących na drogach podmiejskich

$$2121 \times 8 \times 16 \times 0,75 \times 300 \times 0,3 = 18.300.000 \text{ zł.}$$

Wpływ z tego źródła możnaby obliczyć też w sposób nieco inny. Statystyka komunikacji autobusowej zebrana przez Min. Rob. Publ. za 1928 r. daje nam następujące liczby:

	w 1928 r.	w 1827 r.
Ilość linii autobusowych	2.041	984
„ przedsiębiorstw	1.717	777
„ autobusów	2.121	1.067
Długość dróg autobusowych	20.281	14.050
Ilość osób przewożonych na dobę	138.750	99.400
„ pasażero-kilometrów	4.490.590	2.361.000
„ autobuso-km na dobę	285.677	144.040
Rocznie korzystało z komun. autobusowej . .	50.640.000	36.500.000

Koszt biletu autobusowego wynosi przeciętnie 10 gr. za kilometr; gdyby opodatkowano bilety te 30% podatkiem mielibyśmy roczny dochód z tego źródła $4.500.000 \times 0,03 \times 300 = 40.500.000$; weźmy nieco ostrożniej, przyjmując konieczność na niektórych liniach udzielania pewnych ulg t. j. wprowadzając przeciętnie opodatkowanie tylko w wysokości 20%, otrzymamy dochód roczny w wysokości $4.500.000 \times 0,02 \times 300 = 27.000.000$.

Z wielką pewnością z powyższych dwóch sposobów obliczenia można przyjąć jako przypuszczalny dochód z podatków od biletów autobusowych 23.000.000 zł.

Oprócz podatku od biletów autobusowych byłoby do pomyślenia wprowadzenie podatku od towarów przewożonych po drogach w samochodach ciężarowych i wozach zwykłych („frachtach”) przez zawodowych przedsiębiorców. Ilość towarów, jaka jest przewożona przez zarobkujących przedsiębiorców, nie można podać nawet w przybliżeniu, gdyż statystyka odpowiednia nie jest prowadzona; nie można więc obliczyć wysokości wpływu

do funduszu drogowego z tego tytułu i dla tego pomijamy w obliczeniach wpływy z tego źródła. Podatek taki w celu ułatwienia jego pobierania mógłby być zryczałtowany.

3. *Podatek od benzyny.* Podatek od benzyny pobierany jest na podstawie Rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dnia 7 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. N 27/28 r. poz. 252). Według danych zaczerpniętych w Ministerstwie Skarbu w okresie rocznym od 1. IV. 1927 r. do 1. IV. 1929 r. spożycie na wewnętrznym rynku benzyny wyniosło 413158 kwintali (100 kg).

Przypuszczalnie $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{5}$ część benzyny były ulgowo opodatkowana (dla potrzeb wojska przemysłu i t. p.), reszta według stawek normalnych.

Stawki ulgowe wynoszą . . . 3,16 zł za 1 kwintal

„ normalne „ . . . 15,80 „ „ „ „

W okresie budżetowym 1928/29 r. spożycie benzyny wewnętrzne w przybliżeniu¹⁾ wynosi około 687.000 kwintali.

Jeżeli opodatkowaną ulgowo dla potrzeb wojska i przemysłu ilość przyjąć około 20% powyżej podanego wewnętrznego spożycia i jeżeli do funduszu drogowego wpływać będzie tylko normalny podatek od benzyny, otrzymamy jego wysokość za rok budżetowy 1928/29.

$$687.000 \times 0,8 \times 15,80 = \pm 8.900.000 \text{ zł.}$$

Dochód ten z podatku od olejów mineralnych, pobierany od benzyny, zużywanej przez automobilizm wzorem wielu państw, jako znajdujący się w ścisłym związku z ruchem na drogach, winien być przekazany do funduszu drogowego, a rozporządzenie Prezydenta z dnia 7 marca 1927 r. winno być rozszerzone na inne materiały pędne, jak benzol, mieszanki spiritusowo-benzynowe i t. d. Podatek od tych materiałów również winien być przekazany do funduszu drogowego. Na razie spożycie tych materiałów przez automobilizm jest minimalne, należy się jednak spodziewać, że w najbliższej przyszłości będzie się zwiększać w związku z rozwojem automobilizmu w Polsce i być może pewnym zastojem w rozwoju przemysłu naftowego.

Przeznaczenie wpływów z podatków od materiałów pędnych

¹⁾ Dane przybliżone, jeszcze nie sprawdzone.

oraz cła od samochodów, opon, dętek (p. punkt 4) na fundusz drogowy, jako mających związek z ruchem na drogach, byłoby logiczne w myśl zasady D-ra Wiscott'a w jego książce, o której wyżej wspominaliśmy, wyrażonej w formule: „Zahle, wie Dufährst” — „Płać w stosunku do korzystania z dróg”.

4. *Cło od samochodów oraz opon i dętek gumowych samochodowych.* Te wpływy, mające ścisły związek z ruchem na drogach, winny być również przekazane do funduszu drogowego.

