

AUTOBUS

ROK III

ZESZYT 1

CENA 2.00 ZŁ.

PRZEDSIĘBIORCY AUTOBUSOWI DZIĘKI SOLIDARNEJ AKCJI UZYSKALIŚMY DLA WAS

ODPOWIEDNIE WARUNKI DLA UBEZPIECZENIA SIĘ
OD ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ
WYMAGANEJ PRZEZ USTAWĘ KONCESYJNĄ
JEDYNE

Tow. RIUNIONE ADRIATICA DI SICURTA

Warszawa, Moniuszki 10, tel. 546-03

które zawarło z nami umowę zapewniającą członkom
Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

NAJLEPSZE WARUNKI

Nie wiercie żadnym obietnicom agentów ubezpieczeniowych, a zwracajcie się do nas bezpośrednio, gdzie otrzymacie wszystkie wyjaśnienia

Tylko dzięki masowości i dalszej jednolitości naszego frontu możemy sobie zapewnić odpowiednią przyszłość

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych

R. P.

WARSZAWA — MARSZAŁKOWSKA 74 m. 13

TELEFON 8-88-20

BIURO CZYNNE OD GODZINY 11-ej DO 14-ej.

PREZYDJUM ZWIĄZKU:

Prezes Aleksander Barczewski,

I wiceprezes inż. K. Massalski,

I sekretarz Z. Doruchowski,

II wiceprezes J. Wierzbowski,

II sekretarz J. Szczęsny,

skarbnik J. Niewitecki,

Sekretarz Generalny J. Wroczyński.

TREŚĆ NUMERU:

Inż. K. Massalski. Ustawa Koncecyjna, a Państwowy Fundusz Drogowy.

Nowela Ustawy Państwowy Fundusz Drogowy.

Mgr. Dobiecki. O właściwą politykę komunikacyjną w zakresie współzawodnictwa przewozowego

Inż. Peter. Znaczenie benzolu jako czynnika uszlachetniającego benzynę i mieszankę benzynowo-alkoholową.

Jan Granat. Zastosowanie w Europie mieszanek spirytusowych dla celów napędowych (d. c.).

A. Barczewski. O ubezpieczeniach.

Ankiewicz. Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy autobusów.

Inż. Dębicki. Co nam da raid autobusowy?

Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z dnia 15 stycznia 1933.

Rządowy projekt Ustawy o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej.

Redaktor: Jan Wroczyński.

Wydawca: Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

Przedpłata:

zł.

półrocznie	6.—
rocznie	12.—
Za zmianę adresu (znaczkami pocztowymi)	—,75

Biuro Redakcji i Administracji:

WARSZAWA, UL. MARSZAŁKOWSKA 74 m. 13

Telefon 8-88-20

Godziny urzędowania od 11 do 13

Konto czekowe P. K. O. 11854.

Ceny

ogłoszeń

podaje

Administracja

na żądanie.

AUTOBUS

DWUMIESIĘCZNIK

ORGAN ZWIĄZKU ZWIĄZKÓW WŁAŚCICIELI PRZEDSIĘBIORSTW AUTOBUSOWYCH R. P.

ZESZYT 1

STYCZEŃ — LUTY

ROK III



423721

III

3 (1933)

Inż. K. Massalski

Ustawa Koncesyjna, a Państwowy Fundusz Drogowy

Zagadnienie uporządkowania panujących w Polsce stosunków w przedsiębiorstwach autobusowych uprawiających zarobkowy przewóz osób w komunikacji międzymiastowej jest tak ściśle zespolone z rozwiązaniem problemu Państwowego Funduszu Drogowego, że dla nas jakiegokolwiek rozpatrywanie realizacji Ustawy Koncesyjnej bez sprecyzowania zasad polityki drogowej było i jest nie do pomyślenia.

Dlatego też do czasu uchwalenia Ustawy o P. F. D., uważaliśmy wszelkie kroki co do ubiegania się o koncesję za przedwczesne i wykazujące swoją pochopnością ze strony petenta całkowite nieorientowanie się w podstawowych zasadach racjonalnie prowadzonego przedsiębiorstwa autobusowego.

Dlatego też opóźniliśmy druk niniejszego numeru, by poinformować natychmiast pp. Przedsiębiorców o ciężarach jakie nakłada już znowelizowana Ustawa P. F. D. oraz jak się przedstawia zagadnienie dotacji skarbowej na drogi.

Daliśmy pełny tekst druku sejmowego wraz z uzasadnieniem, by zorientować ponadto pp. Czytelników w motywacjach przedłożenia rządowego.

Nie będziemy wchodzić ściśle w dokładną analizę tych poprawek, a co uczyniliśmy w memorjale złożonym właściwym czynnikom przed uchwaleniem tej ustawy.

Musimy się jednak zawsze zastrzec, że nowelę tą niemożna uznać, jako opartą na opinjach sfer gospodarczych, jak i decyzjach Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów.

Bowiem Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w piśmie do Zw. Zw. Wł. Przed. Aut. R. P. z dnia 16 sierpnia 1931 r. wypowiada się za rozwianiem ewolucyjnym ciężarów od pojazdów mechanicznych na P. F. D., a to wraz z poprawą nie tylko sytuacji gospodarczej, lecz i z wielokrotnieniem się ilości samochodów. Przyczem ustalono dwie zasadnicze opłaty, stałą od wagi, oraz dynamiczną od paliwa.

Tymczasem według brzmienia obecnie obowiązującej Ustawy P. F. D. zostaliśmy obdarzeni, jeśli idzie o autobusy, poczwórnym systemem opłat, tak jakby już dzisiaj Władze Administracyjne drugiej instancji nie ugięły się pod nawałem pracy.

Pomijamy, że tego rodzaju polityka funduszy specjalnych, całkowicie zaciemnia obraz dla

Skarbu Państwa, panujących stosunków w tej dziedzinie życia gospodarczego, stawiając pod znakiem zapytania zbiór podatków innych, jak przemysłowy, obrotowy, nie mówiąc już o „dochodowym“.

Stałe zaś wysuwanie, jako argumentu uzasadniającego tego rodzaju tendencję charakteru „zarobkowego“ przewozu osób i towarów pojazdami mechanicznymi, który ma rzekomo usprawiedliwiać do obciążenia go dodatkowymi świadczeniami na rzecz dróg, jest o tyle niesłuszny, że jak wyżej zaznaczyliśmy, przedsiębiorcy płacą cały szereg z tego tytułu podatków, nie mówiąc już o świadczeniach socjalnych, jak i świeżo nałożonego nowego ciężaru w postaci przymusu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej właścicieli autobusów.

Mamy coprawda równoczesną deklarację półurzędową „Iskry“, że cena paliwa mimo dodatkowego jego obciążenia w wysokości 12 gr. od jednego klg. nie ulegnie wyższości. Być może, lecz równocześnie należy zauważyć, że zawsze występowałyśmy przeciwko nadmiernym wygórowanym cenom paliwa, jak i pojazdów mechanicznych, które całkowicie uniemożliwiają urentownienie naszych przedsiębiorstw.

Dlatego też w myśl założeń Komitetu Ekonomicznego R. M. uważaliśmy za celowe nawet podwyższenie podatku od wagi do 35 zł. od 100 klg. (zamiast 15 zł. od 100 klg.) z równoczesnie wprowadzoną projektowaną opłatą dynamiczną od paliwa.

Wszelkie jednak inne dodatkowe opłaty, jak od miejsc, przebiegu, uważaliśmy za niesłuszne, niszczące podstawę kalkulacji przedsiębiorstw autobusowych i stawiające wogóle pod znakiem zapytania jakiegokolwiek wpływu na P. F. D.

Należy bowiem pamiętać, że wskutek braku dotacji na drogi nie mamy zapewnionego odpowiedniego stanu drogowego, któryby pozwalał nam na przeprowadzenie pewnych oszczędności w kosztach amortyzacyjnych, reperacyj, zużycia paliwa i opon.

Według bowiem świeżo opracowanej kapitalnej pracy p. Radcy Cwikła „O rezultatach pomiarów ruchu i grubości nawierzchni, przeprowadzonych na drogach bitych w 1930 r.“ mamy do zaobserwowania stale się zmniejszanie grubości kory drogowej, która już w roku 1930 dochodziła zaledwie do 11, 12 cm. zamiast 20 cm.

Gdy się uwzględni, że mamy z podłożem kamiennym zaledwie 41,5% dróg, zaś bez podłoża 58,5%, oraz że w roku bieżącym budżet wydatków na drogi ustala się zaledwie na 25 milionów złotych (ca 5 milionów na opłacenie służby drogowej, oraz 20 milionów na obsługę procentów i spłaty częściowe, zaciągniętych w ubiegłym okresie pożyczek), jak i równocześnie, że według wyliczeń niezbędne minimum wydatków rocznych na samo utrzymanie 12.200 klm. dróg państwowych, uustalono na sumę 59.780.000 zł., gdy tymczasem według preliminarza nowo uchwalonej Ustawy P. F. D. mamy uzyskać wpływów na sumę 24 milionów zł. (daje to średnio obciążenia przy 20.000 pojazdów mechanicznych sumę ca zł. 1.250 na pojazd mechaniczny, gdy w Stanach Zjednoczonych wypada średnio 200 fr. szw., we Francji 455 fr. szw., w Czechosłowacji 426 fr. szw. to łatwo uzmysłowić sobie realność całego programu drogowego w Polsce, jak i bardzo szeroko rozwiniętą wyobraźnię w ocenie możliwości płatniczych właścicieli pojazdów mechanicznych w Polsce, którzy mają więcej płacić na drogi, niż społeczeństwa znacznie bogatsze i posiadające stan dróg w znacznie pomyślniejszych warunkach i dostosowanych do ruchu pojazdów mechanicznych.

Reasumując nasze uwagi pozwolimy sobie podkreślić, iż całkowicie zgadzamy się na obiektywne zbadanie kosztów eksploatacyjnych naszych przedsiębiorstw, bowiem ocena możliwości płatniczej przedsiębiorstwa autobusowego, jak i ciężarowego musi wypłynąć z pokrycia istotnych kosztów eksploatacyjnych, oraz z możliwości uzyskania ceny za przewóz osób i towarów, przy czym taryfa dla przewozu osób autobusami musi być dostosowana do warunków zamożności naszego społeczeństwa, a więc nie może przekraczać w żadnym razie ceny III-ej kl. pociągu pędzącego.

Dlatego też górne maksimum wpływów na P. F. D., w jego obecnej konstrukcji, według naszego mniemania nie można oznaczać wyżej 10 milionów zł. rocznie i to o tyle o ile ilość po-

jazdów mechanicznych nie będzie ulegała dalszemu zmniejszeniu.

Bez radykalnej więc rewizji stanowiska nie tylko Ministerstwa Komunikacji, lecz przede wszystkim Ministerstwa Skarbu, Przemysłu i Handlu, jak i Spraw Wojskowych, problem ten nie będzie nigdy rozwiązany.

Według wyliczeń Związku Izb Przemysłowo-Handlowych obecnie właściciel jednego autobusu o wadze 2.500 klg. dwudziestoosobowego, uprawiającego komunikację przez 300 dni w roku, o dziennym przebiegu 250 klm., będzie płacił rocznie sumę Zł. 6.555.—. Wyliczenie tej opłaty jest następujące:

Opłata od wagi 2.500 : 100 × 15	= 375.— Zł.
„ „ „ miejsce 100 × 20	= 2.000.— „
„ „ „ przebiegu 250 × 20 × 0,40	= 2.000.— „
„ „ „ paliwa $\frac{30 \times 250}{100} \times 0,74 \times 0,12 \times 300$	= 2.000.— „
„ „ „ oliwy (licząc w/g systemu jak od paliwa przy zużyciu 2 klg. na 100 klm.)	= 180.— „

Daje to zwiększenie opłat na P. F. D. w porównaniu z obecnymi o blisko 7% nie licząc ciężarów wypływających z przymusu ubezpieczeń przedsiębiorców autobusowych od odpowiedzialności cywilnej, a co wynosi w byłym zaborze rosyjskim Zł. 850.—.

Dotychczas taki autobus płacił na P. F. D. rocznie sumę Zł. 5.900.— w tem licząc opłatę od wagi 2500 : 100 × 36—900.— Zł. i opłata od miejsc 250 × 20—5.000.— Zł.

Dlatego też pogląd nasz na realne przeprowadzenie uzdrowienia stosunków w zarobkowym przewozie osób autobusami jest mocno zachwiany i to w tym stopniu, w jakim uświadomiamy sobie, że te ogromne ofiary, jakie ponosimy i ponieść jeszcze będziemy musieli, pójdą na marne, gdyż nie są w żadnym stosunku do istotnych potrzeb drogowych, wobec czego w niczem się nie przyczynią dla odsunięcia niebezpieczeństwa zatyraty dróg w Polsce.

Za dawniej uchwaloną Ustawę P. F. D. czytno się odpowiedzialnym Generała Neugebauera, kto jest odpowiedzialny za dzisiejsze brzmienie noweli Ustawy?

Nowela Ustawy Państwowy Fundusz Drogowy

poprawki uchwalone przez Sejm w dniu 3 go lutego r. 1933

Art. 1

W ustawie z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81) wprowadza się zmiany następujące:

1. art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Na pokrycie wydatków Państwowego Funduszu Drogowego służą następujące wpływy:

- 1) z opłat od pojazdów mechanicznych oraz niektórych pojazdów konnych (art. 7, 8 i 9);
- 2) z opodatkowania materiałów pędnych (art. 18 i 18-a) i dróg publicznych, poza granicami miast
- 3) z opłat od reklam, umieszczonych wzdłuż (art. 19);

4) z opłat, pobieranych na rzecz Skarbu Państwa na podstawie:

- a) ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr. 6, poz. 32);
- b) ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656);
- c) ustawy z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 336);

5) z dotacji Skarbu Państwa w wysokości,

określonej w budżecie państwowym na każdy okres budżetowy;

- b) z grzywien za przekroczenia przepisów ustaw, wymienionych w p. 4 lit. b) i c) oraz ustawy niniejszej;
- 7) z państwowych wytwórni materiałów drogowych;
- 8) ze sprzedaży państwowych materiałów drogowych, niepotrzebnych dla celów drogowych;

2. w art. 3 w ust. 1 wyrazy: „określonych w punkcie 1), 2) i 4) art. 2. zastępuje się wyrazami „określonych w art. 2 p. 1), 2) i 3)“;

3. art. 6 otrzymuje brzmienie:

(1) Ustanawia się opłatę od pojazdów mechanicznych w następującej wysokości w stosunku rocznym;

- 1) od pojazdów mechanicznych osobowych, z wyjątkiem wymienionych w p. 4) i 5), — 15 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej;
- 2) od pojazdów mechanicznych ciężarowych i traktorów, z wyjątkiem wymienionych w p. 3, — 20 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej;
- 3) od pojazdów mechanicznych ciężarowych i traktorów, używanych do zarobkowego przewozu towarów, — 35 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej;
- 4) od motocykla bez przyczepki — 40 zł. od sztuki;
- 5) od motocykla z przyczepką oraz od trzykołowych pojazdów mechanicznych (cyklonetek) — 60 zł. od sztuki.

(2) Przyczepki do pojazdów mechanicznych podlegają takim samym opłatom jak ciągnące je pojazdy.

(3) Przy obliczaniu wagi pojazdów mechanicznych nie uwzględnia się ilości do 50 kg. włącznie, a ilości ponad 50 kg. liczy się za pełne 100 kg.

(4) Od pojazdów mechanicznych i przyczepek na kołach z pełnymi obręczami gumowymi opłata podlega podwyżce o 25%, zaś od pojazdów mechanicznych i przyczepek na kołach z obręczami żelaznymi o 100%.

(5) Od pojazdów mechanicznych, posiadających na różnych osiach różne rodzaje obręczy, pobiera się opłatę od rodzaju obręczy, podlegającą wyższej opłacie;

4. art. 7 otrzymuje brzmienie:

(1) Ustanawia się opłaty od pojazdów mechanicznych i konnych, używanych do zarobkowego przewozu osób poza obszarami jednej gminy.

(2) Opłaty wynoszą w stosunku rocznym:

- 1) od pojazdów mechanicznych, z wyjątkiem określonych w p. 2:
 - a) od każdego miejsca w pojeździe, przeznaczonego dla podróżnego — 100 zł., a nadto
 - b) od każdego miejsca w pojeździe, przeznaczonego dla podróżnego, za każdy kilometr dziennego przebiegu — 0,40 zł.; opłaty, wymienione pod lit. a) i b) — nie mogą łącznie przekraczać 300 zł. od jednego miejsca;
- 2) od pojazdów mechanicznych, używanych doraźnie:

a) posiadających do 6 miejsc dla podróżnych — 100 zł. od każdego z tych miejsc;

b) posiadających więcej niż 6 miejsc dla podróżnych — 200 zł. od każdego z tych miejsc;

3) od pojazdów konnych, z wyjątkiem używanych doraźnie, — 20 zł. od każdego miejsca, przeznaczonego dla podróżnego.

(3) Miejsca w przeczepekach do pojazdów mechanicznych, określonych w ust. 1, podlegają takiej samej opłacie, jak miejsca w pojazdach.

(4) Opłaty od pojazdów mechanicznych i przyczepek określone w ust. 2 i 3, pobiera się niezależnie od opłaty, określonej w art. 6.

(5) Opłat, określonych w ust. 2 p. 2, nie pobiera się, jeżeli pojazd jest wynajmowany w całości, a doraźnie;

5. art. 8 otrzymuje brzmienie:

„(1) Ustanawia się opłatę od pojazdów konnych, używanych do zarobkowego przewozu towarów poza obszarami jednej gminy.

(2) Opłata wynosi w stosunku rocznym — 9 zł. od każdych 100 kg. nośności.

(3) Przy obliczaniu nośności pojazdów stosuje się odpowiednio przepis art. 6 ust. 3“;

6. art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Pojazdy, wprowadzone na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej, o ile międzynarodowe umowy nie stanowią inaczej, albo o ile z zastosowania zasady wzajemności co innego nie wynika, podlegają opłatom, określonym w art. 6, 7 i 8, z tą zmianą, że opłatę obliczać należy dziennie, najmniej jednak za okres pełnych trzech dni. Za podstawę obliczenia należy przyjmować wysokość opłaty rocznej, Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu ustala przeciętne stawkiienne, odpowiadające powyższym opłatom, z dodatkiem na koszty poboru“;

7. po art. 9 dodaje się nowy artykuł 9-a o brzmieniu:

„Art. 9-a. Upoważnia się Radę Ministrów do zmieniania w drodze rozporządzeń opłat, wymienionych w art. 6, 7 i 8. na całym obszarze Państwa, lub na poszczególnych jego częściach, tudzież do zniżania opłat, oraz zwalniania od nich. Jednakże opłaty, określone w art. 6, nie mogą być podwyższone więcej niż o 50%, opłaty, określone w art. 7 ust. 2 p. 1 i 2, więcej niż do 300 zł. od miejsca w pojeździe, zaś opłaty, określone w art. 8 — więcej niż do 12 zł. od 100 kg., nośności“;

8. w art. 10 we wstępie skreśla się wyrazy: „i 9“, a w p. 1) tegoż artykułu wyrazy: „konsułów zawodowych i ich, sekretarzy“;

w tym samym artykule w p. 2) wyrazy: „i samorządowy“ zastępuje się wyrazami: „oraz władz i urzędów samorządu terytorjalnego“;

w tym samym artykule w p. 4) wyrazy:

„w szczególności“ zastępuje się wyrazem „mianowicie“, po wyrazach „pogotowi ratunkowych“ dodaje się wyrazy „kas chorych“, a po wyrazach „względnie zakładów“ dalszej treści tego punktu nadaje się brzmienie: „oraz pojazdy mechaniczne, stanowiące własność gminy i przeznaczone do zarobkowego przewozu osób

i towarów we własnym zarządzie gminy i na jej obszarze“;

9. art. 11 otrzymuje brzmienie:

„(1) Do uiszczania opłat od pojazdów mechanicznych (art. 6 i 7) obowiązana jest osoba, na którą zarejestrowany jest pojazd. Obowiązek ten powstaje z chwilą dopuszczenia pojazdu do ruchu, przyczem okresy krótsze niż miesiąc liczy się za cały kwartał, a ustaje po upływie miesiąca, w którym pojazd został wycofany z ruchu. W razie przerw w komunikacji wskutek siły wyższej władza pobierająca opłatę może przyznać stosowne potrącenia.

