

# Czy pacjent wytrzyma?!

## Groźne niebezpieczeństwo dla bytu szoferów.

Znaną jest powszechnie anegdota o ciężko chorym pacjencie, do leczenia którego lekarze zabrali się bardzo ostro... Dokonali niezmiernie trudnej operacji. I, jak oświadczyli lekarze, operacja ta udała się, tylko że... pacjent nie wytrzymał...

Otóż, wydaje się, że w roli tego pacjenta znajdzie się obecnie cały przemysł samochodowy w Polsce, a to w związku z uchwaleniem przez większość rządową w Sejmie—ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym.

Ustawa ta nakłada bowiem ciężary tak niepomierne na znajdujący się u nas jeszcze w powijkach przemysł samochodowy, że w tych warunkach należy się obawiać, iż nigdy się on z tych powijków nie wygrzebie.

Zrozumiałem jest, że **szoferów kwestja ta musi interesować niesłuchanie**, gdyż byt ich uzależniony jest bezpośrednio od rozwoju komunikacji samochodowej. Nim przejdziemy do szczegółowego omówienia tych niebezpieczeństw dla bytu szoferów, które kryją się w nowouchwalonej ustawie, musimy zająć się pokrótce jej treścią.

Jak już sama nazwa wskazuje, ustawa ma na celu—dostarczenie środków na budowę, utrzymanie i wzmocnienie, przede wszystkim dróg państwowych, a następnie (w drodze udzielania zapomóg) i dróg samorządowych.

Cel bardzo piękny! Wszyscy wiemy, że przysłowiowe „polskie drogi“, bruki w miastach, mosty i t. d. wymagają nakładów pieniężnych i że należy drogi te doprowadzić do porządku.

Celowi temu ma służyć Państwowy Fundusz Drogowy. Przy opracowywaniu ustawy, która decyduje z jakich źródeł mają płynąć pieniądze do tego funduszu, przyjęto założenie, że „płacić za drogi winien ten, kto z nich korzysta“!

Założenie to może jest i słuszne, ale w każdym razie zostało błędnie zrozumiane. Przypatrzmy się bowiem, kto ma ponosić opłaty na rzecz funduszu drogowego.

1. Przede wszystkim ustanowione zostały znaczne opłaty od każdego pojazdu mechanicznego, obliczone w stosunku do jego wagi własnej. Opłata od **mniejszych tanich samochodów** wynosić będzie w przybliżeniu **300—400 zł.**, od **większych 600—700 zł.** rocznie. Z tego źródła przewiduje się wpływ około 23 milionów zł.

2. Wszystkie przedsiębiorstwa, przewożące towary poza granicami miasta, mają opłacać 3 grosze od każdego tonno-kilometra **przewożonego towaru**. Wpływ ogólny ma wynieść rocznie około 3 milionów złotych.

3. Od **biletów autobusowych** ma być pobierana opłata w wysokości  $\frac{1}{3}$  ceny biletu. Przynieść to ma 22 miliony rocznie.

4. **Grzywny z kar i odszkodowań** za przekroczenia przepisów mają przynieść  $\frac{1}{2}$  miliona złotych.

5. Wpływy z opłat od reklam, umieszczanych wzdłuż dróg mają dać około 100 tysięcy złotych.

Do tego mają dojść dotacje (zasiłki) ze strony skarbu państwa, wreszcie ustawa zezwala na obciążenie Państwowego Funduszu Drogowego zobowiązaniami do łącznej wysokości 400 milionów złotych.

Jak z powyższego wynika — Fundusz Drogowy ma wycisnąć z komunikacji samochodowej ogromne sumy, bo około 50 milionów złotych, już pierwszego roku. Budowa i utrzymanie dróg będzie się odbywać za te pieniądze.

Trudno sobie wyobrazić, aby nasz młody ruch samochodowy mógł takie ciężary wytrzymać! Zupełnie zrozumiałe jest, że w pewnym stopniu winien on i musi być pociągany do świadczeń na doprowadzenie dróg do należytego stanu. Ale nie można od niego żądać zbyt wiele, jeśli nie chce się go skazywać na zagładę.

Nie ulega kwestji, że samochody korzystają z dróg i że dobre drogi oraz utrzymanie ich — są nieodzownym warunkiem rozwoju ruchu samochodowego.

Ale czy w rozwoju tego ruchu, będącego tylko częścią składową ogólnej sieci komunikacyjnej, jest zainteresowany tylko ten, kto bezpośrednio z tej komunikacji korzysta? Nie podobnego! Zainteresowany jest w tem cały kraj i dlatego wszyscy obywatele powinni być w mniejszym czy większym stopniu pociągnięci do świadczeń na cel rozbudowy dróg. Bowiem od usprawnienia komunikacji zależy rozwój ekonomiczny całego kraju.

A czy państwo nie dokłada do kolei państwowych, szczególnie do przewozu pasażerów (deficytowego) i do przewozu towarów eksportowych jak np. węgla, który opłaca taryfę niższą od własnego kosztu przewozu kolei? Dlaczego rząd w tym wypadku zmusza innych obywateli do ponoszenia świadczeń na rzecz komunikacji państwowej, a inną miarę stosuje do komunikacji samochodowej? Czyżby w ten sposób rząd bronił się przed konkurencją samochodową?

A dlaczego rząd nie bierze pod uwagę w jak trudnych warunkach rozwija się u nas przemysł samochodowy, wśród ogólnego kryzysu ekonomicznego, przy braku jakiegokolwiek poparcia, mający groźnego konkurenta w kolejach państwowych, które rozwijały się i organizowały w znacznie pomyślniejszych warunkach, bo nie miały żadnego współzawodnictwa.

\* \* \*

Po tych ogólnych uwagach należy się zastanowić, jakie konsekwencje pociągnie za sobą uchwalenie ustawy o Funduszu Drogowym — dla kierowców samochodowych.

Jasne jest, że konsekwencje bardzo smutne! Jeżeli chodzi o kierowców posiadających własne wozy, to w pierwszym rzędzie padną oni ofiarą. Wyobraźmy sobie szofera, który ma „marnego „Fordzika“ wartości 500 czy 600 złotych i będzie musiał płacić od niego rocznie podatek w wysokości 400 złotych.