Posiłkując się danymi z Gł. Urz. Statystycznego według przybliż. danych otrzymanych z komór celnych w roku kalendarzowym 1928 wpłynęło opłat celnych:

od opon samochodow.	2.301.850 zł.
„ dętek (wszelak. rodz.)	757.133 „
„ samochod. ciężarow.	1.129.366 „
„ autobusów	202.430 „
„ samochod. osob. lek.	13.169.633 „
„ „ „ cięższych	68.391 „
„ motocykli i cyklonet.	310.552 „
„ części samochodowych	7.280.314 „
Razem . .	25.220.669 zł.

Należałoby się spodziewać, że z biegiem czasu ta pozycja funduszu drogowego nie będzie wzrastać, a przeciwnie zmaleje, o ile w Polsce rozwinie się przemysł samochodowy.

5. Wpływy z kar nakładanych za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach. Wpływ ten na razie niewielki przy rozwoju ruchu i ścisłym przestrzeganiu przepisów mógłby stanowić dość poważną rubrykę dochodów. Przyjmijmy go na razie w wysokości 500.000 zł.

6. Wpływy z podatku, jaki należałoby ustanowić od reklam umieszczanych wzdłuż dróg poza obrębem miast zarówno na pasie drogowym, jak za granicami pasa drogowego w odległości 50 metrów, należałoby również przelać do funduszu drogowego. Podatek taki dotychczas nie istnieje. Podatek ten winien być wpłacany od reklam umieszczanych na budynkach bądź też ustawianych na specjalnych stanowiskach, widzialnych z drogi. Od podatku tego winny być zwolnione szyldy miejscowych zakładów przemysłowych i handlowych.

Wpływ z powyższego źródła nie da się obliczyć nawet

w przybliżeniu; w obliczeniach dalszych przyjmujemy go na 1 milion złotych; ustanowienie takiego podatku przy odpowied-
niem jego unormowaniu zapobiec również będzie mogło zeszpe-
caniu krajobrazu przez reklamy.

7. Pozatem konieczna byłaby stała, zagwarantowana na szereg lat ustawą dotacja ze skarbu państwa w budżecie państwowym, wystarczająca na utrzymanie dróg państwowych i na zapomogi dla samorządów na utrzymanie ważniejszych dróg samorządowych.

Wysokość tej dotacji powinna wynosić:

1. Na utrzymanie zwykle dróg pań- stwowych (p. str. 42)	55.000.000 zł.
2. Na zapomogi na utrzymanie drogi i mostów samorząd. 25.000×500	12.500.000 „
R a z e m	57.500.000 zł.

Zaokrąglamy do 60.000.000 zł.

W budżecie na rok 1929/30 na cele drogowe przeznaczono ogółem około 60.580.000 zł., zaś w 1928/29 r. w budżecie pań-
stwowym oraz w budżecie inwestycyjnym była przeznaczona na cele drogowe ogólna suma 84.180.000 zł.

Proponowana dotacja ze skarbu państwa z ogólnych fun-
duszów byłaby więc taka, jak w 1929/30 r. budżetowym, ale
mniejsza niż w 1928/29 r., *a nie zawierałaby pozycji na in-
westycje drogowe.*

Wpływy funduszu drogowego przedstawiałyby się w sposób
następujący:

1. Podatek od samochodów	16.300.000 zł.
2. Podatek od biletów autobusowych	23.000.000 „
3. Podatek od benzyny	8.900.000 „
4. Cło od samochodów, opon, dętek i części samochodów	25.200.000 „
5. Wpływy z kar nakładanych za przekroczenia przepisów porząd- kowych	500.000 „
6. Wpływy z podatku od reklam .	1.000.000 „
7. Dotacja w budżecie państwowym	60.000.000 „
R a z e m	134.900.000 zł.

Fundusz drogowy, pomyślany w sposób powyższy, z bie-
giem czasu powiększałby się, szczególnie w pozycjach 1, 2 3.

Zobaczmy teraz, w jakim stopniu wystarczałby na cele gospodarki drogowej.

W pracy „Sprawa drogowa w Polsce” ¹⁾ szczegółowo omówiłem zadania gospodarki drogowej w Polsce i, licząc się ze stanem finansowym państwa, ułożyłem program gospodarki na lat 30, projektując, że w takim okresie czasu w Polsce wykonane zostaną najpilniejsze zadania gospodarki drogowej.

W pracy powyższej na stronicy 88—89 zestawilem te wydatki, jakie powinny obciążyć rząd i samorządy. Z tablicy „Zadania gospodarki drogowej w świetle liczb” widzimy, że w ciągu 30-lecia *normalnej* gospodarki drogowej rząd i samorządy na cele gospodarki drogowej winny przeznaczać corocznie następujące środki:

	Rząd	Samorząd
W ciągu I-go dziesięciolecia	117 m. fr. szwajc. = = 201,2 m. zł. p.	191,0 m. fr. szwajc. = = 328,5 zł.
W ciągu II-go dziesięciolecia	107 m. fr. szwajc. = = 184,0 m. zł. p.	187,0 m. fr. szwajc. = = 321,6 zł.
W ciągu III-go dziesięciolecia	77 m. fr. szwajc. = = 132,4 m. zł. p.	170,0 m. fr. szwajc. = = 291,2 zł.