(2) Do uiszczania opłaty od pojazdów mechanicznych, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej (art. 9), obowiązana jest osoba, wprowadzająca pojazd.

(3) Do uiszczania opłaty od pojazdów konnych (art. 7 i 8), obowiązany jest właściciel pojazdu. Obowiązek uiszczania tej opłaty powstaje z chwilą potwierdzenia przez władzę przemysłową zgłoszenia o rozpoczęciu wykonywania przewozu, a ustaje po zaniechaniu wykonywania przewozu“;

10. art. 12, 13, 14, 15 i 16 — skreśla się;

11. Rozdział III otrzymuje tytuł:

„Opodatkowanie materiałów pędnych“;

12. art. 18 otrzymuje brzmienie:

„(1) Ustanawia się dodatek drogowy do państwowego podatku od olejów mineralnych. Dodatkowi podlegają oleje mineralne, które mogą być używane do napędu pojazdów mechanicznych.

(2) Dodatek wynosi 12 groszy od 1 kg.

(3) Rada Ministrów określa w drodze rozporządzeń, jakie oleje w rozumieniu ust. 1 podlegają podatki, oraz wiadna jest obniżyć wysokość tego dodatku, względnie zwalniać od tego dodatku;

(4) Dodatek drogowy pobierają właściwe władze skarbowe łącznie z podatkiem od olejów mineralnych.

(5) Do dodatku drogowego stosuje się odpowiednio przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 252), z wyjątkiem przepisów art. 1—3.

(6) Zwolnione są od dodatku drogowego oleje mineralne:

a) wywożone pod kontrolą skarbową z rafinerji lub wolnego składu zagranicę lub na obszar W. Mi. Gdańska.

b) używane do napędu pojazdów mechanicznych, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej, w ilościach, zwolnionych od cła przywozowego;

c) używane do napędu silników statków powietrznych wojskowych i cywilnych; oleje mineralne dla cywilnych statków powietrznych wolne są od dodatku drogowego, jeżeli są nabywane na warunkach, które określają rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Skarbu“;

13. po rat. 18 podaje się art. 18-a o brzmieniu:

„Art. 18-a. (1) Materiały, nie objęte art. 18

które same, lub w połączeniu z innymi mogą być używane do napędu pojazdów mechanicznych, podlegają opłacie w wysokości 12 gr. od 1 kg.

(2) Przepisy art. 18 ust. 3 i 6 stosuje się odpowiednio do opłaty, wymienionej w ust. 1.

(3) Do uiszczania opłaty obowiązana jest osoba wprowadzająca do wolnego obrotu materiały, podlegające opłacie. Obowiązek ten powstaje z chwilą wprowadzenia tych materiałów do wolnego obrotu. Przy sprowadzaniu takich materiałów z zagranicy do uiszczania opłaty obowiązana jest osoba, na której rachunek odbywa się odprawa celna, przy sprowadzeniu zaś takich materiałów z Wolnego Miasta Gdańska obowiązek zapłaty ciąży na osobie, dla której według dowodów przekazowych przesyłka jest przeznaczona“;

14. w art. 19 skreśla się ustęp 2;

15. po art. 20 dodaje się nowy Rozdział IV-a, zatytułowany: „Wymiar, pobór i ściąganie opłat“;

16. w rozdziale IV-a zamieszcza się art. 20-a o brzmieniu:

„Art. 20-a. (1) Przepisy o wymiarze, poborze i ściąganiu opłat, wymienionych w art. 6, 7, 8, 9, 18-a i 19, o władzach państwowych i samorządowych, powołanych do tych czynności, o terminach płatności, o kredytowaniu, odraczaniu, przyznawaniu ulg, rozkładaniu na raty i odpisywaniu z powodu niemożności ściągnięcia opłat, jak również przepisy o kontroli poboru opłat oraz o premjach za wykrycie nadużyć — wydadzą Ministrowie Komunikacji i Skarbu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w drodze rozporządzeń.

(2) Nieuiszczone we właściwym terminie opłaty, wymienione w ust. 1, będą ściągane w trybie administracyjnym wraz z karami (odsetkami) za zwłokę i kosztami egzekucyjnymi. Koszty egzekucyjne oraz kary (odsetki) za zwłokę pobiera się według stopy obowiązującej dla bezpośrednich podatków państwowych. Koszty egzekucyjne przypadają władzy, której organ przeprowadził egzekucję.

(3) Dowód rejestracyjny na pojazd traci ważność, jeżeli nie uiszczono należnej opłaty we właściwym terminie płatności.

(4) Prawo żądania zwrotu nienależnie pobranych opłat przedawnia się w ciągu roku, licząc od dnia uiszczenia. Prawo żądania opłat, przedawnia się w ciągu 10 lat, licząc od dnia powstania obowiązku uiszczania; przedawnienia przerywa każdy krok urzędowy, podjęty przez właściwą władzę w celu ściągnięcia opłaty.

(5) Za czynności władz samorządowych przy wymiarze, poborze i ściąganiu opłat będzie przyznawane odszkodowanie w wysokości nieprzenoszącej 5% uiszczonych opłat oraz kar (odsetek) za zwłokę“;

17. art. 21 otrzymuje brzmienie:

„(1) Kto uchyla się od obowiązku płacenia opłat, określonych w art. 6, 7, 8, i 19, podlega karze pieniężnej do wysokości 20-krotnej sumy opłaty uszczuplonej lub na uszczuplenie narażonej.

(2) Kto potajemnie (bez zawiadomienia władzy wymiarowej), lub bez dopełnienia przepisanych warunków, wydaje lub wywozi z wytwórni

materiały, podlegające opłacie, określonej w art. 18-a, podlega karze pieniężnej w wysokości 5-krotnej kwoty opłaty uszczuplonej, lub na uszczuplenie narażonej, jednak w wysokości nie mniejszej od sumy 100 zł., nadto zaś karze konfiskaty materiałów, wprowadzonych do wolnego obrotu bez uiszczenia opłaty. Jeśli konfiskaty nie można zarządzić z powodu znajdowania się materiałów tych w rękach osób trzecich, będących w dobrej wierze, wtedy zamiast konfiskaty orzeka się dodatkową karę pieniężną w wysokości wartości materiałów.

(3) Kto prowadzi w wytwórni księgi i zapiski, przepisane dla kontroli opłaty, określonej w art. 18-a. niezgodnie z rzeczywistością, w celu uszczuplenia opłaty, podlega karze, określonej w ust. 2.

(4) Kto dopuszcza się naruszenia innych postanowień art. 18-a lub przepisów, wydanych na podstawie tych postanowień, ulega karze pieniężnej od 10 do 300 złotych.

(5) Władza orzekająca oznaczy w orzeczeniu, na wypadek niemożności ściągnięcia kary pieniężnej, karę zastępczego aresztu według słusznego uznania, jednak nie ponad 4 tygodnie.

(6) Do orzekania powołane są powiatowe władze administracji ogólnej, jeżeli tymże władzom lub władzom samorządowym zostaną poruczone czynności wymiarowe, zaś władze skarbowe, jeżeli czynności te zostaną przekazane tymże władzom.

(7) W razie przekazania czynności wymiarowych władzom skarbowym do orzecznictwa karnego będą stosowane przepisy ustawy karnej skarbowej z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz. 355).

(8) Kto narusza przepisy o obrocie towarowym z zagranicą i Wolnem Miastem Gdańskiem w związku z przywozem, wywozem lub przewozem materiałów, podlegających opłacie wymienionej w art. 18-a, ulega karom ustanowionym za te naruszenia co do innych towarów (art. 45 i nast. oraz art. 133 — 135 ustawy karnej skarbowej z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz. 355)). Do orzekania powołane są władze skarbowe przy zastosowaniu ustawy karnej skarbowej z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz. 355)“;

18. po art. 21 dodaje się art. 21-a o brzmieniu:

„Art. 21-a. Naruszenia postanowień art. 18 oraz przepisów, wydanych na podstawie tych postanowień, podlegają karom, określonym w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 252), przy zastosowaniu ustawy karnej skarbowej z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz. 355). Postanowienia art. 14 teje ustawy mają tu analogiczne zastosowanie“;

19. w art. 22 w ust. 2 p. 1 wyrazy: „od pojazdów mechanicznych oraz od pojazdów konnych, wymienionych w art. 8 niniejszej ustawy“ zastępuje się wyrazami: „od pojazdów mechanicznych i konnych, wymienionych w art. 6, 7 i 8“; w tymże ustępie zamieszcza się punkty 2 i 3-a o brzmieniu:

„2) prawo pobierania od pojazdów mecha-

nicznych i konnych, wymienionych w art. 6, 7 i 8, opłat za używanie dróg, na podstawie art. 27 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. z r. 1932 Nr. 106, poz. 884); nie znosi się jednak prawa pobierania opłat na urządzenia drogowe, przeznaczone specjalnie do udogodnienia ruchu pojazdów mechanicznych, jak dworce autobusowe i t. p.;

2-a) prawo pobierania od pojazdów mechanicznych i konnych, określonych w art. 6, 7 i 8 opłat, wymienionych w art. 19 ust. 2, 23 ust. 1 i 24, ust. 2 (opłaty kopytkowe) ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. z r. 1920 Nr. 6, poz. 32)“;

dotychczasowe punkty 2, 4 i 5 skreśla się.

Art. 2.

(1) Przepisy dotyczące opłat, określonych w art. 9, 18 i 18-a ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81), w brzmieniu art. 1 ustawy niniejszej oraz przepisy art. 20-a teje ustawy obowiązują również na obszarze Województwa Śląskiego.

(2) Pomiędzy Państwowym Funduszem Drogowym a Wojewódzkim Funduszem Drogowym (Skarbem Śląskim) będzie dokonywany rozrachunek, celem podziału wpływu, pochodzących ze źródeł dochodowych, wymienionych w ustawie 1, a to według zasad następujących:

- a) udział Wojewódzkiego Funduszu Drogowego (Skarbu Śląskiego) we wpływach od materiałów pędnych będzie określony według stosunków ogólnej wagi pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych na obszarze Województwa Śląskiego do ogólnej wagi pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych na obszarze Państwa, udział zaś Wojewódzkiego Funduszu Drogowego we wpływach, pochodzących z opłat od pojazdów mechanicznych, wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej, będzie określany według stosunku ilości przejazdowych punktów granicznych, upoważnionych do odprawy całej pojazdów mechanicznych na śląskim odcinku granicznym do ilości takich punktów granicznych całego Państwa;
- b) sumy, pobrane na obszarze Województwa Śląskiego ze źródeł, określonych w ust. 1, będą przelewane do Wojewódzkiego Funduszu Drogowego jako zaliczka na poczet należności tego funduszu;
- c) wysokość kwoty, należnej Wojewódzkiemu Funduszowi Drogowemu, ustalają corocznie do końca miesiąca lipca za ubiegły okres budżetowy Ministerstwo Komunikacji i Skarbu po wysłuchaniu Śląskiej Rady Wojewódzkiej.

Art. 3.

Upoważnia się Ministrów Komunikacji i Skarbu do umarzania nieściągalnych opłat, wymierzonych na podstawie ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81).

Art. 4.

(1) Pozostają w mocy przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r., o premjowaniu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 784).

(2) Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, określi wysokość sumy, jaka z wpływów Państwowego Funduszu Drogowego z opodatkowania materiałów pędnych przeznaczona będzie na premjowanie pojazdów mechanicznych.

Art. 5.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrom Komunikacji i Skarbu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i innymi interesowanymi ministrami. Równocześnie upoważnia się Ministrów Komunikacji i Skarbu do ogłoszenia w drodze obwieszczenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej jednolitego tekstu ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 81), z uwzględnieniem zmian, wynikających z art. 6 p. a) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 maja 1932 r. w sprawie zniesienia urzędu Ministra Robót Publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 479) oraz zmian, wprowadzonych ustawą niniejszą, jak również ze zmianą numeracji rozdziałów oraz artykułów i poszczególnych ich części.

Art. 6.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1933 r.

UZASADNIENIE.

Ustawa z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym nie dała spodziewanych rezultatów głównie wskutek zaostrzającego się przesilenia gospodarczego. Zaobserwowane na tle tego przesilenia wyniki stosowania rzeczonyj ustawy nasunęły potrzebę, jej nowelizacji, celem dostosowania jej przepisów do obecnych warunków życia gospodarczego.

Projektowana zmiana ustawy, opracowana na podstawie opinij organizacyj gospodarczych i interesowanych związków oraz wyniku badań, przeprowadzonych przez powołaną do tego celu komisję przy Prezesie Rady Ministrów, zmierza do zmniejszenia stałej opłaty od wagi pojazdów i do wprowadzenia opodatkowania, zależnego od stopnia użytkowania pojazdów mechanicznych.

Projektowane zmiany w szczególności zmierzają do:

1) obniżenia opłaty od wagi pojazdów mechanicznych;

2) wprowadzenia opłaty od miejsc w autobusach, zamiast dotychczasowych opłat od biletów za przejazd pojazdem mechanicznym;

3) zaniechania pobierania dotychczasowych opłat pojazdów mechanicznych, używanych do zarobkowego przewozu towarów przez przedsiębiorstwa przewozowe na określonych szlakach poza miejscem stałego zamieszkania właściciela pojazdu w wysokości po 3 grosze od jednego tonnokilometra przewożonego towaru przy utrzymaniu tego rodzaju opłat od pojazdów konnych jednak z tą zmianą, że opłatę należy pobierać od nośności pojazdu (9 zł. od 100 kg nośności w stosunku rocznym);

4) opodatkowania materiałów pędnych;

5) uproszczenia sposobu wymiaru poboru i kontroli opłat.

Przechodząc do wyżej wymienionych zmian, należy zaznaczyć co następuje:

ad 1) Obecnie stosowane opłaty od wagi wywołały narzekania ze względu na swą wysokość i ze względu na to, że muszą być płacone w jednakowej wysokości, niezależnie od stopnia wykorzystania pojazdu. Projektuje się obniżenie opłaty od wagi pojazdów mechanicznych, ustalonych w art. 6 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym i w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 lutego 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 20, poz. 139), mianowicie;

1) od wszelkich pojazdów mechanicznych osobowych z wyjątkiem motocykli, na 15 zł. od każdych 100 kg wagi własnej, od motocykla bez przyczepki na 40 zł. od sztuki, a z przyczepką na 60 zł. od sztuki;

2) od pojazdów mechanicznych ciężarowych niezarobkowych na 20 zł. od każdych 100 kg wagi własnej, a od zarobkowych na 35 zł. od każdych 100 kg wagi własnej.

ad 2) Opłata od biletów, wynosząca 1/3 ceny biletu okazała się w praktyce zbyt wysoka, a ponadto uciążliwa do pobierania. Przy pobieraniu tej opłaty we formie opłaty od biletów były nadużycia, a przy stosowaniu opłaty ryczałtowej władze wymiarowe zmuszone były do przeprowadzenia zawyżonych obliczeń, ze względu na ciągłe zmiany współczynników, taryf, rozkładów jazdy linii przewozowych i t. p.

Projektowana obecnie opłata ryczałtowa od miejsc w autobusach, wynosząca w stosunku rocznym 100 zł. od każdego miejsca w pojeździe przeznaczanego dla podróżnego, a nadto od każdego takiego miejsca 0,40 zł. za każdy kilometr dziennego przebiegu, usuwa te niedogodności. Nowela wprowadza ponadto opłaty od pojazdów mechanicznych, używanych doraznie do przewozu osób poza obrębem jednej gminy. Opłacie tej podlegać będą pojazdy mechaniczne nieuprawiające regularnej komunikacji, które przewożą pasażerów za opłatą od poszczególnych miejsc i stwarzają w ten sposób szkodliwą konkurencję przedsiębiorstwom regularnej komunikacji. Opłatę dla takich pojazdów mechanicznych ustala się w stosunku rocznym od pojazdów, posiadających do 6 miejsc dla podróżnych w wysokości 100 zł. od każdego miejsca, a od pojazdów, posiadających więcej niż 6 miejsc — wysokości 200 zł. od każdego miejsca. Poza tem nowela wprowadza również opłatę

Szczegółowe zestawienie projektowanych wpływów Państwowego Funduszu Drogowego.

RODZAJ WPŁYWU	OBLICZENIE WYSOKOŚCI WPŁYWU				SUMA
Oplata od wagi	Rodzaj pojazdu	I l o ś ę		Srednia oplata roczna za 1 p.	O g ó l e m
15 zł. za 100 kg. . . 20 zł. za 100 kg. . . 35 zł. za 100 kg. . . 15 zł. za 100 kg. . . 40 — 60 zł. za sztukę	Osobowe prywatne . . .	12.373		210	2.598.330
	Taksówki	5.007		187,5	938.812,5
	Autobusy czynne	2.332		375	874.500
	„ rezerwowe	259		375	97.125
	Samochody cięż. pryw. . .	4.606		400	1.842.400
	„ zarobkowe	512		700	358.400
	Inne	625		150	93.750
Motocykle	6.653		40—60	332.650	
					7.135.967
Oplata od wozów konnych	Ilość wozów	Średnia roczna oplata za 1 t. nośności		Średnia nośność t.	O g ó l e m
90 zł. za tonnę	1.000	90		2	180.000
Oplata od miejsc w autobusach	Srednia długość dziennego przebiegu	Ilość autobusów czynnych	Srednia liczba miejsc	Roczna oplata za 1 miejsce	Roczna oplata za 1 autobus
100 zł. za 1 miejsce i 0,40 zł. za 1 km. dzien. przebiegu	108 km.	2.332	16	143,2	2.291,2
					5.343.078,4
Oplata od materiałów pędnych użytych przez pojazdy mechaniczne	Rodzaj pojazdu mechanicznego	Ilość	Roczne zużycie materiałów pędnych na 1 pojazd	Ogólne roczne zużycie materiałów pędnych w litrach	O g ó l e m
0,12 zł. za 1 kg. = = 0,096 za 1 litr	Samochody prywatne . .	12.373	2.125	26.292.625	2.524.092
	Taksówki	5.007	4.875	9.388.125	901.260
	Autobusy	2.332	22.500	18.889.200	4.320.000
	Samochody ciężar. pryw.	4.606	5.000	23.030.000	2.210.880
	„ zarobkowe	512	5.000	2.580.000	245.760
	Inne pojazdy mechan. . .	625	1.000	625.000	60.000
	Motocykle	6.653	300	1.995.900	191.606
			82.780.850= =66.224.680 kg	10.453.598	10.453.598
Oplata od olejów mineralnych użytych do innych celów niż napęd pojazdów mechanicznych (ogólne roczne zużycie w kraju wynosi 83.000.000 kg., z czego na napęd pojazdów mechanicznych idzie 58.000.000 kg., czyli zużycie na inne cele wynosi 83.000.000—58.000.000=25.000.000 kg.)					3 000.000
Oplaty od reklam					50.000
Grzywny i opłaty z tytułu opłaty ustawy drogowej, ustawy o przepisach porządkowych i ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów					1.150.000
Dotacje Skarbu Państwa					100.000
R a z e m					27.412.643,4

**Porównawcze zestawienie wpływów z opłat od pojazdów mechanicznych i konnych
obecnie pobieranych i proponowanych.**

Rodzaj pojazdu	Średnia waga pojazdu kg.	Opłata proponowana za 1 pojazd rocznie				Całkowita opłata za 1 pojazd		Ilość pojazdów mechanicznych według stanu na 1/1 1932 r.	Suma przewidywanych rocznych wpływów
		Od wagi 15 zł., 20 zł., 35 zł., za 100 kg.	Od miejsca 100 zł. — 0,40 zł. za każdy km. dziennego przebiegu	Od nośności wozu konnego 9 zł. za 100 kg.	Od materiałów pędn. 12 gr. za 1 kg. — 9,6 za 1 litr.	Proponowana	Obecna		
1) Samochody osob. niezarobkowe	1.400	210			204	414	560	12.373	5.122.422
2) Taksówki	1.250	187,5			180	367,5	437,5	5.007	1.840.072,5
3) Autobusy czynne	2.500	875	2291,2		777,6	3.443,8	4.100	2.232	8.030.941,6
rezerwowe	2.500	875				875	900	259	97.125
4) Samochody ciężarowe									
a) niezarobkowe	2.000	400			480	880	640	4.606	4.053.280
b) zarobkowe	2.000	700			480	1180	1175	512	604.160
5) Inne specjalne pojazdy mech.	1.000	150			96	246	400	625	153.750
6) Motocykle		40/60			28,8	68/8,88,8	50,75	6.653	524.256,4
7) Wozy konne				180		180	180	1.000	180.000
								Razem	20.606.007,5

Pojazdy mechaniczne wymienione w poz.:

- 1, 2, 3, 5 płać po 15 zł. za 100 kg. wagi właszej
- 1a " " 20 zł. " " " "
- 1b " " 35 zł. " " " "

Ogólne zestawienie projektowanych wpływów P. F. Dr. i porównanie ich z obecnymi.

	Projektowane wpływy z opłat	Wpływy z opłat obecnie pobieranych
1) Opłaty od wagi pojazdów mechanicznych	7.135.967	15.474.594
2) Opłaty od samochodów ciężarowych zarobkowych i wozów konnych	180.000	192.000 180.000
3) Opłaty od miejsc w autobusach	5.343.078	7.462.400
4) Opłaty od olejów mineralnych, które mogą być używane do napędu pojazdów mechanicznych i innych materiałów, używanych do napędu pojazdów mechanicznych przy spożyciu wewnętrznym olejów mineralnych 83.000.000 kg. i innych 8.224.680 kg. licząc po 12 gr. za 1 kg.	10.946.961	
5) Opłaty od reklam	50.000	50.000
6) Wpływy z tytułu ustawy drogowej, ustawy o przepisach porządkowych i ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów	4.150.000	1.000.000
7) Dotacja Państwowa	100.000	100.000
Razem	24.906.006	24.458.994

od pojazdów konnych, używanych do zarobkowego przewozu osób poza obszarami jednej gminy, z wyjątkiem używanych doraźnie, w wysokości 20 zł. od każdego miejsca przeznaczonego dla podróznego.

ad 3) Zaniechanie pobierania dotychczasowych opłat od pojazdów mechanicznych ciężarowych (od tonnokilometrów) oraz wprowadzenie opłaty od nośności pojazdów konnych zamiast opłaty od tonnokilometrów przewiezionych towarów, podyktowane zostało koniecznością uproszczenia wymiaru i kontroli opłat.

ad 4) Opodatkowanie materiałów pędnych stanowić ma wyrównanie strat, powstałych przez obniżenie stawek od wag i, jak na wstępie wspomniano, odpowiada postulatowi sfer zainteresowanych, domagających się oparcia głównych wpływów Funduszu na opodatkowanie pojazdów mechanicznych, ze względu na ich użytkowanie, a nie jak dotychczas ze względu na ich posiadanie. Opodatkowanie takie umożliwia ponoszenie świadczeń w zależności od zużytego materiału pędnego, co dla płatnika ze stanowiska słuszności opodatkowania przedstawia się korzystnie.

Opodatkowanie materiałów pędnych, produkowanych z olejów mineralnych tylko w tych ilościach, które są zużyte przez pojazdy mechaniczne, natrafiałoby na znaczne trudności przy poborze podatku, gdyż należałoby pobierać podatek od całej ilości materiałów, przeznaczonych na rynek wewnętrzny i stosować zwroty podatnikom w przypadku zużycia tych materiałów na inne cele, niż do napędu pojazdów mechanicznych. Taka forma pobierania podatku wymagałaby bardzo kosztownej organizacji poboru podatku. Wobec tego, a przede wszystkim także celem uzyskania możliwie najniższych stawek podatkowych projektuje się opodatkowanie wszystkich produktów olejów mineralnych, nie wyłączając oleju gazowego, jakie mogą być używane do napędu pojazdów mechanicznych, przez wprowadzenie dodatku drogowego do podatku od olejów mineralnych w maksymalnej wysokości 12 gr. od jednego kilograma. Wysokość tej stawki może być obniżana przez Radę Ministrów. Ze względu na akomodację przemysłu do świadczeń podatkowych projekt upoważnia Radę Ministrów do szczegółowego określania, które produkty olejów mineralnych mają być obciążone dodatkem drogowym.

Ze względu na możliwość wyrobienia materiałów pędnych z produktów innych, niż oleje mineralne oraz ze względu na przymus stosowania mieszanek do celów napędowych, projekt stwa-

rza podstawę do opodatkowania, w formie osobnego podatku, także wszelkich materiałów napędowych z i innych produktów, nie oleje mineralne a w szczególności tych materiałów, które same lub w połączeniu z innymi (mieszanek) mogą być używane do napędu pojazdów mechanicznych. Wchodzi tu w rachubę benzol oraz spirytus.

Opodatkowanie tych materiałów musi odpowiadać opodatkowaniu olejów mineralnych dodatkiem drogowym, t. j. 12 gr. od jednego kilograma, ze względu na wspomnianą wyżej akomodację przemysłu do świadczeń podatkowych, a poza tem ze względu na przeznaczenie projektowanego podatku i obliczenia finansowe ogólnej sumy wpływów z opodatkowania materiałów pędnych.

Wysokość przewidywanych wpływów według noweli i porównanie tych wpływów z wpływami, według obowiązującej obecnie ustawy, ilustrują dołączone tablice.

Postanowienia, art. 2 stwarzają podstawę rozrachunku wpływów z opłat od materiałów pędnych i z opłat od pojazdów mechanicznych, wprowadzonych na czasowy pobyt do Polski, między Państwowym Funduszem Drogowym a Skarbem Śląskimi. Postanowienia art. 3 stwarzają podstawę do umarzania nieściągalnych opłat, wymierzonych na podstawie ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym.

Postanowienia art. 4 zmierzają do utrzymania w mocy postanowienia art. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r., o premjowaniu pojazdów mechanicznych, wskazującego, że określone tam premje wypłacone będą z Państwowego Funduszu Drogowego.

Od Redakcji:

Ponadto uchwalono następującą rezolucję:

„Zważywszy, że wpływy z Państwowego Funduszu Drogowego nie mogą być wystarczające na pokrycie kosztów budowy i utrzymanie dróg i mostów państwowych i przez Państwo utrzymywanych w Polsce, oraz, że stan tych dróg jest w wysokim stopniu niezadawalający,

Sejm wzywa Rząd, aby w przyszłych budżetach państwowych wprowadził wzorem lat poprzednich na budowę i utrzymanie dróg znaczniejsze kredyty ze Skarbu Państwa, jako dotacje na rzecz Funduszu Drogowego“.

Ustawa została przekazana do aprobaty Senatu.

Mgr. Dobiecki

O właściwą politykę komunikacyjną w zakresie współzawodnictwa przewozowego

Przyjrząwszy się bliżej sytuacji obecnej w Polsce w zakresie współzawodnictwa kolei i samochodów pod względem ilościowym i pod względem jakościowym — stwierdzić możemy łatwo zmniejszenie napięcia konkurencji w zakre-

sie przewozu osób i ożywienie się jej w zakresie przewozu towarów.

W zakresie przewozu osób na pierwszy plan wysuwa się praca około 2 tysięcy autobusów osobowych, skupionych w linjach regularnych

głównie w b. Kongresówce, Wileńszczyźnie, Krakowskiem i Poznańskiem. Przeciętna długość tych linii wynosi 40—50 km. a efekt pracy przypuszczalnie około 1 mlrd osobokilometrów. Linje te rozwinęły się głównie w latach 1927-29 (3/4 linii powstało wtedy), osiągnęły swój zenit w roku 1930, poczem nastąpiło ich osłabienie wskutek ogólnego kryzysu, a jeszcze bardziej wskutek wewnętrznego kryzysu, wywołanego rozdrobnieniem, niesolidną konkurencją wzajemną i brakiem regulacji prawnej. Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym zastała przedsiębiorstwa te już bardzo osłabionymi i niezdolnymi do ponoszenia jej zbyt twardych nakazów. Ożywienie się przewozów autobusowych spodziewanem być może, chociaż nie prędko jeszcze, w drodze napływu większego kapitału do solidniejszych imprez koncesjonowanych na podstawie nowej ustawy koncesyjnej z 14.III r. z.

Ankieta kolejowego zarządu z wiosny 1931 r. stwierdziła, że około 1/3 wszystkich imprez autobusowych uważana być musi za *konkurencję* bezwzględną wobec przewozów kolejowych normalnotorowych i wąskotorowych (linje w pełni równoległe), dalsza część trzecia stanowi konkurencję względną, t. j. dającą połączenia krótsze szybciej lepsze od istniejących połączeń kolejowych, wreszcie pozostała część trzecia uważana być mogła za obojętną dla kolei lub nawet dowozową. Część linii, przeważnie konkurencyjnych, upadła od tego czasu.

O rozroście współzawodnictwa autobusowego decydowała jak i zresztą na całym świecie przede wszystkim zasada *masowości i odległości przewozu*. W myśl tej zasady—kolej, o ile chodzi o przewozy odległe i masowe, nie doznaje poważniejszej konkurencji ze strony autobusów. Przykładem tego najlenszym może być nieistnienie nieomal konkurencji na obszarze Śląska (masowy przewóz nawet na małych odcinkach), pomimo znakomitych dróg kołowych, upadek takich imprez jak linja Warszawa-Poznań. (odległy przewóz). Przez *masowość*, możnaby uznać przewóz, do zaspokojenia którego potrzebny w pewnych porach dniach niemniej niż 5 autobusów naraz. Przez odległy można w warunkach polskich uznać przewóz dłuższy niż 40 km. na zachodzie i na południu kraju a dłuższy niż 75 kilometrów w środku i na wschodzie. Na tych odległościach i dalszych autobus zatracą wiele cennych swych zalet, jako to szybkość, obrotowość, gospodarność. Im przewóz kolei jest *bardziej masowym, tem bardziej obejmować może krótkie relacje, a nawet najkrótsze* (u. n. miejskie metra), nie obawiając się konkurencji, tak samo jak linje podmiejskie P. K. P.

Omówiona zasada proporcji masowości i odległości wpływa z podstawowych różnic zdolności i użyteczności technicznej oraz opłacalności gospodarczej motoru drogowego, i kolei szynowej. Motor opłaca się *jako inwestycja mała, kolej dopiero od pewnego minimum świadczeń*, a im świadczenia te są większe i bardziej masowe tem kolej jest tańszą, sprawniejszą i zdolniejszą do przewozu. Motor jest b. szybkim na krótkich przestrzeniach gdzie *wartość szybkiego rozruchu*, hamowania i wymijania daje się właściwie wyzyskać, natomiast szybkość kolei uwydatnia się do-

piero w bezpośredniej odległej komunikacji, gdzie wykorzystana jest przez dany pociąg droga szynowa oddana w danym momencie (grafik) do wyłącznej dyspozycji tego pociągu, pomiędzy danymi stacjami. Poważne *odchylenia* od powyższej reguły, na niekorzyść autobusów uwydatniają się lokalnie to wskutek *braku dogodnych dróg kołowych* to znowu wskutek *złego stanu nawierzchni drogowych*, to wskutek *lichoty* taboru samochodowego w porównaniu z kolejowym, jego niewygodny, nieco *mniejszej pewności* ruchu (w zimie) i niezorganizowanej, niezawsze racjonalnej gospodarki i t. p. Takież odchylenia zachodzą na niekorzyść kolei i wynikają one przeważnie ze złego położenia z naturalnej *nieruchomości* szlaku kolejowego albo *sztynności* gospodarki kolejowej. Należą tu takie okoliczności jak niedostateczność sieci kolei, niedogodny układ poszczególnych linii, zbyt duża odległość przystanków od siebie i od osad ludzkich, rzadkość przewozu, gdyż koleje trzymają się reguły dobrego wyzyskiwania parowozu, gdy tymczasem przewóz autobusowy może być częstotliwszym i mógłby być zasłaniany tu i owdzie jedynie przez wprowadzenie małych a częstotliwie kursujących składów. Również należy tu brak dobrych połączeń lokalnych, a nawet sztywność cen przewozowych, na którą wpływa fakt uniwersalności kolei jako środka przewozu w państwie całym, podczas gdy przedsiębiorstwa autobusowe stosują się do chwilowych i lokalnych koniunktur. Zasadą współzawodnictwa autobusowego w centrum i na wschodzie kraju jest *pobieranie cen conajmniej o kilka groszy niższych od kosztu przewozu III klasą kolejami*.

Pomimo to *ogólna ocena sytuacji* współzawodnictwa kolejowo-autobusowego wypada w danym momencie *niezbyt pesymistycznie* dla przewozów kolejowych. Postęp współzawodnictwa *narazie* ustał, przynajmniej w stosunku do kolei normalnotorowych. Przedsiębiorstwa autobusowe są dość *ślabymi gospodarzami*, utrzymując współzawodnictwo w relacjach odległych jedynie wskutek oferowania b. *niskich cen* przewozu, nieopłacających racjonalnie ukształtowanych kosztów własnych przewozu. Koleje państwowe dają w ruchu osobowym świadczenia naogół *wygodniejsze* pod względem wyposażenia, częstokroć szybsze, co sprawia, że tylko uboższe warstwy, zachęcone zniżką cen, wolą wykorzystywać autobusy niż kolej tam, gdzie inne warunki przewozowe (szybkość, odległość) są zresztą jednakowe. Jedynie na krótszych relacjach przewozu, gdzie kolej zbyt rzadko przystaje, jak również przy konkurencji z kolejkami, albo wreszcie także w relacjach t. zw. względnej konkurencji — autobusy górują nad kolejami. Natomiast trudno *narazie dopatrzeć się zasadniczego zagrożenia stanu posiadania* kolei przez komunikację autobusową. O koordynacji przewozu autobusowego i kolejowego i o porozumieniach dowozowych *narazie* mowy w Polsce nie było.

Wręcz inaczej przedstawia się współzawodnictwo *ciężarówek zarobkowych*, których ilość według ankiety kolejowej z 1932 r. wynosi około 1500, tudzież współzawodnictwo ciężarówek fabryk i warsztatów o cyfrze nieustalonej, lecz liczącej conajmniej 500 sztuk, takich samochodów, które pracują współzawodniczo w odległych relacjach przewozu. *Świadczenia kolei w ruchu to-*

warowym w Polsce są wielokrotnie gorszymi od świadczeń w ruchu osobowym, doznając zarazem różnych sztucznych skrepowań, gdy tymczasem przewóz samochodem osobowym czy ciężarowym ma jednakową, wysoką wartość gospodarczą i techniczną. Stąd większe napięcie współzawodnictwa w ruchu towarowym.

I tu również jak w ruchu osobowym — granica współzawodnictwa zależy od *masowości i odległości przewozu*, lecz granice opłacalności przewozu samochodowego są tu daleko szersze a odległości przewozu daleko dłuższe, a to wobec *licznych wad i braków przewozu kolejowego*. W niskich relacjach konie pobiły przewóz kolei i samochodów — tak iż główna walka konkurencyjna toczy się w przestrzeni dopiero od 50 do 150 km. Najdalsze relacje przewozu ciężarówkami zarobkowymi wychodzą często nawet poza 400 km. (autobusy 150), a podczas gdy tylko 1/3 część autobusów mogła być uznana za prawdziwie konkurencyjną, to o ile chodzi o ciężarówki zarobkowe, kursujące w komunikacji zamiejscowej — wszystkie te niemal ciężarówki dokonują w *całej pełni przewozu współzawodniczego*, łącząc odległe miejskie osady doskonale pod względem szlaków połączone koleją, i przewożąc średni typ drobnicy i małe partje wagonowe towarów taryfowych klas wagonowych od 1—10.

Przewóz zarobkowymi ciężarówkami nie istnieje w zachodniej połaci kraju, gdzie zato *liczniej rozwinięty jest przewóz samochodami fabrycznymi*. Natomiast terenem pracy zarobkowych ciężarówek jest b. *Kongresówka* i wschód kraju, gdzie zajmują się przewozem tym ekspedytorki. Kryzys ekonomiczny podkreślił tylko silniej korzyści z przewozu niekolejowego (małe partje, indywidualna cena, szybka dostawa, obawa przed dopłatami i podatkami wskutek przewozu koleją). Jeśli zmniejszyła się liczba ciężarówek fabrycznych, to nie dotyczy to wcale samochodów przedsiębiorstw zarobkowych. Podatek P. F. D. oszczędził ciężarówki w porównaniu z autobusami i nie był tu konsekwentnie wciągany.

Różne przeszkody techniczne, gospodarcze i prawne *utrudniają* narazie kolei normalnotorowej przeciwdziałanie temu współzawodnictwu, niedużemu może w sumie, *lecz ważnemu w jakości* a więc i pod względem wpływu. Wskazać tu można: na niedocieranie szlaków kolei bezpośrednio do nadawcy i odbiorcy, a stąd *potrzeba dowozu i odwózki*, które są uciążliwsze, daleko dokuczliwsze, niż np. brak dojazdu osobowego do stacji i przedłużają czas trwania sumarycznie pojętego przewozu oraz podnoszą znacznie jego koszt. Dalej wchodzi w rachubę *potrzeba sortowania i skupiania partyj przewozu w duże składowe pociągi*, tańsze pod względem eksploatacji i uzasadnione techniką ruchową. Umniejsza to jednak b. poważnie szybkość przewozu i uniemożliwia służbę na każde żądanie klienta. *Różne obowiązki są nałożone wyłączenie na kolej* jak np.: obowiązek utrzymania ruchu w każdej porze i w najwyższej sprawności, obowiązek pokrycia całkowitego kosztu swych dróg, obowiązek przyjęcia do przewozu każdego towaru, obowiązki regulaminowo-przewozowe, obowiązki podatkowe i policyjne (podatek miejski, kontrola podatków państwowych, procedury weterynaryjne). Braki te w szcze-

gólny sposób odbijają się zwłaszcza w różnicy *polityki taryfowej, samochodowej i kolejowej*. Kolej jako uniwersalny środek przewozu, nie opiera swych taryf ściśle na (stosunkowo niskich) kosztach własnych przewozu, lecz pod uwagę bierze ogólnogospodarczy czynnik wartości towaru przewożonego i względny *państwowej polityki gospodarczej*. Każde to kolei wpływem z dróg otaryfowanych towarów pokrywać deficyty z taniach przewozów artykułów masowych.

Natomiast ciężarówka zarobkowa jako środek indywidualnego gospodarza *nie bierze* przy kształtowaniu taryfy z reguły pod uwagę wartości towaru, ani tem mniej względów polityki ogólnogospodarczej. Każdy towar (*węgiel czy przedzu*) taryfowany jest tu z reguły *jednakowo*, gdyż opłata zależy tu tylko od takich czynników jak wyzyskanie pojazdu, dobroć drogi, okazje powrotne, istnienie konkurencji i t. p. Taryfa kolei jest więc sztuczną a ciężarówki naturalną, co ułatwia jej pracę i odrywanie kolei cennych przewozów, przez co podkopuje równowagę kolei.

Pięcioletnia praca ciężarówek zarobkowych ma w Polsce stałą tendencję wzrastania i utępszania się. Ostatnio przewozy te są nawet ubezpieczone. Walka taryfowa kolei z odległą konkurencją wymagałaby albo licznych indywidualnych zniżek lokalnych (wbrew duchowi taryfy kolei) albo generalnej obniżki, sięgającej klas wagonowych 10-ej do 100 km., 7-ej do 200 km. i t. p., przyczem koleje poniosłyby zbyt ogromną stratę na odcinkach, gdzie konkurencji niema.