Wysokość sum wyprowadzona została na ówczesne (1923 roku) warunki.

Od czasu tego warunki się zmieniły: po pierwsze koszt robót z powodu podrożenia materiałów i robocizny w okresie przejścia od inflacji do stabilizowanej waluty w Polsce wzrósł w stosunku do kosztów robocizny i materiałów w tym okresie przeciętnie przynajmniej o 50%, powtórę rozwój automobilizmu w ciągu ostatnich pięciu lat poczynił takie wielkie postępy, że staje się już obecnie wielce aktualne zagadnienie przystosowania dróg do wymagań ruchu samochodowego; naturalnie mowa tu może być o przystosowaniu stopniowem poszczególnych odcinków dróg w miarę rozwoju na nich ruchu samochodowego; na takich odcinkach zajdzie potrzeba zastosowania nowoczesnych nawierzchni drogowych, odpowiednich dla ruchu samochodowego; już zwykłe drogi bite dotychczasowym sposobem budowane wystarczać w tych wypadkach nie będą.

W celu skorygowania podanych wyżej wysokości sum, jakie Rząd na gospodarkę drogową winien rocznie przeznaczać

¹⁾ „Sprawa drogowa w Polsce” M. Wł. Nestorowicza. Warszawa 1923. Wyd. E. Wende.

rozpatrzmy zadania gospodarki drogowej, na które rząd obecnie z tytułów ustawowych i dla dobra gospodarki łożyc powinien.

I. Doprowadzenie do porządku istniejących dróg państwowych, zniszczonych wskutek działań wojennych i zdewastowanych, wskutek niedostatecznych kredytów w ostatnich latach.

Z 17.400 km dróg państwowych, zaledwie 13.200 km jest dróg z twardą nawierzchnią, reszta drogi gruntowe,

Statystyka ruchu i pomiar grubości nawierzchni przeprowadzone w 1926 roku dają nam następujące materiały faktyczne¹⁾:

1) Dla doprowadzenia nawierzchni dróg państwowych do grubości normalnej potrzeba dostarczyć 5.340.000 m³ materiału kamiennego; uzupełnienie grubości nawierzchni należy rozłożyć przynajmniej na lat dziesięć: przeważnie nawierzchnia państwowych dróg bitych ma niedostateczną grubość tam, gdzie kamień jest stosunkowo drogi; przyjmując przeciętny koszt dostarczenia, potłuczenia i zużycia (rozsypania i uwalowania po ewentualnej rekonstrukcji jezdni) na 20 zł. otrzymamy koszt brakującego w nawierzchni dróg państwowych materiału $5.340.000 \times 20 = 106.800.000$ zł., co wyniesie rocznie w ciągu pierwszych dziesięciu lat po 10,7 milionów złotych.

Niezależnie od uzupełnienia do normalnej grubości nawierzchni dróg bitych należy odcinki dróg pod wielkimi miastami, na których odbywa się intensywny ruch podmiejski przebudować na odcinki z nawierzchnią przystosowaną do wymagań tego ruchu. Ogólną długość odcinków dróg państwowych pod większymi miastami, wymagających zastosowania innych nawierzchni, niż obecna, w przybliżeniu można przyjąć na 1200 km.

Na odcinkach tych należy zastosować bruki ulepszone, kostkowe nawierzchnie bitumiczne (beton asfaltowy, komdrobit, termakadam) i t. p.

Koszt 1 km takiej nawierzchni przeciętnie wynosi wraz z jednoczesnem uporządkowaniem drogi przeciętnie 120.000 zł. Ogólny koszt wyniesie 144 000.000 zł.

Roboty te, mimo że potrzeba ich jest nader paląca ze

¹⁾ Patrz „Wykresy ruchu na drogach państwowych i pomiary grubości nawierzchni“, wydane przez M.R.P. oraz pracę J. Ćwikła „O ruchu na państwowych drogach bitych, grubości nawierzchni i obliczeniach zużycia tłucznia“, Warszawa 1928 r.

względu na zapewnienie wielkim miastom pewnej komunikacji, należy rozłożyć przynajmniej na 10 lat; wydatek roczny z tego tytułu wyniesie więc 14,4 milionów złotych.

Ze względu na rozwijający się ruch samochodowy na niektórych odcinkach już obecnie staje się niecelowem i pod względem technicznym nonsensownem utrzymanie dróg w sposób dotychczasowy; pogrubione w roku bieżącym kilometry i doprowadzone do porządku pod wpływem destrukcyjnego działania ruchu samochodowego, w następnym roku literalnie i doszczętnie rozsypują się; dobrym przykładem takiego niszczącego działania może służyć odcinek drogi Warszawa-Radom, tak często figurujący na łamach prasy codziennej.