Sprawa *zajęcia się tem współzawodnictwem* jest o wiele *pilniejszą i ważniejszą dla zarządu kolei, niż sprawa współzawodnictwa autobusowego*. Współzawodnictwo to ma też większy wpływ i może odegrać większą rolę na strukturę techniczną, ekonomiczną i organizacyjną przewozu kolejowego.

Opierając się na takim stanie rzeczy polityka komunikacyjna powinna zmierzać do rozwoju *niedostatecznie i nieprawidłowo rozwiniętych azysiaj jeszcze* przewozów samochodowych. Podobnie jak kolej tak i samochody posiadają *ogromną wartość przewozową dla gospoiarki narodowej*. Tak kolej jak samochód posiadają *wysokie zalety*, umożliwiające powstawanie wyższego typu gospodarki, a w ślad zatem i *ogólnej kultury i oświaty* oraz *bogactwa* narodowego. Duża część pracy kolei i samochodów nie wywołuje konfliktu konkurencyjnego, dając świadczenia dosyć odmiennego typu. Kolej jest przedewszystkiem środkiem przewozu masowego, bliskiego nawet gdy jest żywszym, a głównie odległego i magistralnego, samochód jest lokalnym środkiem, zastępującym konia w dowozie, a dopiero na drugim miejscu może i powinien zastępować i uzupełniać kolej, gdzie przewóz jej jest niedogodnym. O *wyrugowaniu linii kolejowych przez samochód* w Polsce (prócz może na nielicznych wąskotorówkach) mowy być nie może. *Niejedna też jeszcze linja kolei będzie musiała powstać*, a dzięki samochodowi *zaoszczędzi się budowy niejednej linii lokalnej o słabym przewozie*. *Życie gospodarcze ożywiło się bardzo przez nowe połączenia samochodowe lecz byłoby zgubionem gdyby n.p. zastępować zaczęto linje kolejowe samochodowymi, niezdolnymi do taniego przewozu ogromnej*

masy surowców, półfabrykatów, a nawet wytworów.

Ogromną jest też wartość obydwu środków dla zatrudnienia pracowników i przemysłu dostawiającego zapasy. Kolej zatrudnia rzeszę pracowników własnych i niemniejszą rzeszę pracowników w fabrykach i instytucjach produkujących zapasy tabor, węgiel a także robotników, ekspedytorów. Również samochód daje chleb i zajęcie szoferom warsztatom, garażom, ożywia produkcję naftową przemysł budowlany drogowy, przemysł karoseryjny, gumowy, produkcję samochodową i t. p.

Ogromną jest też wartość obydwu środków dla obrony kraju t. j. samochodu jako środka operacyjnego szybkiego, zwł. na terenach ubogich w komunikację a kolei dla regularnego zaopatrzenia i przesunięć powolniejszych. W razie na głęej potrzeby samochód uzyskać może tu charakter środka masowego przewozu. Dotyczy to oczywiście głównie ciężarówek.

Rozwój jednak motoryzacji kraju w tym kierunku (przewozy zarobkowe) musi postępować z przyjęciem zasady, iż *zbyt wybujałe współzawodnictwo*, wychodzące poza zręby naturalnych uzdolnień kolei i samochodu, powinno być uregulowane środkami nadzoru ogólnokomunikacyjnego. (System koncesyjny, przepisy policyjne, kontrolne, podatkowe).

Nadmierne współzawodnictwo przedsiębiorstw tego samego rodzaju między sobą, jak również przedsiębiorstw kolejowych i samochodowych szkodzi bowiem z jednej strony polityce kapitałowej kraju i oszczędnej gospodarce narodowej, z drugiej zaś strony wiedzie do osłabienia wszystkich przedsiębiorstw komunikacyjnych. Chwilowe duże korzyści, osiągnane przez życie gospodarcze, przez wybujałą, zwłaszcza niesolidną konkurencję, operującą obniżką cen poniżej kosztu racjonalnej pracy przewozowej, opłacane są zawsze choć niewidocznie przez wielkie późniejsze straty, nie tylko indywidualne, ale również ogólnospołeczne. Usunięcie zbyt ostrych tarć, do pasowania do siebie środków komunikacyjnych krzewienie właściwych przewozów we właściwym miejscu, wywieranie nacisku na współpracę, oto główne zadania nadzoru komunikacyjnego. W szczególności należy tu wziąć pod uwagę potrzebę *zrównania praw i obowiązków* przewozowych kolei i samochodów, oczywiście w granicach rozsądnego przystosowania do indywidualnego charakteru przedsiębiorstw samochodowych i uniwersalnego charakteru kolei.

Współzawodnictwo z reguły jest rzeczą zdrową, gdyż pobudza żywotność walczących, przynosząc pewne korzyści publiczności. *Wszelka jednak wolność konkurencyjna* jest tylko tam sprawiedliwą i prawidłową, gdzie konkurenci występują na równych prawach i obowiązkach, w przeciwnym bowiem razie zachodzi uprzywilejowanie jednego współzawodnika wobec drugiego, mszcząc się prędzej czy później w inny sposób na gospodarce ogólnej. *Kolej i samochód* uprawiają przewozy na zasadzie *odmiennych praw i przepisów* oraz obowiązków, chociaż wartość ich świadczeń często jest dość podobną. Ciężarówka działała do niedawna w ramach przepisów *porządkowych*, podczas gdy kolej związana szeregiem obowiązków inwestycyjnych, ruchowych, regulaminowych

taryfowych, odszkodowawczych, serwitutowych, emerytalnych, humanitarnych i t. p. W drodze ustawy o P. Funduszu Drogowym i ustawą koncesyjną zrównano choć w części różnice praw i obowiązków. W tym kierunku pójść trzeba jednak *jeszcze dalej*, znosząc pewne obowiązki z kolei lub nakładając je również na samochody.

W szczególności należy tu wymienić: skasowanie podatku miejskiego kolejowego, zniesienie kontroli skarbowej na kolei lub nałożenie jej także na księgi i dokumenty samochodowe, równouprawnienie pod względem przepisów weterynaryjnych, socjalnych i t. p.

Równocześnie z tą akcją kroczyć powinna akcja *usprawnienia organizacji i gospodarki kolejowej*. Usprawnianie to powinno dotyczyć *tak organizacji jak i działalności* wszystkich działów kolei państwowych i powinno wypływać z zasadniczej potrzeby upodobnienia się do kupieckiej roli, jaką wykonuje nowy współzawodnik kolei. Odwrotny bowiem sposób wyjścia ze sytuacji obecnej t. j. *monopolizacja* przewozu zarobkowego samochodowego nie jest do pomyślenia. Współzawodnictwo obecne rozgrywa się w Polsce pomiędzy instytucją państwową o *charakterze raczej urzędu niż przedsiębiorstwa handlowego*, jakim jest dzisiaj kolej, — a czysto *kupiecką ciężarówką i autobusem*.

W szczególności należy tu wymienić w zakresie *organizacyjnym* potrzebę zorganizowania zarządu generalnego w oddzieleniu od nadzoru, wzmoczenia odpowiedzialności indywidualnej, uniezależniania się od nadmiernego *wplywu polityki* innych resortów gospodarczych, *skomercjalizowania* trybu pracy, budżetu i t. p.

W zakresie *usprawnień techniczno-przewozowych* należy wymienić potrzebę stałego ulepszania szybkości przewozu, przynajmniej w zakresie *przewozu konkurencyjnego*; uczynienie przewozu *częstotliwszym a lżejszym* (rezygnacja z zasady skupiania wielkich składów pociągowych na rzecz zasady lekkich pociągów); wprowadzenie *hamulców sprzężonych*; dostosowywanie *taboru do wymagań kupieckich* (wagonów specjalne); omijanie trudności technicznych *węzowych*; próby z *motorowozami i kontenerami*; ulepszenia *dojazdów* i t. p.

W zakresie *taryfowo-przewozowym* i *kontroli finansowej*: rozbudować taryfy bojowe *ogólne* na zasadach refakcji, kontyngentów z obniżaniem klas 1—10 wagonowej i drobnej; także taryfy *bojowe lokalne* fabryczne oparte na cichem porozumieniu z fabrykami; skrócenie *terminów dostaw*; reforma taryfy *ekspresowej i pośpiesznej*; złagodzenie *rygorów regulaminowych* wobec klienteli, stosowanie *kulancji kupieckiej* i przyspieszenie procedury reklamacyjnej; uproszczenie *księgowości, dokumentów, manipulacyj, deklaracji*; wprowadzenie *listów bezimiennych*; zmiana instrukcyj w duchu *wychowania komercyjnego pracowników*; dostosowanie wyglądu i pracy ekspedycji *do wymagań kupiectwa* (czas pracy, telefony, sprawność działania); *kredytowanie* przewozów; zmiana, *uproszczenie formalności i potanień* *opłat bocznicowych*; uproszczenie *dyspozycyj wagonowych* i zamawiania wagonów; *organizacja dowozu w ten sposób*, by umożliwić ta-

ryfy z domu do domu; *akwizycja zewnętrzna* (premje) i wewnętrzna i t. p.

Skromność posiadanych kapitałów przemawia zatem, by w okresie czasu, zanim nastąpi przeorganizowanie kolei, na modłę bardziej kupiecką, koncesje samochodowe udzielane były głównie tylko w relacjach niekonkurencyjnych i półkonkurencyjnych.

O ile chodzi zwłaszcza o przewóz ciężarówkami na podstawie koncesyj t. zw. obszarowych, to jest koncesyj na całą sieć dróg, uwalniających od zachowywania jakichkolwiek taryf, rozkładów jazdy, obowiązków przewozowych — wymaga sprawiedliwa polityka komunikacyjna ograniczenia ich działalności do pewnego niezbyt dużego obszaru pracy, dopuszczając jednak poza ten obszar koncesje linjowe, gdzie wymaganem jest stosowanie taryf uzgodnionych z koleją i gdzie nawet nie istnieje obowiązek przewozu. Granicę swobodnego, niekoncesyjnego przewozu ustalono w Niemczech na 50 km., u nas doraźny przewóz odbywać się może na podstawie koncesji obszarowej do 150 km.

Ważnem i mającym duże praktyczne zastosowanie postanowieniem, z którego wykonanie polecane być musi wojewodom, — jest także układanie zadań przewozowych pomiędzy koleje i samochody zarobkowe, by w różnych porach dnia obydwą środki, konkurujące ze sobą — dzieliły się temi zadaniami i uzupełniały nawzajem. Najidealniejszym rozwiązaniem tej sprawy jest udzielenie koncesji samej kolei. Jednak w dzisiejszych warunkach organizacyjnych w Polsce nie jest to prawie możliwem do przeprowadzenia, jak to już wynika z tego, co się wyżej powiedziało o charakterze i organizacji kolei państwowych w przeciwieństwie do charakteru i organizacji kupieckiej przedsiębiorstw zarobkowych.

Wyjątek stanowią koleje prywatne, ale i tu właściwą drogą jest conajwyżej dawanie pierwszeństwa w otrzymaniu koncesji, nie zaś monopolizacja koncesyj dla kolei, którą to pierwotną ideę zarzucono w prawodawstwie koncesyjnem w toku dyskusji konferencyjnej.

Najwłaściwszym zaś środkiem do koordynacji pracy kolei i samochodu zarobkowego jest i pozostanie nawiązanie kontaktu kolei z przedsiębiorcą inicjatywą prywatną. Niema się tu na myśli stosunkowo mało znaczących porozumień lokalnych co do komunikacji bezpośrednio i dowozu, lecz utworzenie organizacji, które w imieniu kolei uprawiają akwizycję kolejową, zawierając umowy z spedytorami, przedsiębiorstwami samochodowymi, fabrykami, wciągając samochody do służby kolei, pozyskując polityką premij klientów. Są to organizacje znane zagranicą (SESA w Szwajcarii, ATA w Holandji, INT w Italji, także w Ameryce). Oczywiście dotyczą one tylko przewozu towarów. Omija się tu biurowe załatwienie sprawy tak żywotnej jak współzawodnictwo — przez zarząd kolei, usuwa się walkę lokalną lokalnemi środkami, całym systematem umów handlowych, zawieranych przez szybkie i sprawne agencje i prokury pomocniczego towarzystwa przewozowego kolei, które na własność nie posiada ani jednego samochodu, lecz z którym liczą się wszyscy przedsiębiorcy samochodowi. Nawet bardzo komercyjne koleje prywatne nie prowadzą wobec tego

własnych przewozów samochodowych i wolą wykorzystać oferty przedsiębiorców.

O ile zaś chodzi o przewóz autobusowy — to i tu również urządzenie własnych imprez kolei wymaga silnego skomercjalizowania tych ostatnich. Przedsiębiorstwo autobusowe jest zupełnie nowym działem pracy, mało jeszcze wypróbowanem i zracjonalizowanem albo znormalizowanem Kolej, która bierze się do tej pracy, z trudem tylko uwalnia się od schematyczności, panującej na kolei. Nowy dział jako zupełnie wydzielony, jest kosztowny. Przyczem, mówiąc szczerze, kolej nie może przedsiębiorstwa takiego prowadzić po domowemu, jak to się w Polsce jeszcze częstokroć dzieje z przedsiębiorstwami prywatnemi. Wszelka zaś solidność powiodłaby przy schematyczności do deficytu, a to tembardziej, że naogół wszystkie ważniejsze szlaki intratne obsadzone są już przez inicjatywę prywatną.

Oczywiście, iż eksperymenty są zawsze pożądane. Zwłaszcza w terenie górskim, na linjach dowozowych. Natomiast kolej powinna przedewszystkiem do ostatka wyzyskać sam szlak szynowy, wprowadzając lekkie pociągi i motorowozy, zanim zdecyduje się na autobusowy przewóz zastępczy. Jeśli chodzi o dowóz — wyzyskać też trzeba porozumienie się z inicjatywą prywatną, albo też własne przedsiębiorstwa dowozowe oddawać do wykonywania inicjatywie prywatnej.

W poprzednich numerach wskazywano już niejednokrotnie na inne ważne zadania polityki komunikacyjnej: jako to ostrożne stosowanie polityki koncesyj *monopolowych*, gdyż mogą one przyczynić państwu niepomierne szkody za chwilowe zyski i zatamować inicjatywę komunikacyjną. Dalej ważnym momentem jest popieranie za wszelką cenę solidnych konstrukcyj krajowych. Dalej potrzeba popierania wszelkich wysiłków koncentracyjnych pomiędzy przedsiębiorstwami co umocni, zracjonalizuje i umożliwi postęp całej branży przedsiębiorstw zarobkowych. W Polsce odłogiem leży praca organizacji przedsiębiorstw przewozu towarowego. Wysiłki koncentracyjne Związku Autobusowego powinny być przeto popierane. Tylko bowiem organizacja może podnieść poziom przedsiębiorstw, ich siłę i przeto możliwość znaczniejszych uniwersalnych porozumień w zakresie podziału pracy i współpracy przewozowej. Należy też zawczasu sporządzić i wyznaczyć plan ogólny sieci przewozowej, potrzebnej w Polsce, z uwzględnieniem planu linii kolejowych.

Ogrom pracy leży odłogiem przed nadzorcą komunikacji, jakim jest dzisiaj wspólny Minister Komunikacji, szef kolei i zarazem protektor przewozu samochodowego. Zadania te porównać można z zadaniami dobrego gospodarza wielkiego folwarku, który ma do dyspozycji traktator, pług konny, samochód i konia, maszynę rolniczą i zwykłe narzędzia rolnicze. Gospodarz ten będzie wiedział dobrze, kiedy który ze sprzętów tych użyć. Wszystkie będą bardzo przydatne i bardzo niezastąpione. Sensacją może być dla kogoś, że w niektórych wielkich miastach amerykańskich przybyło ostatnio konnych zaprzęgów towarowych. Okazuje się jednak po bliższem zbadaniu rzeczy,

w pewnych warunkach terenowych i czasowych koń jest stanowczo ekonomiczniejszym od samochodu. To samo można powiedzieć, porównując kolej z samochodem. Postęp zaś, trzeba to sobie dobrze uprzytomnić, prawdziwy postęp—nie jest jedynie postępem technicznym, lecz również musi on być postępem ekonomicznym. Obydwa te hasła, postępu technicznego i ekonomicznego, stały równolegle przestrzegane i podjęte w imię wspólnego dobra gospodarki narodowej, powiodły nie jest to nic dziwnego. W pewnych branżach,

do ogólnego i lokalnego rozwiązania zagadnienia konkurencji, dzisiaj zawsze jeszcze zagadkowego i mało znanego. Poznanie bliższe tych spraw powinno być celem skupionych i skoordynowanych badań, współpracy i porozumienia tak sfer kolejowych, jak samochodowych i wreszcie kupieckich. Stąd potrzebnym wydaje się utrzymywanie stałego i żywego i bezpośredniego kontaktu pomiędzy reprezentacjami tych trzech sfer: zarządem kolei, związkami samochodowymi i Izbami P.-Handlowymi.

Inż. Peter

Znaczenie benzolu jako czynnika uszlachetniającego benzynę i mieszanke benzynowo - alkoholową.

Ogromny rozwój przemysłu samochodowego po wojnie i zaostrowana skutkiem tego walka konkurencyjna firm jak również panujące obecnie warunki ekonomiczne zmuszają konstruktorów do zwracania coraz większej uwagi na ekonomiczną pracę budowanych przez nich silników. Z drugiej strony wzmoczenie ruchu samochodowego na drogach publicznych, a w szczególności na ulicach miast, wymaga wozów o coraz lepszej akceleracji, co pociąga za sobą konieczność zaopatrywania samochodów w silniki o dużym zapasie mocy przy jednoczesnym jak najdalej idącym obniżeniu wagi własnej wozu. Obie te cechy, t. j. ekonomiczna praca i zdolność do dobrej akceleracji, (tak zwana „nerwowość“ silnika) dają się najlepiej osiągnąć przez zwiększenie stopnia sprężania silnika. Przy obecnym stanie techniki budowy silników

samochodowych, niewiele da się już osiągnąć pod względem zmniejszenia zużycia paliwa przy pomocy ulepszeń w nastawieniu rozrządu, zapłonu, zmian w przewodach ssących, ich grzaniu, zmian w kształcie komory wybuchowej i innych, bez zmiany stopnia sprężania. Wobec tego jedyną skuteczną drogą podniesienia sprawności silnika, co jest równoznaczne ze zmniejszeniem rozchodu paliwa, jest zwiększenie stopnia sprężania. Podniesienie stopnia sprężania jest o tyle skutecznym sposobem zwiększenia sprawności, że zmniejsza największą pozycję strat w bilansie cieplnym silnika, mianowicie stratę teoretyczną. Jak wiadomo sprawność idealnego obiegu teoretycznego, według którego pracują silniki wybuchowe, wyraża się wzorem.

$$\eta = 1 - \frac{1}{\varepsilon^{m-1}}$$

gdzie ε jest stopniem sprężania obliczonym ze wzoru

$$\varepsilon = \frac{V_c + V_s}{V_c}$$

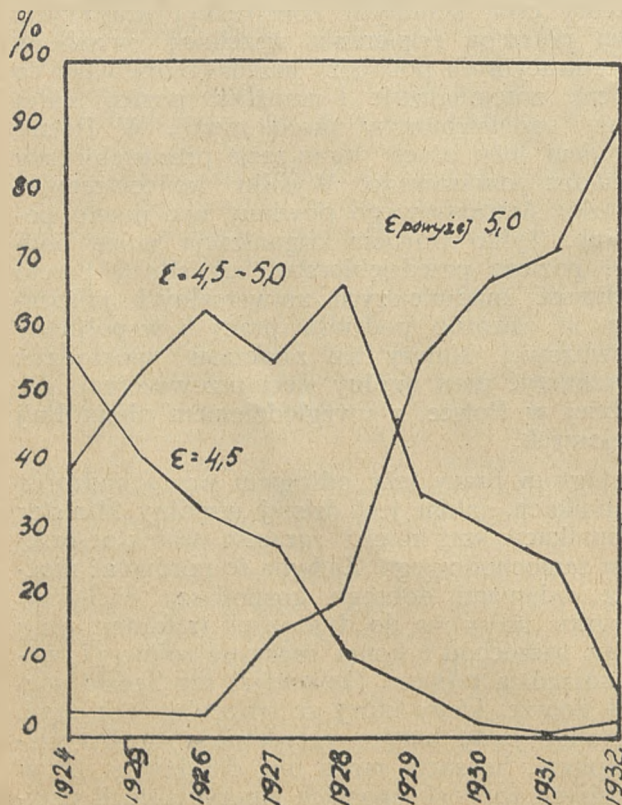
gdzie V_c — pojemność komory wybuchowej

V_s — pojemność skokowa cylindra

η — wykładnik politropy.

Z wzoru tego wynika, że sprawność silnika czyli stosunek ilości ciepła zamienionego na energię mechaniczną do ilości ciepła doprowadzonego do silnika w paliwie, wzrasta wraz ze stopniem sprężania. Zwiększanie mocy za pomocą podniesienia liczby obrotów względnie zastosowanie sprężarek jest też stosowane, jednakże prawie zawsze idzie w parze z podniesieniem stopnia sprężania, a to dla uzyskania ekonomicznej pracy silnika.

Jeśli zwrócimy się do statystyki, to zobaczymy znaczny wzrost w ostatnich latach ilości samochodów o stopniu sprężania powyżej 5. Ilustruje to wykres na rys. 1, zaczerpnięty z amerykańskiego czasopisma „Automotive Industries“ i odnoszący się do amerykańskich wozów osobowych. W Europie silniki o wyższych stopniach sprężania są jeszcze bardziej rozpowszechnione niż w Ameryce. Takie podniesienie stopnia sprężania stało się możliwe dzięki wprowadzeniu na rynek coraz lepszych paliw motorowych. Należy bowiem pamiętać, że konstruktorzy silników ograniczeni są co do wysokości stopnia sprężania budowanych silni-



Rys. 1.

ków, przez właściwości paliw, na których te silniki mają pracować, a w szczególności ich skłonności do detonacji, czyli tak zwanego „stukania”. Przeciwnie biorąc, benzyna samochodowa otrzymana z ropy naftowej przez zwykłą destylację i mającą odpowiednią krzywą destylację, posiada wszystkie cechy wymagane od paliwa, przeznaczonego do napędu silników samochodowych, z wyjątkiem jednej, a mianowicie: odporności na detonację („stukanie”). Ściśle rzecz biorąc, odporność benzyny na detonację zależy od jej składu chemicznego. Istnieją benzyny destylacyjne o znacznej nawet odporności na detonację, które są używane jako domieszki uszlachetniające do benzyn mniej odpornych. W naszych warunkach, gdzie gros benzyn pochodzi z ropy o charakterze parafinowym i ma stosunkowo niską odporność na detonację, zmuszeni jesteśmy uciekać się do innych środków tłumiących detonację, a mianowicie alkoholu, benzolu względnie cztero-etylu ołowiu. Z nich benzol znalazł szerokie rozpowszechnienie w Europie, a czteroetylen ołowiu w Ameryce i częściowo w Anglii.

Ze względu na to, że czteroetylen ołowiu został, jako preparat trujący zabroniony do użytku w Polsce, nie będziemy go rozpatrywali, a przejdziemy do omówienia zalet i wad benzolu i alkoholu.

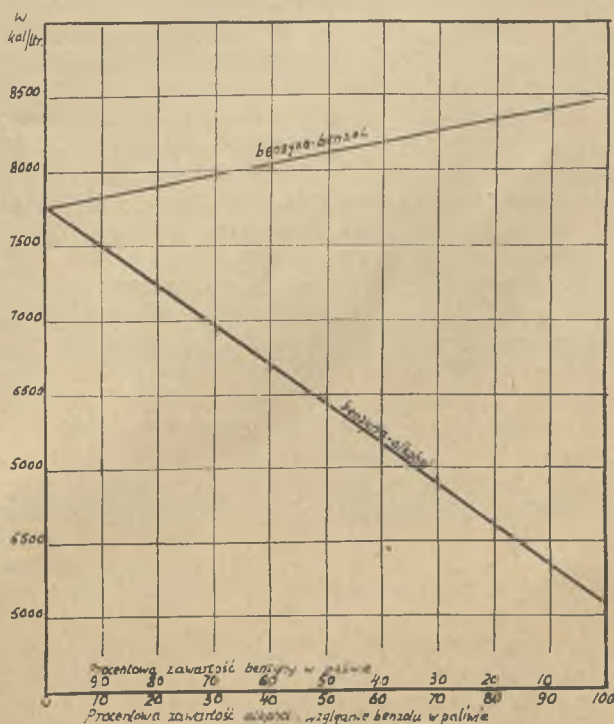
Ponieważ przymus doświadczenia alkoholu do benzyny samochodowej wejdzie niebawem w życie, zajmiemy się najpierw mieszkankami benzyno-alkoholowymi. Nie będziemy tu zupełnie poruszać strony gospodarczej zagadnienia, a zajmemy się niem wyłącznie z punktu widzenia technicznego. Mowa tu będzie wyłącznie o alkoholu bezwodnym, ponieważ tylko on może być zmieszany z benzyną w dowolnym stosunku. Największą zaletą alkoholu jest jego duża skuteczność jako czynnika tłumiącego detonację. Każde 10% alkoholu dodane do benzyny ponoszą jej liczbę oktanową*) (liczba oktanowa charakteryzuje nam odporność paliwa na detonację. Im ta liczba jest większą tem szlachetniejsze pod tym względem jest paliwo) o około 9 jednostek. Jak doświadczenie wykazało dla przeciętnego samochodu osobowego wystarcza paliwo o liczbie oktanowej około 65. Do samochodów bardziej „rasowych” stosowana jest benzyna o wyższych liczbach oktanowych, około 70—80, a nawet wyżej. Przyjmując, że dla naszych warunków wystarczyłaby benzyna o liczbie oktanowej około 65 i biorąc pod uwagę, że polska benzyna samochodowa ma liczbę oktanową około 56, widzimy, że dodatek około 10% alkoholu jest wystarczający. Z punktu widzenia automobilisty podniesienie liczby oktanowej za pomocą większego dodatku alkoholu do poziomu 75, i nawet wyżej, nie napotkałoby na żadne sprzeciw, gdyby nie dwie poważne wady alkoholu.

Wadami temi są: *niska wartość opałowa i skłonność do wytrącania się z mieszaniny z benzyną w okolicznościach, które niestety w praktyce zdarzają się b. często.* Nim jednak przejdziemy do omówienia tych wad, wspomniemy o innych jeszcze zaletach alkoholu, a to wysokim ciepłe

parowania i właściwości tworzenia mieszanin azeotropowych z benzyną. Pierwsza z nich daje nieco lepsze napełnienie cylindrów, obniżając temperaturę wchodzącego powietrza i ścianek cylindra. Rezultatem drugiej jest zwiększenie przenośności pary paliwa w temperaturach panujących w rurociągach ssących przy ustalonym ruchu silnika, co daje jednorodną mieszaninę i zapewnia dobry jej rozdział do cylindrów.

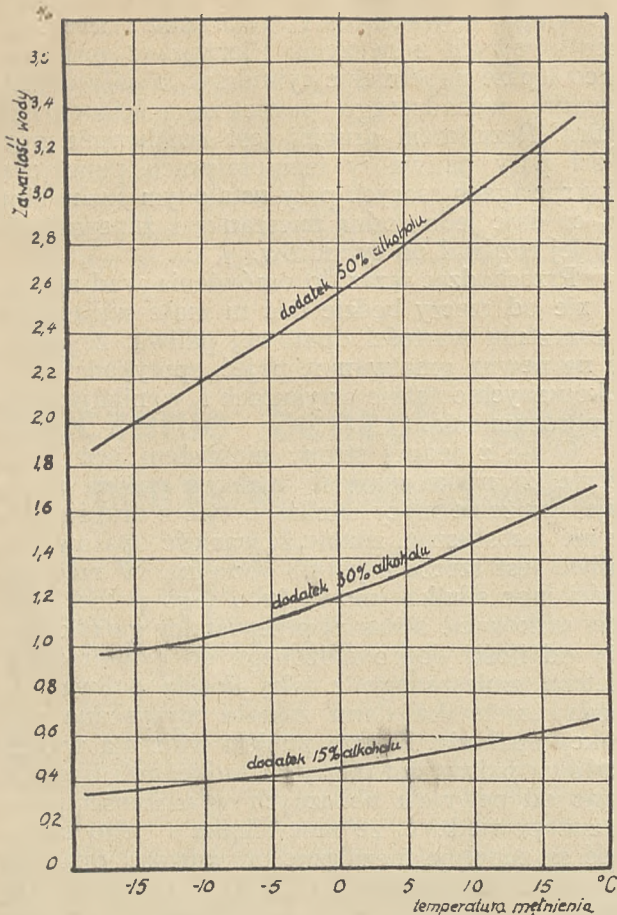
Przechodząc teraz do omówienia wad alkoholu, nie od rzeczy będzie dać tu małe wyjaśnienie o znaczeniu wartości opałowej paliwa, że względu na pewną gmatwaninę pojęć, spotykaną w publikowanych ostatnio artykułach i wynikające stąd nieporozumienia.

O ile z jednej strony nieścisłym jest twierdzenie, że niska wartość opałowa paliwa powoduje obniżenie mocy silnika, o tyle z drugiej strony nie jest słuszne, zdanie, że wartość opałowa paliwa jest rzeczą zupełnie obojętną. W rzeczywistości moc silnika (mowa tu o jego pełnej mocy przy całkowicie otwartej przepustnicy gaznika) zależy od ilości doprowadzonego do cylindrów powietrza, zmieszanego z taką ilością paliwa, aby każda cząsteczka tlenu została wyzwolona przy reakcji spalania. Z tego punktu widzenia wartość opałowa paliwa nie odgrywa żadnej roli i, abstrahując od pewnych ubocznych właściwości paliw, można powiedzieć, że moc silnika i jego sprawność są zupełnie niezależne od wartości opałowej paliwa, o ile doprowadzamy do niego mieszaninę paliwa z powietrzem o prawidłowym składzie. Ilość paliwa, tworzącego z powietrzem prawidłowo spalającą się mieszaninę, zależna jest od wartości opałowej paliwa. Ilość ta może być z bardzo znacznym przybliżeniem przyjęta jako odwrotnie proporcjonalna do wartości opałowej paliwa. Z powyższych rozważań wynikają dwa następujące wnioski. Pierwszy to, że o ile chcemy otrzymać prawidłową pracę silnika i rozporządzać jego



Rys. 2.

*) Liczba oktanowa charakteryzuje odporność paliwa na stukanie w silniku.



Rys. 3.

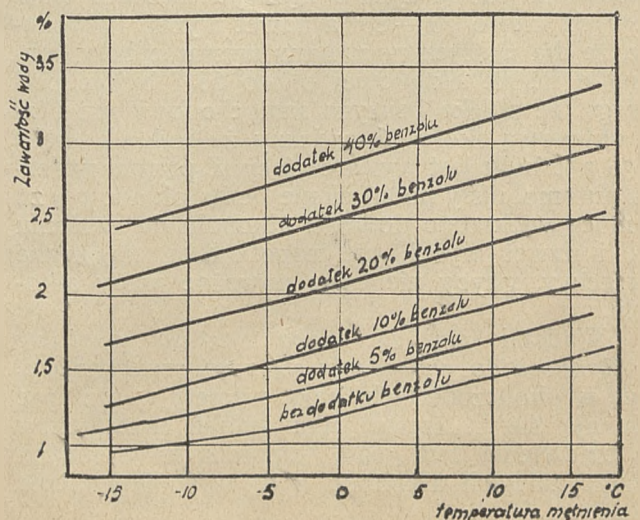
pełną mocą, musimy mu dawać zużycie paliwa odwrotnie proporcjonalne do jego wartości opałowej, i drugi, że dla automobilisty, obliczającego sprawność silnika jako stosunek ilości otrzymanej od niego pracy mechanicznej przez spalanie pewnej ilości paliwa, do wartości tego paliwa w groszach, wartość opałowa paliwa ma znaczenie pierwszorzędne. Rys. 2 podaje zależność wartości opałowych mieszanek alkoholowych i benzolowych w zależności od procentowej zawartości jednego z tych paliw w mieszance. Na wykresie podano wartości opałowe odniesione do jednego litra, ponieważ ta wartość interesuje automobilistę zarówno z punktu widzenia ekonomicznego (paliwa samochodowe są sprzedawane na litry) jak też i z punktu widzenia dostosowania regulacji gaźnika, który zasadniczo spełnia zadanie dozowania pewnej objętości paliwa do zużywanego przez silnik powietrza. Z wykresu widać, że wartość opałowa mieszaniny benzyny z alkoholem spada dość szybko ze wzrostem zawartości alkoholu. Dodatek 30% alkoholu, obniża wartość opałową paliwa około 7750 kal. (litr., dla czystej benzyny, do około 7000 kal) ltr. czyli zgrubsza o około 10%.

W tym więc stosunku trzeba będzie zwiększyć zużycie paliwa przez silnik, przy przejściu z napędu czystą benzyną na napęd 30%-ową mieszaną alkoholową, chcąc otrzymać od silnika tą samą moc co uprzednio.

Drugą poważną wadą alkoholu bezwodnego jako domieszki do benzyny jest jego hygroskopij-

ność. Alkohol bezwodny po pewnym, mniej lub więcej, długim okresie czasu, w zależności od warunków przechowywania, wchłania z atmosfery wilgoć. Mieszanka zawodnionego alkoholu z benzyną nie jest trwałą i w zależności od zawartości alkoholu w mieszaninie i stopnia jego zawodnienia rozdziela się w określonej temperaturze na dwie warstwy, dolną-alkoholu zawodnionego i górną - czystej benzyny. Krzywe podane na rys. 3 przedstawiają zależność temperatury mętnienia mieszanin alkoholu z benzyną w zależności od zawartości w nim wody. Temperatura mętnienia jest to temperatura przy której występuje początkowa faza wydzielania się z mieszaniny alkoholu (zawodnionego) w postaci bardzo drobnych kropelek, które następnie zbierają się stopniowo na dnie zbiornika, tworząc jednolitą warstwę. Krzywe podane są dla mieszanek zawierających dodatek 15 proc., 30 proc., i 50 proc. alkoholu. Widać z nich, że mieszanka jest tym wrażliwsza na zawodnienie im mniej alkoholu zawiera. Wynika z tego, też, że, dodając do zawodnionej mieszanki alkoholowej, benzyny, możemy spowodować jej rozwarstwienie. Te właściwości mieszanek alkoholowych wymagają zachowania bardzo daleko idących ostrożności przy manipulowaniu i przechowywaniu. Jako jedną z mniej zasadniczych ale przykrych wad alkoholu należy wymienić jego zdolność rozpuszczania lakierów i pokryć karoserji samochodowych. Ze względu na wymienione wady alkoholu, zagranicą nie stosuje się zupełnie mieszanek zawierających tylko benzynę i alkohol, natomiast używane są mieszanki trójskładnikowe z benzolem, który, dzięki swym właściwościom, doskonale kompensuje powyższe wady alkoholu. W niektórych krajach, jak np. Anglii, mieszanki alkoholowe są zupełnie nie używane, z wyjątkiem celów specjalnych, natomiast mieszanki benzyno-benzolowe cieszą się ogromnym powodzeniem. W naszych warunkach mieszanka trójskładnikowa będzie paliwem prawie idealnym, przedłużając znacznie okres pracy silnika bez remontu, dając „łagodny“ i cichy bieg silnika i polepszając jego akcelerację.

Benzol motorowy jest właściwie mieszaniną



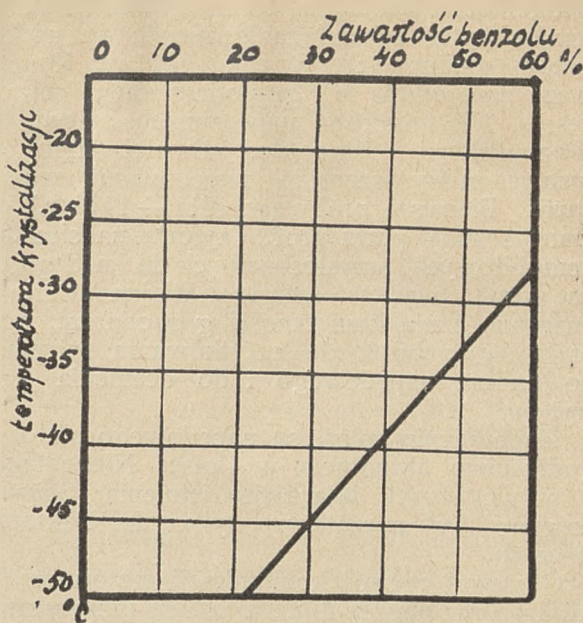
Rys. 4.

trzech węglowodanów grupy aromatycznych benzenu, toluenu i ksylenu. Czysty chemicznie benzoł, tak zwaŕny „benzen“ nie nadaje się jako paliwo, pomijając wysoki koszt, ze względu na wysoki punkt krzepnięcia. Natomiast benzoł motorowy, zawierający toluen, który krzepnie przy około -20°C nie nastrocza pod tym względem obaw nawet przy dodatkach do 60% jak to widać z wykresu na rys. 4, gdzie podano temperatury początku krystalizacji mieszaniny benzyny z benzołem. Widać z niego, że wypowiedane niekiedy obawy co do ewentualnego zatykania małych otworków w gaźnikach przez kryształki benzolu, są zupełnie bezpodstawne.

Jako czynnik tłumiący detonację, benzoł jest nieco mniej skuteczny od alkoholu. Każde 10% benzolu, dodane do benzyny podnoszą jej odporność na detonację o około 5 jednostek oktanych. Najważniejszymi jednak zaletami benzolu są jego wysoka wartość opałowa na litr, wyższa od benzyny i jego zdolność stabilizowania mieszaniny benzyny z alkoholem. Zwracając się do rys. 2 widzimy wzrost wartości opałowej mieszaniny ze wzrostem zawartości w niej benzolu. Przez dostatecznie duży dodatek benzolu możemy prawie całkowicie skompensować ujemny, pod tym względem wpływ dodatku alkoholu i uzyskać jednakowo ekonomiczną pracę silnika jak na czystej benzynie, a jeśli chodzi o silniki o dużym stopniu sprężania, to nawet bardziej ekonomiczną pracę aniżeli na benzynie ze względu na stłumienie detonacji i możliwość dania uboższej mieszaniny.

Przeprowadzone zagranicą wszechstronne badania nad różnymi stabilizatorami mieszanek benzynowo-alkoholowych, wykazały, że najkorzystniejszym z nich jest benzoł, ponieważ zapobiega on z jednej strony skutecznemu rozwarstwieniu mieszaniny, a z drugiej podnosi jej wartość opałową. Poza to dodatek do benzyny benzolu, polepsza znacznie jej krzywą destylacji, zwiększając ilość odparowaną do około 100°C co jest bardzo korzystne ze względu na tworzenie się jednorodnej mieszaniny paliwa z powietrzem i do bry jej rozdział do cylindrów. Pod tym względem benzoł, i alkohol działają w tym samym kierunku. Odnosi się to również do zwiększenia odporności na detonację. Krzywe na rys. 5 podają zależność temperatury zmiętnienia mieszaniny, zawierającej benzynę plus 30% alkoholu w zależności od stopnia jej zawodnienia i przy różnych dodatkach benzolu. Widać z tego wykresu, że dodatek 30% benzolu pozwala na prawie dwukrotnie większy dodatek wody, bez zmiętnienia, aniżeli mieszanina, zawierająca tylko benzynę i alkohol.

Reasumując, należy podkreślić raz jeszcze



Rys. 5.

główne zalety mieszanki trójskładnikowej benzynowo-benzolowo-alkoholowej w porównaniu z mieszanką benzynowo-alkoholową.