Zachodzi więc już teraz pilna i nieodzowna potrzeba smołowania tych odcinków dróg państwowych, na których rozwinięty ruch samochodowy zmusza do tego.

Wystarczy tu wymienić takie odcinki jak Warszawa-Kraków-Zakopane, Warszawa-Poznań-Leszno, Łowicz-Łódź-Kalisz, Toruń-Poznań, Chojnice-Tczew, Gdańsk-Gdynia-Puck, Warszawa-Pułtusk, Warszawa-Siedlce, Lwów-Drohobycz, Kraków-Lwów i t. d.

Ze względów oszczędnościowych należy więc już teraz przystąpić do smołowania odcinków, wymagających tego i stopniowo smołować te odcinki, które w najbliższej przyszłości będą wymagały zabezpieczenia od destrukcyjnego działania ruchu samochodowego.

Ogólną długość odcinków dróg państwowych, które w najbliższe 10 lat winny być wysmołowane w przybliżeniu można określić na 7.500 km, t. j. należy rocznie wykonać smołowanie na 750 km. Koszt smołowania 1 km pierwszy raz wynosi 6.000—7.000 zł. Wydatek roczny na smołowanie pierwszy raz po 750 km wyniesie $750 \times 6000 = 4.500.000$ zł.; późniejsze smołowania tańsze (5000 na 1 km) odniesiono by na koszt normalnego utrzymania dróg.

Same więc meljoracje dróg państwowych w ciągu I-go dziesięciolecia kosztować będą rocznie:

- | | | |
|--------------------------------------|------|-------------|
| 1) Uzupelnienie grubości nawierzchni | 10,7 | miljon. zł. |
| 2) Przebudowa odcinków podmiejskich | 14,4 | " |
| 3) Smołowanie | 4,5 | " |

Razem 29,6 milion. zł.

Do kosztów tych oczywiście dojdą wydatki na zwykłe utrzymanie dróg. Wysokość kosztów ze względu na to, że roczne uzupełnienie ścieranego przez ruch materiału według rezultatów badań statystycznych z 1926 r.¹⁾ wynosi na drogach państwowych około 1.200.000 m³ materiału kamiennego, co stanowi około 20.400.000 zł. przy przeciętnej cenie 1 m³ tłucznia 17 zł. Oprócz jednak kosztu nabycia materiału kamiennego, potrzebnego do należytej konserwacji dróg, co wynosi $\frac{20.400.000}{13.200} = \sim 1500$ zł.

na kilometr drogi państwowej, trzeba dodać koszty zużycia tego materiału, koszty innych robót konserwacyjnych oraz koszty utrzymania służby drogowej; te dodatkowe koszty wyniosą około 800 zł. na km czyli ogółem $13.200 \times 800 = 10.560.000$ zł. rocznie na całą sieć dróg państwowych.

Poza tem należy dodać tu koszty odnawiania smołowania, co czyni się z początku co rok, a po kilku latach można wykonywać co 2 lata na mniej ożywionych odcinkach. W ciągu I-go dziesięciolecia będziemy mieć przeciętnie po 3.000 km do smołowania powtórne. Przyjmując koszt 1 km — 4500 zł. otrzymamy koszt roczny 10.500.000 zł. Ogólny koszt utrzymania dróg państwowych przy długości 13.200 km wyniesie rocznie w ciągu I-go dziesięciolecia:

a) Kamień	20.400.000 zł.
b) Robocizna i służba drogowa . .	10.560.000 „
c) Utrzymanie odcinków smołowanych	10.500.000 „
R a z e m	41.460.000 zł.

Suma ta wobec niezbędności pobudowania w pierwszym dziesięcioleciu 4200 dróg państwowych gruntowych, które mimo że są magistralnymi liniami komunikacyjnymi, dotychczas nie mają twardej nawierzchni, stopniowo będzie się zwiększać i wyśiść będzie przeciętnie rocznie

$41.460.000 + \frac{4.200}{2} (1500 + 800) = 41.460.000 + 4.830.000 = 46.3$ milion. zł.; licząc się ze *stopniowem* podrożeniem materiałów drogowych, wynikającym z powodu wyczerpywania się kamie-

¹⁾ Patrz str. 65 pracy J. Ćwikła p.t. „O ruchu na drogach bitych, grubości nawierzchni i obliczeniach zużycia tłucznia”. Warszawa 1928 r. Nakł. Stow. Czł. Kongr. drogowych.

tu wskazany. Wydatek roczny na budowę dróg państwowych wynosiłby $\frac{252}{10} = 25,2$ milion. zł.

IV. *Następnem zadaniem, jakie stanęłoby przed funduszem drogowym — byłaby pomoc materialna w prowadzeniu przez samorządy gospodarki drogowej w zakresie im zleconym, w tych wypadkach, gdy zadania tej gospodarki przera- stają siły samorządów, a wykonanie ich leży w interesie pań- stwowym.*

Pomoc państwa dla samorządów w gospodarce drogowej winna iść w następujących kierunkach:

1) Przez udzielanie zapomóg na utrzymanie dróg bitych samorządowych, a przede wszystkim tych, które mają większe znaczenie komunikacyjne; są to przede wszystkim drogi woje- wódzkie.

2) Przez udzielanie zapomóg na budowę stałych mostów na drogach samorządowych.

3) Przez udzielanie zapomóg na budowę ważniejszych dróg samorządowych, mających ogólne znaczenie.

Skalę niezbędnej dla samorządów pomocy można zakre- ślić po nakreśleniu programu działalności samorządów w za- kresie gospodarki drogowej.

Co do utrzymania istniejących dróg bitych samorzą- dowych program, jaki powinien być wytknięty w tym kierunku, winien być identyczny z programem utrzymania dróg państwo- wych; więc przede wszystkim zniszczone skutkiem działań wojennych lub zaniedbane z powodu długotrwałej wojny euro- pejskiej lub z powodu inflacji odcinki dróg samorządowych winny być doprowadzone do porządku, odcinki podmiejskie pod wielkimi miastami z intensywnym ruchem powinny otrzy- mać odpowiednią nawierzchnię, odcinki z większym ruchem, winny być zasmołowane, a cała sieć winna być utrzymana systematycznie i starannie. Dróg samorządowych z twardą nawierzchnią jest

wojewódzkich	około . .	9.800 km
powiatowych	„ . .	17.300 „
gminnych	„ . .	4.200 „
Razem	.	31.300 km

Doprowadzenie do stanu dobrego w ciągu 10 lat i utrzymywania w takim stanie, aby drogi te nie niszczały, wymaga dużych wkładów w ciągu dziesięciu lat.

Wkłady na doprowadzenie tych dróg do stanu znośnego i dobre ich utrzymywanie oznaczyłby można na zasadzie praktyki na 1.500 do 2.500 zł. na 1 km rocznie, przeciętnie 2.000 złotych na kilometr rocznie, co wyniesie rocznie, $31.300 \times 2.000 = 62.600.000$ zł.

W wielu wypadkach wydatki te przerastają możność poszczególnych samorządów, z drugiej strony w wielu wypadkach względy państwowe zmuszą do udzielenia samorządom zapomóg na utrzymanie tych lub innych dróg.

Gdyby przeciętnie rząd przychodził samorządom tylko z 20% zapomogą na utrzymanie dróg samorządowych, wymagałoby to sumy 12.520.000 zł. rocznie.

Co do budowy dróg samorządowych. program działalności samorządów jest olbrzymi.

Aby doprowadzić gęstość sieci dróg z twardą nawierzchnią do takiej gęstości na terenie całej Rzeczypospolitej z wyjątkiem 4 województw wschodnich, jaka była przed wojną w Prusach, t. j. *do gęstości 0,345 km/km² a na terenie 4 województw wschodnich tylko do $\frac{1}{3}$ tej gęstości t. j. do $\frac{0.345}{3} = 0,115$ km/km²*, trzeba by wybudować około 60.000 km.

nowych dróg z twardą nawierzchnią; ponieważ na rząd (drogi państwowe) przypada 4.200 km, więc na samorząd wypada około 56.000 km.

Taki program budowy dróg nie jest zbyt obszerny, jeżeli się zważy, że gęstość dróg z twardą nawierzchnią w Prusach przedwojennych (0,345 km/km²) jest stosunkowo mała w porównaniu z gęstością dróg z twardą nawierzchnią w całych Niemczech przedwojennych (0,486 km/km²), a we Francji wynosi przeszło 1 km na 1 km².

Wśród tych 56.000 km dróg samorządowych, które trzeba zbudować, jest około 4.000 dróg wojewódzkich oraz 18.100 dróg powiatowych, którym jako gruntowym, należy dać twardą nawierzchnię. Reszta drogi gminne.

Gdybyśmy program budowy dróg samorządowych tak

zakreślili, aby powyższe 56.000 dróg samorządowych wybudować w ciągu *trzydziestu lat*, wtedy na pierwsze dziesięciolecie wypadnie około 17.000 km dróg samorządowych. Naturalnie winny to być drogi najważniejsze, a więc w pierwszej linii drogi wojewódzkie i powiatowe.

Ze względu na znaczenie tych dróg dla państwa oraz ze względu na ograniczone możliwości samorządu uzyskania odpowiednich środków, państwo winno przyjść z pomocą samorządom; pomoc ta w budowie dróg wojewódzkich winnaby przeciętnie dochodzić do 50% kosztów budowy, na budowę dróg powiatowych — 25—30%; na budowę dróg gminnych zapomogi winny być wydawane tylko w wyjątkowych wypadkach—ze względu na miejscowe znaczenie dróg gminnych.