1). Większa wartość opałowa mieszanki trójskładnikowej, skutkiem czego mniejsze zużycie paliwa na 100 km. W tej samej objętości kupujemy większą ilość jednostek cieplnych, które mogą być zamienione na pracę mechaniczną.

2). Większa trwałość mieszanki trójskładnikowej, skutkiem czego nadzwyczajne ostrożności przy przechowaniu i manipulowaniu są niepotrzebne.

3). Większa odporność paliwa trójskładnikowego na detonację, skutkiem czego „łagodny“ i cichy bieg silnika, dobra akceleracja, zwiększona długotrwałość silnika i wozu.

Od Redakcji.

Artykuł p. Inż. Petera o znaczeniu benzolu jako środka uszlachetniającego benzynę, uważaliśmy za tak ważny, iż umieściliśmy go bez wszelkich komentarzy, pomimo że nasuwają się co oceny samego alkoholu.

W następnym numerze „Autobusu“ postaramy się umieścić odnośne oświeślenie w tym względzie dla pełnego zorientowania pp. czytelników w tym tak niezmiernie doniosłym dla nas zagadnieniu, mającym być podstawą dla ustalenia wytycznych tak pod względem teoretycznym jak i praktycznym, dla polityki paliwowej motorów spalinyowych.

Jan Granat

Zastosowanie w Europie mieszanek spirytusowych dla celów napędowych

(ciąg dalszy)

POLSKA.

Jako kraj wybitnie rolny, Polska należy do szeregu państw Europy w których sprawa pro-

dukcji spirytusu na większą skalę i jego zbyt stanowią pierwszorzędne zagadnienie gospodarcze. Jak już podkreślone zostało na początku tego

artykułu, przed wojną, w Kongresówce i Poznaniu, silników spalinowych. W roku 1911 w Kongresówce pracowało w gospodarstwach rolnych przeszło 100 silników, napędzanych spirytem, w Poznańskim i Małopolsce również silniki spirytusowe miały szerokie zastosowanie w rolnictwie. Pierwsze próby (w 1911—1914 r.) dokonane zostały przez prof. Taylor'a na silnikach lokomobilowych, przystosowanych do każdego paliwa: nafta, benzyna, spirytus. Wojna światowa i związane z nią konieczności gospodarcze, przyczyniły się wybitnie do użytkowania spirytusu, jako paliwa napędowego i do oceny zalet spirytusu.

Zagadnienie spirytusu napędowego stało się zagadnieniem aktualnym w Polsce Niepodległej już w pierwszych latach jej istnienia. Spirytus stosowany był początkowo tylko do traktorów rolniczych.

Olbrzymi rozwój komunikacji motorowej lat ostatnich oraz niewspółmierny z tem przyrost produkcji benzyny krajowej, wysunęły na czoło zagadnień gospodarczych sprawę paliwa napędowego krajowej produkcji, t. j. sprawę spirytusu jako środka napędowego.

Cały szereg fachowców, wzorując się na postępie spirytusu napędowego w Europie Zachodniej, oraz, mając nabytą praktykę z lat wojny, w tej czy innej armji, gdzie spirytus wykazał się jako paliwo o wybitnej jakości — rozpoczęło badania nad komponowaniem najbardziej odpowiadających dla naszych warunków mieszanek spirytusowych. Wybitne zasługi na tem polu wykazali znani badacze, jak prof. Iwanowski, prof. Taylor, prof. Dominik, inż. Lütze-Birk, inż. Kączkowski, inż. Jezierski, inż. Rotstein, inż. Przedpełski i t. d., którzy opracowali cały szereg recept na takie, lub inne mieszanki spirytusowe, dwaj zaś ostatni położyli duże zasługi na polu zorganizowania produkcji spirytusu bezwodnego.

I OKRES

Badania nad zastosowaniem do napędu spirytusu uwodnionego.

Dyrekcja Państwowego Monopolu Spirytusowego, oceniając poważnie możliwości zastosowania spirytusu jako środka napędowego, oraz jego przydatność i zdolności motoryczne, w 1927 r. zarządziła prowadzenie prób nad mieszankami spirytusowymi, prób porównawczych w odniesieniu do benzyny.

Narazie, próby te były przeprowadzone we własnym zakresie Dyrekcji; w tym też celu wyłoniona została Komisja z pośród fachowców Dyrekcji. Komisja powyższa pod przewodnictwem inż. Czajkowskiego przeprowadziła badania nad mieszanką inż. Jezierskiego i częściowo inż. Przedpełskiego, t. zw. mieszanką „Kutnowską”. Niestety, inż. Jezierski nie życzył sobie pierwotnie ujawnienia swej mieszanki i skład jej ścisły nie był dokładnie znany. W g. danych analitycznych Centralnego Laboratorium Chemicznego Dyrekcji Państwowego Monopolu Spirytusowego skład jej w przybliżeniu był następujący:

Ca 50% spirytusu rektyf. II gat. 94⁰+25% benzyny + 10% gazoliny + dodatek naftaliny. Górna wartość opałowa ustalona została dla powyższej mieszanki przez Chemiczny Instytut Badawczy na 8542 cal.gr. benzyny zaś na 11030 cal.gr.

Skład pierwotnej mieszanki inż. B. Przedpełskiego, t. j. „Kutnowskiej” był następujący: 50% spirytusu 96⁰ + 5% benzolu.

Górna wartość opałowa wynosiła ca 9800 cal.gr.

Badania Komisji polegały na próbach standowych i próbach drogowych. Próby standowe dokonywane były w hamowni własnej Dyrekcji Państwowego Monopolu Spirytusowego przy zastosowaniu silnika „Benz'a” i hamulców Prony'ego, przyczem porównywano zużycie mieszanki do zużycia benzyny na KM/godz. przy równym obciążeniu.

Próby drogowe miały na celu wykazanie sprawności mieszanek zgłoszonych do prób i również porównanie ilości zużycia mieszanek w odniesieniu do zużycia benzyny.

Próby trwały w okresie od 24-IX 1927 r. do 24-III 1929 r. Próby drogowe były wykonywane na różnych odcinkach; do prób były wzięte 4 samochody ciężarowe, 2 — firmy „Berliet” 4⁰ cylindrowe 45 KM. i firmy „Benz” — osobowy 4⁰ cylindrowy 45 Km. — badania dokonywano w ten sposób, iż z tem samym obciążeniem na tej samej trasie, jeden samochód napędzany benzyną, a drugi identyczny — mieszanką spirytusową.

W rezultacie prób Komisja otrzymała następujące wyniki dla mieszanki Jezierskiego:

I *Próby standowe* — silnik „Benz” — 4⁰ cylindrowy \varnothing cyl. — 100 mm, skok tłoków S — 150 mm, moc — ok. 26 KM — umocowany na fundamencie i obciążony hamulcem Prony'ego.

Obciążenie silnika w KM efektyw.	0	8	15	20
Zużycie benzyny w ltr. na 1 KM ef./godz.	—	1,164	0,720	0,580
Zużycie mieszanki w ltr. na 1 KM ef./godz.	—	0,578	0,440	0,405
Zużyto mniej mieszanki niż benz. w %	55%	49,5%	39%	30,2%
Zużyto więcej benzyny niż miesz. w %	122%	98%	62%	43,2%

II *Próby raidowe* robione były bez wyregulowania karburacji.

Próby rozpoczęte w dn. 10 listopada 1927 r. i zakończone w marcu 1928 r. odbywały się w różnych warunkach atmosferycznych.

WYNIKI PROB.

- Rozruch silnika** — łatwiejszy niż w tych samych warunkach — na benzynie.
- Zarzucanie świec** — nie zauważono.
- Smarowanie** — normalne
- Bieg silnika** — równy: nie ma potrzeby częstej zmiany biegów przy zmiennym profilu drogi. Samochód łatwo rozwija swoją szybkość maks.
- Powietrze** — Powiększenie dopływu dodatkowego powietrza, stosowane przy próbach raidowych, dało rezultaty ujemne w postaci zwiększonego zużycia mieszanki. Wobec tego próbę na standzie przeprowadzono bez dopływu powietrza dodatkowego, osiągając b. dobre wyniki — z czego wniosek, że nadmiar powietrza dla mieszanki jest mniejszy niż dla benzyny.
- Spalanie** — jak stwierdzono aparatem Orsat'a — zupełne, dające 13% CO₂ i 0% CO; zapachu i dymu nie stwierdzono.
- Karburacja** — Pomimo większego ciężaru gatunkowego mieszanki (0,8052), niż benzyny, nie stwierdzono potrzeby obciążania pływaków Biorąc pod uwagę większy ciężar gatunkowy mieszanki, stosowano początkowo większe żyktery (gaźniki), jednakże dalsze próby wykazały, iż otrzymuje się daleko lepsze wyniki przy mniejszych żykterach.

Zasysanie

— odbywa się zupełnie normalnie; nie stwierdzono potrzeby regulacji poziomu w normalnym karburatorze.

Sprężanie

— takie same, jak w benzynie.

Zmiany w silniku

— Żadnych zmian w silniku poza wyregulowaniem karburacji w sensie zmiany żyklerów i kompensatorów na mniejsze co daje lepsze wyniki, ale nie jest konieczne mieszanka nie wymaga.

WNIOSKI

W wyniku omawianych wyżej prób, a w szczególności próby standowej, jako przeprowadzonej na stałym i tym samym dla mieszanki i benzyny silniku, a więc w warunkach dla obu paliw identycznych — Komisja stwierdziła: 1^o Mieszanka inż. Jezierskiego, jako materiał pędny dla silników spalinowych nadaje się w zupełności, dając nie gorsze, a raczej nieco lepsze rezultaty niż benzyna; 2^o mieszanka, spalając się całkowicie z zerową, względnie minimalną zawartością CO (tlenku węgla) pod względem zanieczyszczenia powietrza szkodliwymi gazami odlotowymi — stoi bezwarunkowo wyżej od benzyny.

Zaznaczyć należy, iż otrzymując powyższe wyniki, Komisja stwierdziła, że przy zastosowaniu mieszanki, zachodziło w czasie jazdy zanieczyszczenie karburatorów i żyklerów, nie zostało jednakże ustalone, czy to zanieczyszczenie wynikało z samej mieszanki, czy też ze środka skażania. Wobec tego, iż jako środka skażania używano spirytusu metylowego i olejów ketonowych, mogłoby to pochodzić również od tego drugiego środka skażania.

Komisja powyższa dokonała też próbną jazdę na mieszance prof. Iwanowskiego i „Kutnowskiej“, przyczem i te mieszanki wykazały się jako paliwa dobre.

A. Barczewski

O ubezpieczeniach.

Rozwoju wypadków wprowadzenia przymusu ubezpieczenia pp. przedsiębiorców autobusowych od odpowiedzialności cywilnej, mieliśmy klasyczny przykład rezultatów odpowiednio przeprowadzonej zbiorowej akcji przez Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

Ustaliliśmy bowiem równoległą dwutorową akcję, zaakceptowaną przez szereg zebrań Zarządu Zw. Zw. jak i ostatni ogólny Zjazd w Warszawie, który postanowił:

1) dążyć do powołania do życia Wzajemnego Towarzystwa Ubezpieczeń właścicieli pojazdów mechanicznych przez zebranie odpowiedniej ilości udziałów sto-złotowych na ogólną sumę 200.000 zł, a co wypadaloby mniejwięcej po jednym udziale na autobus;

2) ewentualnie zawrzeć z jednym względnie z grupą Towarzystw Ubezpieczeniowych umowę co do generalnej reprezentacji i dzięki masowości akcji uzyskać odpowiednią zniżkę taryfową jak i rabaty.

Wytyczne te były podstawą naszej działalności. Przez pierwszą akcję zrealizowaną tylko w części, bo ograniczoną niestety do samego jedynie opracowania statutu, planu działalności, warunków taryfowych ustalonych na podstawie sprawdzianu statystycznego co do wypadków autobusowych,—wyjaśniliśmy sobie ukryte źródła zysków Towarzystw Ubezpieczeniowych, jak i istotną dopuszczalną wysokość taryfy. Ze zbiorem 200.000 zł. było znacznie gorzej. Co do drugiego kierunku naszej pracy, to dzięki wydatnemu poparciu P. Ministra inż. Gallota udało się pomysłnie rozwikłać trudności związane z nadmiernymi żądaniami Towarzystw Ubezpieczeniowych, a to przez zawarcie umowy z Towarzystwem Riunione Adriatica di Sicurta.

Taryfy początkowe sięgające sumy ca 1120 zł za ubezpieczenie autobusów w b. zaborze rosyjskim, spadły do sumy 600 zł. co prawda obejmując swym ubezpieczeniem jedynie roszczenia podróży w stosunku do przedsiębiorców w myśl § 50 Rozp. Wykonawczego.

W ten sposób udało się nam już zaoszczędzić przeszło 1 milion złotych, zaś Towarzystwo Ubezpieczeniowe Riunione Adriatica di Sicurta mając szerokie wyrównanie dzięki posiadaniu większej ilości polis ubezpieczeniowych również ma możliwość pójścia w naszym kierunku.

Niestety nie wszyscy przedsiębiorcy zrozumieli wartość tej kolektywnej akcji. Oczywiście jak zwykle Związek Krakowski w sposób sobie właściwy wykorzystawszy chwilową zniżkę, uważał za odpowiednie zawrzeć oddzielną umowę, niż wspólnie ze Zw. Zw., który to proponował, lecz niestety jak zwykle spotkał się z niezrozumiałym dla niego stosunkiem.

Widocznie jednak, że wykorzystanie akcji Zw. Zw. doraźne jest dla Związku Krakowskiego właściwsze niż lojalna i na wzajemnym zaufaniu oparta współpraca.

Pomijając już to, że umowa Zw. Zw. dla przedsiębiorców będzie zawsze lepsza od jakiegokolwiek umowy lokalnej organizacji dysponującej kilkunastoma czy kilkudziesięcioma autobusami, to jednak tego rodzaju taktyka dokładnie charakteryzuje system działania tego typu organizacji, która jednocześnie działa na szkodę ogółu przedsiębiorców, obniżając opinię w pewnym stopniu wobec Towarzystw Ubezpieczeniowych w siłę i spistość organizacji naczelnej przedsiębiorców autobusowych.

Czy to jest właściwe, niech odpowiedzą Ci, których stać na obiektywny pogląd i ocenę zasług lepszej części przedsiębiorców, a którzy swoją postawą i udzielonym poparciem Zw. Zw. umożliwili wyjście z początkowo b. ciężkiej sytuacji.

Wtedy jednak, ani Związku Krakowskiego ani innej organizacji nie było któraby nam dopomogła.

Za to teraz mamy w pełni możliwość oceny charakterów wielu „wybitnych“ działaczy na naszym polu, którzy ulegają w mniejszym lub większym stopniu podszeptom osobistych interesów na niekorzyść ogółu.

Jak zwykle w takich przełomowych wypadkach mamy wyraźną dyrektywę ze strony Związku Wielkopolskiego.

Na ostatnim Walnym Ich zgromadzeniu odbytym w dniu 28 lutego b. r. w Poznaniu zapadła uchwała wykluczająca bezwzględnie z organizacji tych członków, którzy złamali solidarność i na własną rękę się ubezpieczyli po 1 lutym 1933 r.

Jest to decyzja nietylko konieczna z punktu widzenia dzisiejszej chwili, lecz i jutra.

Zbliża się bowiem chwila rozdziału koncesji. Czy Związek Wojewódzki będzie mógł działać w sposób obiektywny, o ile jego członkowie nie będą honorowali własnych uchwał, zaś władze organizacji będą w czułym poszukiwaniu doraźnych i swoistych zysków.

Przy układni takich stosunków czy możemy domagać się od Władz zaufania dla naszej organizacji, gdy sami ze swej strony nie będziemy mieli w dostatecznej ilości wzajemnego szacunku jak i oceny godności dla współtowarzyszy pracy.

Dlatego musimy wypalić z pośród nas te wszystkie dzisiejsze niedomagania, o ile istotnie mamy być budowniczymi racjonalnie zorganizowanych przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi.

Wygrana w sprawach ubezpieczeniowych to dowód, że można jednak przeprowadzić zbiorową akcję już wśród dzisiejszych przedsiębiorców, że stać ich na wspólny wysiłek i walkę o ochronę interesów.

W ciągu kilku najbliższych tygodni okaże się, o ile przedsiębiorcy zrozumieli i ocenili sytuację oraz czy się dostatecznie dostosowali do współczesnych metod, akcji.

Każdy, który dzisiaj złamie nasz front musi być wyraźnie podkreślony, jako typ małoduszego i skazanego na zagładę przedsiębiorcy, który nie potrafi się zdobyć na szacunek ani dla własnej osoby, ani dla swojej organizacji.

Nasza umowa ubezpieczeniowa nietylko że zapewnia najlepsze warunki, bo nawet rewizję obecnie obowiązującej taryfy ubezpieczeniowej, o ile w walce konkurencyjnej nastąpi odpowiednia zniżka przy równoczesnym zachowaniu odpowiedniej prowizji i superprowizji a obliczonej w zależności od ilości zgłoszonych do ubezpieczenia autobusów, lecz co więcej nietylko dzięki zbiorowej umowie zapewnimy ochronę interesów dla obecnie ubezpieczonych za naszym pośrednictwem przedsiębiorców, lecz już teraz dla roku przyszedłego o tyle lepsze warunki zapewniamy, o ile dzisiaj wykażemy dostateczną spistość i odpowiednie zrozumie dla akcji zbiorowej.

Po zakończeniu akcji ubezpieczeniowej, Związek Związków już opracowuje program pracy w innym kierunku, równie w bardzo poważnym stopniu zmniejszającym dotychczasowe koszty eksploatacyjne pp. przedsiębiorców, a o czem doniesiemy we właściwym terminie.

Rozumiemy bowiem doskonale, że organizacja o tyle przywiąże do siebie członków, o ile będzie w właściwy sposób chroniła interesy członków.

Nie należy zapominać, że na tej drodze będziemy napotykali jednak na wielkie trudności, które jednak złamiemy, szkoląc równocześnie, charaktery w walce o lepsze jutro.

Punktualność

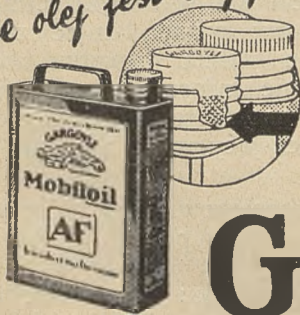
to zasadniczy warunek rentowności przedsięwzięcia. Ruch Pańskich autobusów może odbywać się pogodę i warunki drogowe. Autobusy

biorstwa autobusowego! punktualnie bez względu na Pańskie będą przybywać punktualnie co do sekundy,



jeśli Pan przez »właściwe smarowanie« zabezpieczy Swe maszyny przed uszkodzeniami i przedwczesnymi defektami t. zn. jeśli Pan dla Swego parku samochodowego używać będzie odpowiednią markę GARGOYLE MOBILOIL według Tabeli Polecającej.

Nieszkodliwa plomba pod nakretką daje pewność, że olej jest oryginalny.



GARGOYLE MOBILOIL niewątpliwie przyczyni się do punktualnego i prawidłowego funkcjonowania Pańskiego przedsiębiorstwa, co przyniesie Panu zadowolenie pasażerów, wzmożenie frekwencji na Pańskich liniach, a temsamem zwiększenie dochodów.