Przyjmijmy przeciętną zapomogę na budowę dróg samorządowych w ciągu pierwszego dziesięciolecia w wysokości 25% kosztów budowy, wyniesie to rocznie $\frac{17.000 \times 50.000}{10} \times 0,25 = \simeq 21,3$ milion. zł.

Co do budowy mostów na drogach samorządowych zadania samorządów pod tym względem wymagają największych wkładów.

Ogólna długość większych mostów (∇ 20 m) wynosi na drogach wojewódzkich i powiatowych około 400 km, a małych mostów i przepustów około 480 km. Przeważnie w 90% są to mosty prowizoryczne drewniane, które winny być zastąpione stałymi.

Zadanie to ze względu na koszty należałoby rozłożyć na 30 lat, t. j. budować rocznie 13 km większych mostów stałych i 16 km mniejszych mostów i przepustów. Wymagałoby to rocznego wydatku $13.000 \times 4.000 + 16.000 \times 2.500 = 52.000.000 + 40.000.000 = 92.000.000$ zł.

W budowie mostów ze względów państwowych należy przyjść z wybitną pomocą samorządom — z większą przy budowie większych mostów, z mniejszą przy budowie mniejszych.

Pomoc rządu w pierwszym wypadku powinna przeciętnie wynosić 50% kosztów budowy, w drugim 25%; na ten przeto cel winien rząd rocznie wykładać w ciągu 30 lat $26.0 + 10.0 = 36.0$ milionów zł.

Ogółem pomoc rządu dla samorządów przy normalnym

rozwoju gospodarki drogowej w zakresie wyżej zaznaczonym wyniesie:

na utrzymanie dróg	. 12.5	miljonów zł.
na budowę dróg	. . 21.3	" "
na budowę mostów	. 36.0	" "
<hr/>		
Razem	69.8	miljon. zł. rocznie.

Pomijamy dalej drobniejsze wydatki, jakie niewątpliwie czekać będą rząd w miarę rozwoju gospodarki drogowej, jak np. utworzenie kilku wielkich państwowych kamieniołomów, pobudowanie sieci klinkierni, koszt prób i studjów w zakresie techniki drogowej.

Sumując wydatki jakie w myśl wyżej zakreślonego programu winien ponosić rząd otrzymamy roczny wydatek:

1. Na meljorację dróg państwowych	. . . . .	29.6
2. Na utrzymanie dróg państwowych	. . . . .	46.3
3. Na budowę mostów na drogach państwowych	. . . . .	56.3
4. Na budowę dróg państwowych	. . . . .	25.2
5. Na pomoc dla samorządów	. . . . .	69.8
<hr/>		Razem . 226.9

Suma ta przewyższa sumę obliczoną przeze mnie w roku 1923 i podaną w „Sprawie drogowej w Polsce” z powodu, że program robót z powodu szybkiego, a nie przewidzianego w 1923 r. rozwoju ruchu samochodowego w Polsce, musiał być przystosowany do tego zjawiska.

Przy układaniu powyższego ogólnego programu gospodarki drogowej w Polsce postawione zostały *tezy realne, wykonalne, raczej za skromne w swoich wymiarach i terminach.*

Dotychczas przeznaczone przez Rząd sumy na cele drogowe były niewystarczające.

W roku budżet. 1926/27 przeznaczono w budżecie Min. Rob. Publ. na cele drogowe 32.823.250 t. j. zaledwie 15% tego, co należałoby przeznaczać na cele drogowe.

W roku budżetowym 1927/28 podkreślić należy znaczną poprawę: oprócz budżetu państwowego normalnego został uchwalony budżet inwestycyjny, w którym przeznaczono 31 milionów złotych na cele drogowe.

W powyższym roku budżetowym łączna suma kredytów

w normalnym budżecie państwowym i w budżecie inwestycyjnym wynosiła 84.180.000 złotych t. j. 37% tego co należałoby przeznaczać na cele drogowe.

Na okres budżetowy 1929/30 na wydatki drogowe przeznaczona jest suma 60.580.000 złotych t. j. znowu zaledwie 27% tego, co należałoby przeznaczać na cele drogowe.

Po nagłym skoku w 1928/29 r. dzięki budżetowi inwestycyjnemu, w bieżącym okresie budżetowym skurczenie wydatków.

Jeżeli się narzeka na zły stan naszych dróg, to przecież raz już należy sobie uprzytomnić, że *bez pieniędzy dobrych dróg się nie zbuduje i w dobrym stanie nie utrzyma.*

Dla ruszenia z martwego punktu gospodarki drogowej, potrzeba przede wszystkim pieniędzy. Środki materialne winny być zabezpieczone w odpowiedniej wysokości na długi szereg lat, aby można było w należyty sposób zorganizować gospodarkę drogową: musi być pewność, że środki na drogi będą się stopniowo powiększały i że z roku na rok w odpowiedniej wysokości będą przeznaczane i że nie będzie to zależało co-rocennie od przypadkowych poglądów ludzi mających wpływ na układanie budżetów.