Gargoyle Mobiloil

ZAREJ. MARKA OCHRONNI

VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE — WARSZAWA

Ankiewicz

Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy autobusów

Na mocy ustawy z dnia 14 marca 1932 (Dz. U. R. P. Nr. 32 poz. 336) Ministra Komunikacji rozporządzeniem z dnia 6 lipca 1932 (Dz. U. R. P. Nr. 95 poz. 821) uzależnił otrzymanie koncesji na uprawianie zarobkowego przewozu osób i towarów pojazdami mechanicznymi na drogach publicznych poza obszarami jednej gminy od złożenia przepisanej kaucji wzgl. od wykazania się z zawarcia umowy ubezpieczenia na zabezpieczenie roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej powstałych wskutek wykonywania przewozów. Wysokość kaucji wynosi po 1500 zł. od każdego miejsca w autobusie, zaś 8000 zł. od każdej tonny nośności wozu ciężarowego, natomiast sumy gwarancyjne ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wynosić mają 10.000 zł. za uszkodzenie zdrowia lub ciała jednej osoby, 30.000 zł. za uszkodzenie zdrowia lub ciała kilku osób wskutek jednego wypadku oraz 2000 zł. za uszkodzenie cudzej własności. Jakkolwiek koncesjonariusz zależnie od swojej woli przy staraniach o koncesję może przedstawić kaucję lub polisę na ubezpieczenie, to jednak alternatywa ta jest tylko pozorną. Jeżeli się bowiem zważy, że kaucja ma być złożona w gotówce, w popularnych papierach wartościowych lub w postaci dostatecznie pewnej gwarancji bankowej czy hipotecznej, to jednak należy przyjąć, że przy obecnych warunkach pieniężnych złożenie kaucji przez koncesjonariusza może stanowić zupełnie rzadki wyjątek i z reguły koncesjonariusz będzie się mógł wykazać tylko polisą z zawartego ubezpieczenia.

Ze względu na brak ustawowej delegacji Minister Komunikacji nie mógł w wydanym przez siebie rozporządzeniu nałożyć na zakłady ubezpieczeń jakiegokolwiek obowiązków i ustanawiać dla nich jakiegokolwiek normy wiążące. Nie mogąc tego zrobić bezpośrednio rozporządzenie osiągnęło jednak ten cel w sposób pośredni postanawiając, że umowa ubezpieczenia, o ile ma zwalniać koncesjonariusza od obowiązku złożenia kaucji, musi odpowiadać specjalnym przez rozporządzenie przewidzianym zasadom, gdyż inaczej władza koncesyjna nie uzna ubezpieczenia za odpowiadające przepisom rozporządzenia i zażąda albo dostosowania ubezpieczenia do tych przepisów albo złożenia kaucji.

Warunki, jakim winna odpowiadać umowa ubezpieczenia, omawiane są w § 21 rozporządzenia w punktach 1—5. Ich ideę przewodnią stanowi dążność do zapewnienia poszkodowanemu na skutek wypadku wypłaty należnego odszkodowania przez podstawienie mu wypłacalnego dłużnika, a więc zakładu ubezpieczeń. Rozporządzenie przepisuje, że umowa ubezpieczenia w zasadzie ma być zawarta według typu umowy (t. zw. ogólnych i szczególnych warunków ubezpieczenia) zatwierdzonego przez władzę nadzorczą. Jednak w g rozporządzenia typ umowy ubezpiecze-

nia winien odpowiadać następującym 3 zasadom: 1) zatwierdzony przez władzę nadzorczą typ umowy nie może być wolą stron zmieniony, chyba tylko w kierunku rozszerzenia odpowiedzialności T-wa za wypadek; 2) niewypełnienie przez ubezpieczającego obowiązków umową przewidzianych nie może zwalniać zakładu ubezpieczeń od odpowiedzialności za wypadek, o ile wynikające z niego roszczenie jest objęte zakresem odpowiedzialności zakładu ustalonym w typie umowy oraz 3) że koncesjonariusz może podjąć odszkodowanie tylko wówczas, jeżeli się wykaże, że roszczenie poszkodowanego z powodu wypadku zostało zaspokojone wzgl. jeżeli poszkodowany zgadza się na wypłatę odszkodowania do rąk koncesjonariusza.

Według obowiązujących postanowień do zatwierdzonego przez władzę nadzorczą typu umowy ubezpieczenia, strony zawierające umowę mogą wprowadzać za wspólną zgodą zmiany ograniczające zakres odpowiedzialności zakładu w stosunku do zakresu przewidzianego typem umowy. Mogą zatem zarówno zwiększyć ilość tych rodzajów roszczeń, które jakkolwiek wywołane wypadkiem ubezpieczeniowym będą wyłączone z pod odpowiedzialności zakładu, jak również mogą zwiększać przypadki, w których zakład z powodu niedochowania przez ubezpieczającego warunków umowy będzie wolny od obowiązku odszkodowania. Ta wolność stron wprowadzania do umowy ubezpieczenia ograniczeń w obu kierunkach została im odjęta i strony mogą tylko albo podnieść wyższe sumy gwarancyjne albo zwiększyć zakres odpowiedzialności zakładu za wypadek przez normy rozporządzeniem przewidziane.

Najdonioślejszą jednak ze zmian, jakie wprowadza rozporządzenie, to zasada druga, według której zakład nie może być zwolniony od odpowiedzialności za szkodliwy wypadek z powodu naruszenia obowiązków umownych. Niema umowy ubezpieczenia bez obowiązków nałożonych na ubezpieczającego. Zadaniem ich jest ustalić stan ryzyka w chwili zawarcia umowy ubezpieczenia, niedopuszczenia do zmiany ryzyka, zmniejszenia skutków szkody w razie zajścia wypadku ubezpieczeniowego i udzielenie informacji o zajściu samego wydarzenia. Obowiązki te są tem liczniejsze, im bardziej ubezpieczający może wpłynąć na zmianę stanu ryzyka.

Jeżeli chodzi o ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, posiadaczy pojazdów mechanicznych, to dotychczasowy typ tej umowy przewidywał następujące obowiązki: obowiązek dokładnego i prawdziwego podania okoliczności ryzyka, obowiązek zawiadomienia zakładu o zwiększeniu ryzyka, o pozbyciu pojazdu, obowiązek zmniejszenia, o ile możliwości, skutków powstałego wypadku oraz obowiązek doniesienia o zajściu wypadku i udzielenia o nim wszelkich informa-

cyj, jak również udzielenia zakładowi wszelkiej pomocy w toczącym się z powodu wypadku procesie. Niewykonanie powyższych obowiązków było obłożone sankcją zwolnienia zakładu od odpowiedzialności za wypadek, chyba, że ubezpieczający nie ponosił winy za niewykonanie obowiązku wzgl. zaniedbanie obowiązku nie wpłynęło na powstanie wypadku wzgl. na rozmiary wywołanej szkody. Poza tą sankcją przysługiwało zakładowi prawo odstąpienia od umowy ubezpieczenia każdego czasu w razie stwierdzenia naruszenia przez ubezpieczającego obowiązków, jakie spełnić należało przed zajściem wydarzenia.

Według brzmienia rozporządzenia z obu powyższych sankcyj, jakimi w umowie ubezpieczenia zagrożonem zostało niewykonanie przez ubezpieczającego obowiązków umownych, typ umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy autobusów może przewidywać tylko sankcję drugą, a więc w razie niewykonania obowiązków, nałożonych na ubezpieczającego, zakład może zastrzec sobie wypowiedzenie umowy. W przeciwnieństwie jednak do dotychczasowego stanu rzeczy zakład nie może wypowiedzieć umowy bez zachowania terminu wypowiedzenia, gdyż o swoim zamiarze musi zawiadomić przynajmniej na 8 dni naprzód właściwą władzę koncesyjną, a to pod rygorem bezskuteczności wypowiedzenia. Natomiast o ile chodzi o drugą sankcję, a więc o zwolnienie zakładu od odpowiedzialności w razie niewykonania przez ubezpieczającego obowiązku umownego, to rozporządzenie postanawia, że umowa takiej sankcji zawierać nie może, chyba że składka za ubezpieczenie nie została zapłacona. Poza tym jedynym wyjątkiem zakład w razie zajścia wypadku obowiązany jest do świadczenia choćby ubezpieczający wykroczył przeciwko obowiązkowi umownemu, o ile, jak dodaje rozporządzenie, powstałe roszczenie było objęte zakresem odpowiedzialności zakładu. To ostatnie zastrzeżenie uniemożliwiałoby wyciągnięcie jakichkolwiek wniosków o doniosłości omawianego przepisu rozporządzenia i o rozmiarach odchylenia w zakresie odpowiedzialności zakładu za wypadek w stosunku do dotychczasowego typu umowy omawianych ubezpieczeń, gdyż zależało to od tego, w jakim zakresie zakłady mają odpowiadać za wypadek w g nowozatwierdzonego typu umowy.

Zestawiając nowozatwierdzony typ umowy z dotąd obowiązującymi warunkami od odpowiedzialności cywilnej należy stwierdzić, że zakres odpowiedzialności zakładów w nowych warunkach jest znacznie węższy niż w warunkach dotychczasowych, gdyż nowe warunki zawierają znacznie więcej roszczeń wyłączonych z pod odpowiedzialności zakładu. Poza dotychczasowymi wyłączeniami z pod zakresu odpowiedzialności zakładów wyłączone nadto zostały następujące roszczenia: powstałe z umowy ubezpieczenia roszczenia, jeżeli przy zawarciu umowy ubezpieczający podał wadliwie okoliczności ryzyka; roszczenia powstałe z umowy, jeżeli ubezpieczający nie doniósł o zwiększeniu niebezpieczeństwa spowodowanego za jego wiedzą i wolą; roszczenia powstałe od chwili, kiedy pojazd mechaniczny wskutek jego pozbycia przestał być w posiadaniu ubezpieczającego i wreszcie roszczenia powstałe z umowy, jeżeli ubezpieczający po zajściu wypadku nie

doniósł o nim zakładowi, nie starał się o zmniejszenie szkody lub nie popierał zakładu w procesie. Wszystkie tu wymienione roszczenia, wyłączone z pod zakresu odpowiedzialności zakładu, nie mieściły się w dotąd stosowanym typie umowy w postanowieniach o zakresie odpowiedzialności zakładu z tej prostej przyczyny, że były ujęte jako obowiązki ubezpieczającego i obwarowane sankcją, że niewypełnienie ich pociąga za sobą utratę odszkodowania. Wobec jednak brzmienia rozporządzenia, które zabrania stronom umieszczenia w umowie takiej sankcji za niewypełnienie obowiązków umownych, zakłady zmniejszyły swój zakres odpowiedzialności o to właśnie roszczenia, które powstały z umowy, przy której ubezpieczający dopuścił się naruszenia obowiązków. W ten sposób należy stwierdzić rozmiar odpowiedzialności zakładów w nowym typie umowy, ułożonym zgodnie z przepisami rozporządzenia, nie został prawie zupełnie rozszerzony i to postanowienie rozporządzenia, w g którego zakład nie może być zwolniony od odpowiedzialności z powodu naruszenia przez ubezpieczającego obowiązków, nie zrodziło żadnych prawie praktycznych wyników.

O ile chodzi o wypłatę odszkodowania, rozporządzenie jak zaznaczono postanawia, że odszkodowanie może być wypłacone ubezpieczającemu tylko wówczas, jeżeli ten się wykaże, że roszczenie poszkodowanego zostało zaspokojone wzgl. jeżeli poszkodowany zgadza się na wypłatę odszkodowania do rąk koncesjonariusza. Rozporządzenie zatem stwarza gwarancję dla poszkodowanego, że należne mu odszkodowanie nie dostanie się do rąk koncesjonariusza przed zaspokojeniem jego pretensji. Według dotychczasowego typu umowy zakład miał prawo wypłacić odszkodowanie poszkodowanemu, o ile uprzedził o tem ubezpieczającego, obecnie natomiast zakład jest zobowiązany nie wypłacać odszkodowania w razie niezaspokojenia roszczeń poszkodowanego.

Zestawiając powyższe uwagi, należy przyjąć, że wprowadzając rozporządzeniem Ministra Komunikacji przymus ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy autobusów nie wprowadził zasadniczo prawie żadnych zmian do tych ubezpieczeń, które zakłady uprawiały dotąd na zasadzie dobrowolnej umowy stron. Do istotniejszych należą bowiem tylko następujące zmiany: strony nie mogą zmniejszać zakresu odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń poniżej norm ustalonych, zatwierdzonych przez władzę nadzorczą typem umowy; wypowiedzenie umowy ubezpieczenia przez zakład z powodu naruszenia przez ubezpieczającego obowiązków umowy staje się skutecznym tylko pod warunkiem, że zakład o tem zawiadomi władzę koncesyjną na 8 dni naprzód; pod tym samym warunkiem staje się skutecznym każde inne ustanie odpowiedzialności zakładu, czy to z powodu niezapłacenia składki czy też z innego powodu; wreszcie wypłatę odszkodowania ubezpieczającemu uzależniono od uprzedniego zaspokojenia pretensji poszkodowanego.

Dla porównawczego przedstawienia stanu sprawy, przytoczę w zakończeniu wytyczne zasady przymusowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, a więc nie tylko autobusów, wprowadzonego w Austrii i Szwajcarii.

W Austrii można uzyskać koncesję na uprawianie przewozu pojazdami mechanicznymi tylko po przedstawieniu polisy na ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. Sumy gwarancyjne muszą wynosić nie mniej jak 2000 sz. za śmierć lub uszkodzenia ciała lub zdrowia jednej osoby, 80.000—160.000 sz. zależnie od ilości miejsc za zbiorowy wypadek i 4.000 sz. za uszkodzenie cudzej własności. Typ umowy (ogólne i szczególne warunki ubezpieczenia) omawianych ubezpieczeń zatwierdzony przez państwową władzę nadzorczą pozostał ten sam, jaki obowiązywał przed wprowadzeniem przymusu. O każdym zmniejszeniu sum gwarancyjnych czy też o innym zmniejszeniu lub ustaniu odpowiedzialności zakładu, zakład jest obowiązany donieść władzy koncesyjnej, a to pod rygorem grzywny do 500 sz lub 2-ch miesięcy aresztu, a to niezależnie od skargi sądowej, jaka grozi zakładowi ze strony poszkodowanego, jeżeli ten z powodu niedoniesienia przez zakład władzy koncesyjnej o ustaniu odpowiedzialności nie będzie mógł uzyskać odszkodowania. Jeżeli się zważy, że zakład nie odpowiada w Austrii jeszcze przez pewien czas po ustaniu umownej odpowiedzialności, w takim razie należy przyjąć, że między ustaniem ochrony ubezpieczeniowej a zawiadomieniem o tem władzy koncesyjnej przez zakład zawsze musi przejść przez pewien okres czasu, w ciągu którego koncesjonariusz będzie wykonywał swój przemysł, nie będąc już ubezpieczonym. Ponadto należy podnieść, że przepisy austriackie stanowią, że wszelkie umowy zakładów między sobą co do wysokości składek za omawiane ubezpieczenia przymusowe nie mają mocy prawnej.

Inaczej przedstawia się przymus ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w Szwajcarii, wprowadzony w życie nową ustawą automobilową z dniem 1 stycznia 1933. Koncesję na przewóz pojazdami mechanicznymi można uzyskać również tylko po wykazaniu się polisą z zawartego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Sumy gwarancyjne za śmierć lub uszkodzenie ciała lub zdrowia osób mogą dochodzić do 500.000 fr. szw., za szkody rzeczowe do 500 fr., przyczem gwarancje te żą tylko na ubezpieczenie samego odszkodowania z wyłączeniem kosztów procesowych, które zakład jest obowiązany wynagrodzić nawet wówczas, gdyby te łącznie z samem odszkodowaniem przekraczały sumy gwarancyjne. Niewypełnienie przez ubezpieczającego obowiązków umownych nie może zwalniać zakładu od odpowiedzialności za szkodliwy wypadek. Zakład zatem jest obowiązany do świadczenia, chociażby stwierdził, że ubezpieczający złożył wadliwą deklarację o okolicznościach ryzyka przy zawarciu umowy, że w ciągu trwania umowy nie doniósł o zwiększeniu niebezpieczeństwa, że ubezpieczający nie doniósł o

wypadku lub nie okazał pomocy we wdrożonym z powodu wypadku procesie, a nawet wówczas zakład odpowiada, jeżeli ubezpieczający rozmyślnie wywołał wypadek. Ponieważ roszczenia powstałe z umów, przy których ubezpieczający dopuścił się wszystkich powyższych zaniedbań, nie zostały w przeciwieństwie do Polski — wyłączone z zakresu odpowiedzialności zakładów, omawiane postanowienie ustawy szwajcarskiej rzeczywiście znacznie rozszerza obowiązek odpowiedzialności zakładu za wypadek w stosunku do istniejącego dotąd stanu rzeczy. Roszczenie to idzie tak daleko, że obejmując odpowiedzialność zakładu nawet za rozmyślnie wywołany przez ubezpieczającego wypadek, wywołuje wątpliwość, czy to się da pogodzić z istotą samego ubezpieczenia. Jako rekompesata za uskutecznione na rzecz poszkodowanego świadczenie zakładowi przysługuje w myśl ustawy prawo regresu do ubezpieczającego we wszystkich tych wypadkach, jeżeli ten dopuścił się naruszenia obowiązków umownych, a zakład mimo to odszkodowanie zapłacił. O każdym zmniejszeniu czy ustaniu odpowiedzialności zakład jest obowiązany zawiadomić władzę koncesyjną i od chwili tego zawiadomienia odpowiada jeszcze przez 14 dni za wypadek. Przytoczone zasady wskazują, że ustawa szwajcarska stara się zapewnić poszkodowanemu zupełną gwarancję wypłaty świadczenia w razie zajścia wypadku. W tym celu dalsze postanowienia ustawy zapewniają poszkodowanemu prawo bezpośredniej skargi o odszkodowanie p-ko zakładowi, jakkolwiek kontrahentem zakładu był ubezpieczający a nie poszkodowany, a nadto poszkodowany może zaciepić i wywołać unieważnienie każdej ugody, jaką zawarł z zakładem, jeżeli przyznane odszkodowanie jest widocznie niedostateczne. Zaciepienie takie może nastąpić w ciągu 2 lat od zawarcia ugody. W dążeniu o ochronę interesów poszkodowanego ustawa stara się zabezpieczyć mu odszkodowanie nawet wówczas, jeżeli posiadacz wozu mechanicznego w myśl ustawy automobilowej będzie wolny od obowiązku odszkodowania za wypadek, bo został on wywołany np. siłą wyższą i zakład ubezpieczeń nie będzie obowiązany do żadnego świadczenia. Na ten bowiem przypadek ustawa zapewnia poszkodowanemu wypłatę świadczenia w tej wysokości, jaką ustala ustawa o przymusowym ubezpieczeniu od choroby czy nieszczęśliwego wypadku. Ponieważ to uzupełniające świadczenie nie mieści się w ramach umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, składkę za tę dodatkową odpowiedzialność zakładów ponosi państwo. Należy przyjąć, że troska zapewnienia poszkodowanemu odszkodowania za doznany przez pojazd mechaniczny wypadek znalazła w Szwajcarii najpełniejszy wyraz.

Ankiewicz.

Inż. Dębicki

Co nam da raid autobusowy?

(Obliczenia kosztów eksploatacyjnych na tle wyników raidu).

Mający się odbyć w drugiej połowie maja r. b. raid autobusowy, pozwoli nam nietylko porównać biorące w nim udział autobusy, ale pozwoli nam przede wszystkim wysunąć pewne wnioski co do kosztów eksploatacyjnych. To drugie zadanie raidu jest niezmiernie ważnym. Kalkulacja kosztów własnych, w większości wypadków obecnie, nie jest oparta na żadnych konkretnych podstawach. Bardzo liczne u nas drobne przedsiębiorstwa autobusowe, wyznaczają ceny biletów kierując się wyłącznie ceną biletów u konkurenta i niezadając sobie sprawy z tego czy typ posiadanego przez nich autobusu — pozwala na przewóz pasażerów w tej cenie. Jest rzeczą oczywistą, że następstwem tego jest zły stan finansowy przedsiębiorstwa, niemożność wywiązywania się ze swych zobowiązań, a także zaniedbywanie koniecznej konserwacji wozu — i szybkie jego zużycie. W rezultacie przedsiębiorstwo traci z powodu źle skalkulowanych cen za przewóz, niejednokrotnie znacznie więcej niż to pozornie na pierwszy rzut oka wydawać by się mogło.