Dla racjonalnego prowadzenia gospodarki drogowej jest to wymaganie tak oczywiste i nie podlegające wątpliwościom, że we wszystkich państwach, w których gospodarka drogowa jest postawiona należycie, sfery rządowe wyrobione i doświadczone w gospodarce państwowej, nie wahały się zerwać z teorjami skarbowości, jej zwyczajami i doktrynami i, ustępując wymaganiom życia, zgodzić się na utworzenie specjalnych funduszy drogowych, posiadających zgóry określone wpływy pieniężne i autonomję w ich dysponowaniu.

Czy w Angji, czy w Stanach Zjednoczonych, czy we Włoszech, Holandji czy wreszcie w Czechosłowacji racje gospodarczo-techniczne zwyciężyły i poważni mężowie stanu biegli w gospodarce państwowej nie znaleźli lepszego rozwiązania problemu gospodarki drogowej, jak utworzenie funduszu drogowego.

Ale tam wszędzie jest należyte zrozumienie dla spraw gospodarczo-technicznych i fachowcy mają głos przy rozwiązywaniu tych problemów.

Jeżeli więc w Polsce chcemy zbudować mocne podwaliny pod gospodarkę drogową i zepchnąć ją z martwego punktu, musi być w drodze prawodawczej utworzony fundusz drogowy. Praktyka państw, które go już utworzyły, daje nam dobre wzory ustaw i dyrektywy do jego utworzenia.

Tu nie są potrzebne żadne specyficznie polskie wynalazki ustawodawcze: wystarczy wykorzystać doświadczenie zagranicy i utworzyć specjalny fundusz drogowy na zasadach, jakie zostały przyjęte w państwach o których była mowa wyżej.

Przykład Czechosłowacji jest tu szczególnie pouczający.

W bardzo krótkim czasie bez medytacji i różnorodnych konferencji i jałowych płytkich sporów wprowadzona została tam w życie ustawa o funduszu drogowym z dnia 14 lipca 1927 roku.

Zrobiła ona przewrót w dotychczasowych stosunkach gospodarki drogowej w Czechosłowacji.

Niema żadnych poważnych przyczyn, któreby nie pozwoliły, aby w Polsce nie mogła być wprowadzona podobna ustawa.

Gdyby w Polsce ustawa taka została uchwalona na zasadach omówionych wyżej, już w pierwszym roku wpływ funduszu drogowego wyniósłby około 134 milionów złotych. Brakowałoby więc jeszcze według wyżej podanego programu $226 - 134 = 92$ miliony złotych.

Zaledwie więc część niezbędnych wydatków na cele drogowe byłaby pokryta.

Jeżeli jednak zwrócić uwagę na to, że źródła funduszu drogowego: podatek od samochodów, podatek od biletów autobusowych, podatek od benzyny oraz cło od pneumatyków i samochodów zagranicznych miałyby stałą tendencję do wzrostu, że wzrost ten, bardzo ostrożnie licząc, wynosiłby 20% rocznie, już po 5—6 latach fundusz ten doszedłby do takiej wysokości, że wynosiłby 220—230 milionów rocznie.

Taki *powolny* wzrost wydatków na cele drogowe byłby wskazany z tego względu, że od obecnego zastoju w gospodarce drogowej do pełnego jej tempa nie możnaby przejść odrazu, a powoli, stopniowo z powodu braku odpowiedniej ilości personelu fachowego oraz materiałów do budowy dróg i mostów: zwiększone zapotrzebowanie mogłoby być pokryte dopiero zczasem, w miarę przystosowania się rynku do zwiększonego zapotrzebowania.

Czy prędzej czy później sprawa gospodarki drogowej w Polsce musi zająć należne jej miejsce; do tego zmusi obecny układ stosunków komunikacyjnych.

Problem znalezienia środków na prowadzenie gospodarki drogowej wysunie się tu na pierwsze miejsce i musi być bez zwłoki rozwiązany.

Problem ten według mego przekonania niewątpliwie winien być rozwiązany w sposób, w jaki już został rozwiązany w szeregu państw, — przez utworzenie funduszu drogowego.

W rozmowach na temat projektu utworzenia polskiego funduszu drogowego spotykałem zdania, że projekt na zasadach powyższych oparty spotka sprzeciw, gdyż Rząd ze swoich wpływów przeznaczyłby na cele gospodarki drogowej wpływy z podatku od olejów mineralnych oraz cła od samochodów, ich części oraz opon, dętek i dlatego należy się spodziewać opozycji ze strony Ministerstwa Skarbu, bo naruszona byłaby równowaga budżetowa.

Na to należy zwrócić uwagę, że chodzi tu o sumy:

1) podatek od benzyny . .	±	8.900.000 zł.
2) cło od samochodów, opon		
i dętek	±	25.200.000 „
Razem .		34.100.000 zł.

Taką sumę Rząd z obecnych swoich dochodów przeznaczałby na cele inwestycyjne gospodarki drogowej, wzamian jednak w budżecie wydatków nadzwyczajnych na cele gospodarki drogowej nie figurowałaby żadna suma, gdyby został utworzony fundusz drogowy.

Chyba poświęcenie z istniejących wpływów 34 milionów złotych na inwestycje drogowe nie powinno zachwiać budżetem prawie trzymiljardowym, bo i tak potrzeby życia gospodarczego i względy obrony państwowej zmusiłyby rząd do przeznaczenia na inwestycje drogowe znaczniejszych sum; budżet inwestycyjny z 1928 roku świadczy, że sporadycznie odczuwane jest przez sfery rządowe konieczność inwestycji drogowych.

Utworzenie funduszu drogowego przez utworzenie pewnych nowych źródeł dochodów oraz przekazanie na rzecz tegoż funduszu pewnych źródeł już istniejących da możliwość posta-

wienia i systematycznego wykonania pewnego ściśle wytkniętego planu w gospodarce drogowej.

Dotychczasowa działalność była fragmentaryczna, nieplanowa, a z powodu braku dostatecznych środków—nieracjonalna.

Również spotykałem zdania, że przy urzeczywistnieniu projektu samorządy byłyby pokrzywdzone, gdyż po przeprowadzeniu w życie ustawy o funduszu drogowym pozbawione byłyby pewnych wpływów, np. podatku luksusowego od samochodów (pobieranego nawet od Fordów!) lub opłat pobieranych z tytułu art. 23 ust. drogowej z dnia 10. XI. 1920 r. (za używanie dróg).

Zważyć jednak należy, że wpływy powyższe nie grają poważnej roli ani w budżetach samorządów miejskich ani w budżetach samorządów ziemskich i przeto pozbawienie wpływów tych nie może zachwiać budżetów samorządowych.

Zresztą fundusz drogowy da im rekompensatę w postaci zapomóg udzielanych samorządom według pewnego zgóry opracowanego programu.

Być może, że niektóre samorządy będą przytem chwilowo pokrzywdzone, ale „pro publico bono”, gdyż dobrodziejstwa funduszu drogowego będą tak znaczne, że szkody, jakieby gdzieś mogły z tego tytułu powstać, będą wkrótce z powodu poprawy stanu dróg wielokrotnie wynagrodzone.

Takie same wątpliwości miały miejsce w Czechosłowacji i we Włoszech przy wprowadzeniu w życie ustaw o funduszu drogowym; tam jednak wobec korzyści, płynących z wprowadzenia w życie tych ustaw, nad wątpliwościami temi rządy tych państw i ciała prawodawcze przeszły do porządku dziennego.

Jeżeli więc chcemy zrobić posunięcie zdecydowane, męskie, które dałoby nareszcie możność przystąpienia do odrabiania wieloletnich zaległości w gospodarce drogowej, należy wprowadzić w życie projekt polskiego funduszu drogowego w całej jego rozciągłości a nie zadowalniać się paljatywami. Sprawa jest paląca więc sądzę, że nawet w chwili obecnej — w czasie depresji gospodarczej — nic nie powinno stać na przeszkodzie, aby Polski fundusz drogowy został utworzony.

Aby dać impuls do utworzenia polskiego funduszu drogowego, dołączam do niniejszego artykułu szkic ustawy o polskim

funduszu drogowym, mając nadzieję, że szkic tej ustawy wywoła wymianę zdań, pogłębienie poglądu na sprawę i wobec palącej konieczności rychłego rozwiązania sprawy gospodarki drogowej nie będzie głosem wołającego na puszczy.

M. Nestorowicz.

Lipiec 1929 r.

Projekt.

U S T A W A

Z DNIA _____ 192__ ROKU O FUNDUSZU DROGOWYM.

Art. 1.

Przy Ministerstwie Robót Publicznych ustanawia się państwowy fundusz drogowy, który jest osobą prawną.

Nazewnątrz przedstawicielem funduszu jest Minister Robót Publicznych, a przy zaciąganiu pożyczek wspólnie z Ministrem Skarbu.

Art. 2.

Fundusz drogowy ma na celu dostarczenie środków na utrzymanie, budowę i ulepszenie dróg państwowych oraz udzielanie zapomóg na ulepszenie i budowę dróg samorządowych, mających ważne znaczenie dla stosunków komunikacyjnych.

Art. 3.

Fundusz drogowy uzyskuje środki:

- 1) z wpływów bieżących,
- 2) z pożyczek, do których zaciągania jest upoważniony Minister Robót Publicznych z Ministrem Skarbu.

Jako wpływy bieżące funduszu drogowego są następujące przekazane mu dochody:

1. podatek od pojazdów mechanicznych (art. 7—17);
2. podatek od biletów za przejazdy pasażerów w autobusach oraz podatek od siły nośnej wozów i pojazdów mechanicznych używanych od stałego przewozu towarów;
3. podatek pobierany obecnie od benzyny, przeznaczonej dla wewnętrznego spożycia na zasadzie Rozp. Prezydenta z dnia 7/III 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 27 p. 252) oraz po-