Wchodząca niebawem w życie ustawa koncesyjna powinna się przyczynić do uregulowania i polepszenia komunikacji autobusowej. Pozostawiając na boku jej wady i zalety, możemy jednak stwierdzić, że przyczyni się ona do pewnej konsolidacji, do scalenia — przedsiębiorstw autobusowych. Nowe przedsiębiorstwa, które się wytworzą, bądź też dawne lecz oparte na nowych podstawach prawnych i organizacyjnych, będą miały przed sobą jako najważniejsze swe zadanie — sprawę należytej kalkulacji kosztów eksploatacyjnych. Niestety specyficzne warunki drogowe jakie posiadamy u nas w kraju, nie pozwalają się oprzeć na żadnych danych z praktyki zagranicznej. Pragnąc oprzeć się na doświadczeniach przedsiębiorstw krajowych, stajemy jednak wobec zupełnego prawie braku jakiegokolwiek danych statystycznych. Poza to sposób prowadzenia poszczególnych przedsiębiorstw jest nieraz tak różny — że niepodobna porównywać ich ze sobą, co znowu utrudnia znalezienie jakiegóż podstawy do obliczeń.

Jak zaznaczyliśmy na początku, pewne wnioski wysnuć będzie można na podstawie wyników raidu. Regulamin raidu przewiduje trzy zasadnicze próby: próbę A — użyteczności drogowej, próbę B — zużycia paliwa, próbę C — nadwozi. Dla obliczenia kosztów eksploatacyjnych najwięcej danych da nam próba B, ale i obie pozostałe próby nie pozostaną bez znaczenia. Dla poszczególnych autobusów, biorących udział w raidzie, można będzie dokończyć obliczenia, według ogólnych zasad niżej podanych. Oprzemy się tutaj na schemacie wyliczeń podanych w piśmie Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XI-1427/31 z dnia 17 kwietnia 1931 r. (Patrz „Autobus“ Nr. 1 — 2 styczeń 1932), oraz na regulaminie projektowanego raidu.

A. KOSZTA STAŁE.

(niezależne od ilości przebywanych kilometrów.)

1. *Oprocentowanie kapitału.* Wyżej wymienione pismo Ministerstwa Robót Publicznych przyjmuje ceny autobusów:

14 osobowego — 25.000 zł.
20 osobowego — 30.000 zł.
30 osobowego — 50.000 zł.

W rzeczywistości wiemy, że ceny te wahają się w bardzo dużych granicach i przyjęcie ich według tych norm w niektórych wypadkach może dać najzupełniej fałszywe wyniki. To też przy obliczeniach robionych po raidzie, podstawą wyliczeń będzie cena katalogowa autobusu (loco Warszawa), która podana będzie w karcie zgłoszeniowej.

2. *Obstuga.* Wysokość tej rubryki zależy tylko od rynkowych cen płacy.

3. *Ubezpieczenia.* Sfinalizowana już obecnie sprawa ubezpieczeń autobusów, określa zupełnie dokładnie wysokość stawek ubezpieczeniowych.

4. *Koszta różne, garaż i t. p.* Tutaj kierowac się należy obecnymi kosztami przedsiębiorstw, które zresztą są łatwe do ustalenia.

B. KOSZTA RUCHOME.

(związane z ilością przebywanych kilometrów.)

1. *Paliwo.* Cytowane pismo Ministerstwa Robót Publicznych podaje tu znowu pewne cyfry przybliżone. Przyjmuje mianowicie zużycie benzyny:

dla autobusu 14 osobowego — 15 l. na 100 km.
dla autobusu 20 osobowego — 25 l. na 100 km.
dla autobusu 30 osobowego — 30 l. na 100 km.

Są to wartości dla dróg bitych, dla dróg gruntowych podane są liczby nieco większe.

Tutaj znowu musimy zaznaczyć, że zużycie paliwa przez autobusy rozmaitych marek jest bardzo różnorodne i stosowanie przybliżonych stałych wartości nie może dać dobrych wyników. Poza to wielką rolę odgrywa rodzaj paliwa. Wytwarzane u nas w kraju i szybko rozpowszechniające się autobusy z silnikami systemu Diesla — wymagają przyjęcia zupełnie innych norm. To też na zbadanie tej sprawy, to jest wyliczenie kosztów materiałów pędnych — kładzie regulamin raidu specjalny nacisk. Przede wszystkim regulamin przyjmuje dla wszystkich autobusów tylko dwa rodzaje paliwa: mieszankę spirytusową — lub olej gazowy. Ilość zużywanego paliwa będzie przez cały czas trwania raidu dokładnie mierzona. Po uwzględnieniu cen rynkowych, będzie obliczony koszt materiałów pędnych, na jeden pasażero-

kilometr. Takie postawienie sprawy przez regulamin raidu, pozwoli na uzyskanie zupełnie dokładnych danych co do kosztów materiałów pędnych — dla każdego z autobusów biorących udział w raidzie.

2. *Oliwa.* Regulamin raidu przewiduje dokładne badanie ilości zużywanej oliwy, przez cały czas trwania raidu. Da nam to znowu pewne dane dokładniejsze od cyfr podawanych we wzmiankowanym piśmie Ministerstwa Robót Publicznych. Zaznaczyć należy, że regulamin przewiduje, że każdy autobus będzie używał oliwy tego gatunku, jaki jest przewidziany przez fabrykę, dla danego typu podwozia.

Wyniki zużycia oliwy będą również podane, po uwzględnieniu cen rynkowych, w odniesieniu do jednego pasażero-kilometra.

3. *Smary.* Ilość smarów zużytych w czasie raidu badana nie będzie, a to z tego powodu, że zużycie smarów na przestrzeni 3000 km. może odbiec bardzo daleko od średniego zużycia i mogłoby to doprowadzić do wniosków niezupełnie słusznych. Koszt smarów (za wyjątkiem oliwy do motoru) jest pozycją, tak stosunkowo niewielką, że można tu przyjąć liczby przybliżone — i błąd popełniony będzie bardzo niewielki. Oprzeć się tu będzie trzeba na danych z praktyki.

4. *Pneumatyki.* 3000 km. przebyte w czasie raidu jest wielkością zbyt małą, aby można było wysnuć dostateczne dane o zużyciu pneumatyków. Trzeba się oprzeć na cyfrach przybliżonych. Pismo Ministerstwa Robót Publicznych, przewiduje tutaj cenę gum na jeden wozokilometr:

dla autobusu 14 osobowego — 8 gr.

dla autobusu 20 osobowego — 10 gr.

dla autobusu 30 osobowego — 14 gr.

co przy cenie odpowiednio: 1200 zł., — 1500 zł., — 2100 zł. — za komplet gum — odpowiada zużyciu ogumienia po przebyciu 15000 km.

5. *Naprawy.* Wysokość tej rubryki jest najtrudniejszą do ustalenia. Dane z różnych przedsiębiorstw wykazują tutaj największą różnorodność. W niektórych wypadkach sumy wydawane na naprawy są olbrzymie i zajmują czołowe miejsce w wydatkach. Przyczyną tego może być albo nieumiejętna obsługa i niedostateczna konserwacja wozu, albo też nieodpowiedni typ podwozia. Raid da nam tutaj tutaj tylko pewną wskazówkę co do wyboru marki autobusu. Na zasadzie punktacji próby „A” — można będzie osądzić jak poszczególne maszyny znoszą nasze warunki drogowe i można będzie wysnuć pewne wnioski porównawcze. Ustalając wydatki na naprawy, dla typów będą-

cych u nas w użyciu, można będzie wnioskować o tych wydatkach — dla innych typów, biorących udział w raidzie.

Pismo Ministerstwa Robót Publicznych przewiduje koszt napraw rocznych: 4000 zł., 4500 zł. i 5000 zł. — odpowiednio dla autobusów 14—20 i 30 osobowych. Cyfry te należy poddać jeszcze rewizji, a zwłaszcza w każdej grupie rozróżnić — na różne typy wozów.

6. *Amortyzacja.* Ta rubryka wymaga również dokładnego rozpatrzenia. Chodzi o ustalenie całkowitego przebiegu wozu. Na złych drogach i dla lekkiego podwozia można przyjąć przebieg całkowity zaledwie około 200.000 km. Oczywiście na dobrych drogach można przyjąć znacznie więcej. Dla przykładu można zaznaczyć, że autobusy miejskie w Warszawie, chodząc wyłącznie po ulicach o gładkich nawierzchniach — dopiero po 180.000 km. idą do pierwszego kapitalnego remontu. Obliczenie więc tej rubryki, przy posługiwaniu się pewnymi danymi średnimi, daje tylko wyniki w dosyć grubym przybliżeniu. Ustalenie dokładniejsze musi się oprzeć tylko na danych z obecnej eksploatacji linii autobusowych.

* *
*

Na podstawie obliczeń według wyżej podanych wskazówek — dojdziemy po zsumowaniu poszczególnych rubryk — do kosztów własnych jednego wozokilometra, względnie jednego pasażero-kilometra — przy 100% obsadzie. Dalej należy jeszcze uwzględnić: niepełną obsadę pasażerów, podatki — obrotowy i Państwowy Fundusz Drogowy, oraz koszty administracyjne, i świadczenia socjalne. Otrzymamy w rezultacie własny koszt przewozu jednego pasażera — na 1 km. — dla poszczególnych wozów, biorących udział w raidzie. Obliczenie to — odnoszące się zawsze dla jednej marki autobusu i oparte na pewnych dokładnych badaniach, da nam wyniki o wiele dokładniejsze od wszelkich obliczeń średnich, obejmujących różne typy wozów.

Na podstawie tych obliczeń, przedsiębiorstwa będą mogły porównać biorące udział w raidzie autobusy, oraz zorientować się co kalkulacji cen biletów, oraz jaki autobus — nadaje się dla danych warunków komunikacyjnych.

Raid da nam porównanie — autobusów ekonomicznych, lekkich, na niewielkie przebiegi — oraz autobusów ciężkich, szybkich i luksusowych dalekobieżnych — zarówno pod względem technicznym jak i handlowym.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych

w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z dnia 15 stycznia 1933.

Na podstawie art. 5, 6 i 26 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) i art. 6 pkt. b) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 maja 1932 r. w sprawie zniesienia urzędu Ministra Robót Pu-

blicznych (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 479) oraz art. 2 ustawy z dnia 23 marca 1929 r. w sprawie ratyfikacji konwencji międzynarodowej, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. (Dz. U. R. P. z r. 1929 Nr. 25, poz. 257), zarządza się co następuje:

*Rozdział pierwszy.***Postanowienia wstępne.**

§ 1. (1) Pojazdem mechanicznym w rozumieniu niniejszego rozporządzenia jest pojazd, poruszany przez umieszczony na nim silnik i nie biegnący po szynach.

(2) Pojazd mechaniczny, przeznaczony do zarobkowego przewozu osób lub rzeczy, uważa się za przeznaczony do użytku publicznego.

(3) Pojazd mechaniczny z dwoma co najmniej przyczepnymi wozami uważa się za pociąg drogowy.

*Rozdział drugi.***Warunki techniczne pojazdów mechanicznych**

§ 2. Do ruchu na drogach publicznych mogą być dopuszczone tylko takie pojazdy mechaniczne, które są zbudowane i urządzone w ten sposób, iżby nie zagrażały bezpieczeństwu publicznemu wogóle, a bezpieczeństwu ruchu w szczególności, nie niszczyły drogi w sposób przekraczający zwykłe jej zużycie, nie zakłócały spokoju publicznego dotkliwym hałasem i nie wydzierały dymu lub śwedu.

§ 3. (1) Używanie metalowych obręczy kół dopuszczalne jest tylko dla pojazdów mechanicznych, które nie mogą rozwijać szybkości większej niż 10 km. na godzinę.

(2) Krawędzie metalowych obręczy pojazdów mechanicznych powinny być stępione, a stykająca się z jezdnią powierzchnia tych obręczy, — zarówno jak zewnętrzna powierzchnia pednych wstęg pojazdów gąsienicowych, — nie może posiadać nierówności, niszczących nawierzchnię drogi.

(3) Szerokość metalowych obręczy pojazdów mechanicznych powinna być taka, aby przy największym dopuszczalnym obciążeniu, ciśnienie na jeden centymetr bieżący użytecznej szerokości obręczy nie przekraczało 100 kg.

(4) Szerokość obręczy gumowych (masywów) pojazdów mechanicznych, oraz szerokość drażonych obręczy gumowych (półpneumatyków) powinna być taka, aby ciśnienie na jeden centymetr bieżący szerokości śladu koła na gładkiej, twardej nawierzchni, przy największym dopuszczalnym obciążeniu, nie przekraczało 100 kg.

(5) Szerokość pneumatycznych obręczy pojazdów mechanicznych powinna być taka, aby ciśnienie na jeden centymetr bieżący szerokości śladu koła na gładkiej, twardej nawierzchni, przy normalnym na pompowaniu obręczy i przy największym dopuszczalnym obciążeniu pojazdu nie przekraczała 100 kg.

§ 4. Każdy pojazd mechaniczny ma być zaopatrzone w następujące przyrządy i urządzenia:

- a) w mocny mechanizm kierowniczy, dający możliwość łatwego i pewnego skręcania;
- b) w dwa niezależne od siebie skutecznie i szybko działające systemy hamulców albo w jeden taki system, wprowadzany w działanie przez dwa niezależne od siebie mechanizmy, z których jeden może działać nawet wtedy, gdy drugi zawiedzie;
- c) w urządzenie, usuwające hałaśliwy wydmuch gazów spalinowych;

- d) w urządzenie, uniemożliwiające wprawienie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane;
- e) jeżeli ciężar własny pojazdu przekracza 350 kg. w urządzenie do cofania pojazdu w tył za pomocą silnika z siedzenia kierowcy;
- f) w jednotonnowy przyrząd sygnałowy o donośnym, a nierażącym dźwięku;
- g) w dwie latarnie o bezbarwnych szklach, umieszczone na przodzie w jednym poziomie po obu stronach pojazdu; motocykl bez wózka przyczepnego ma być zaopatrzonej w jedną latarnię, o bezbarwnym szkłem, umieszczone na przodzie motocykla;
- h) w jedną latarkę z czerwonym światłem, umieszczoną w tyle pojazdu z lewej strony, oraz w urządzenie dokładnie oświetlające tylny znak rejestracyjny; latarka tylna oraz urządzenie do oświetlania tylnego znaku nie mogą być gaszone ani z siedzenia kierowcy, ani z wnętrza pojazdu; motocykle bez wózków przyczepnych, zamiast latarki z czerwonym światłem, mogą być zaopatrzone z tyłu w czerwoną, odbijającą promienie światła, szklaną tarczę, o średnicy co najmniej 3 cm.;
- i) jeżeli pojazd może rozwijać szybkość większą, niż 20 km. na godzinę w co najmniej jeden reflektor, mogący oświetlać drogę na przestrzeni przynajmniej 100 metrów przed pojazdem; reflektor ma być tak urządzony, aby w razie potrzeby można było opuszczać snop światła lub zmniejszać jego natężenie, albo przełączać światła reflektorów na latarnie tak, aby światło nie raziło jadących z przeciwnej strony, a jednakże oświetlało dostatecznie drogę, przynajmniej na 25 m. przed pojazdem;
- k) jeżeli całkowita waga pojazdu, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego ładunku przekracza 3500 kg, albo jeśli budowa nadwozia utrudnia kierowcy możliwość widzenia drogi z tyłu za pojazdem w boczne lustro, dające kierowcy możliwość widzenia drogi z tyłu za pojazdem.

§ 5. (1) Co najmniej jeden z hamulców, wymienionych w § 4 w punkcie b), powinien działać skutecznie zarówno przy jeździe naprzód jak i wstecz, oraz powinien być tak urządzony, aby ciągłość hamowania nie wymagała stałego nacisku na mechanizm, wprowadzający hamulec w działanie.

(2) Pojazdy, których całkowita waga, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego ładunku, przekracza 3500 kg oraz wszelkie autobusy powinny być zaopatrzone w dwa niezależne od siebie systemy hamulców, działające skutecznie przy jeździe naprzód, jak i wstecz, oraz w urządzenie, wprowadzane w działanie z siedzenia kierowcy, które we wszelkich okolicznościach mogłoby zapobiec stacaniu się pojazdu w tył.

(3) Wymienione w § 4 punktach g) i i) latarnie i reflektory mogą być zastąpione przez jedną parę reflektorów pod warunkiem, że reflektory

te będą posiadały urządzenie, pozwalające na szybkie i łatwe opuszczanie snopów światła lub zmniejszanie jego natężenia, a jednakże oświetlające dostatecznie drogę, co najmniej na 25 m. przed pojazdem.

§ 6. (1) Pojazdy mechaniczne o specjalnym przeznaczeniu, przejeżdżające po drogach publicznych tylko okolicznościowo, a nie mogąc rozwinąć szybkości większej niż 10 km na godzinę, mogą być zaopatrzone tylko w jeden hamulec. Zaopatrzenie tych pojazdów w urządzenie, zapobiegające staczaniu się pojazdów w tył (§ 5 ust. 2) nie jest wymagane.

(2) Pojazdy mechaniczne, wymienione w ustępie pierwszym niniejszego paragrafu, o ile znajdują się o zmroku na drodze publicznej, mają być zaopatrzone w jedno przednie światło, lub mają być oświetlone ręczną latarnią.

(3) Postanowienia, zawarte w § 4 pkt.: b), c), d), e), f), g), h) i k) nie mają zastosowania do grafie.

§ 7. Wszystkie przyrządy i urządzenia potrzebne do kierowania i hamowania pojazdów mechanicznych, powinny być tak rozmieszczone, aby kierowca mógł łatwo i pewnie posługiwać się nimi, zarówno w dzień jak i w nocy, nie tracąc drogi z oczu.

§ 8. Odchylenia od warunków, jakim w myśl niniejszego rozporządzenia odpowiadać mają pojazdy mechaniczne pod względem budowy, uzasadnione postępani techniki może dopuścić Minister Komunikacji.

§ 9. (1) Każdy pojazd mechaniczny powinien być zaopatrzone w napis umieszczony w miejscu dostępnym i podający pismem łatwo czytelnym: a) nazwę fabryki, która zbudowała podwozie; b) numer fabryczny podwozia (jeżeli jest wiadomy); c) numer fabryczny silnika i d) ciężar własny pojazdu. Na autobusach i pojazdach mechanicznych ciężarowych powinno być oprócz tego podane dopuszczalne obciążenie.

(2) Autobusy oraz pojazdy mechaniczne ciężarowe powinny być zaopatrzone w umieszczone z lewej strony pojazdu napisy o wymiarach przy najmniej 6 x 12 cm. zawierające jasno i czytelnie wypisane w języku polskim imię, nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela, albo też nazwę i adres firmy.

(3) Przepisy, zawarte w ustępie drugim niniejszego paragrafu, nie mają zastosowania do pojazdów państwowych, które będą oznaczane napisami w sposób, ustanowiony przez właściwe władze centralne w porozumieniu z Ministrem Komunikacji i Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Rozdział trzeci.

Dopuszczanie pojazdów mechanicznych do ruchu na drogach publicznych.

§ 10. Do ruchu na drogach publicznych są dopuszczone:

- a) pojazdy mechaniczne zaopatrzone w dowód rejestracyjny i w znaki rejestracyjne (§ 18);
- b) pojazdy mechaniczne zaopatrzone w specjalne pozwolenia i w próbne znaki rejestracyjne (§ 31);

c) pojazdy mechaniczne wojskowe, zaopatrzone w wojskowe znaki i dowody rejestracyjne (§ 82);

d) pojazdy mechaniczne zaopatrzone w międzynarodowe świadectwa samochodowe i w międzynarodowe znaki rejestracyjne (inicjały) (§ 83);

e) pojazdy mechaniczne, wymienione w § 6 ust. 1, bez dowodów i znaków rejestracyjnych (§ 34).

§ 11. Dowód rejestracyjny, wymieniony w § 10 pkt. a), wydaje się albo na podstawie zaświadczenia o dopuszczalności typu dla ruchu na drogach publicznych, albo na podstawie wyniku zbadania poszczególnego pojazdu.

§ 12. Krajowe wytwórnie pojazdów mechanicznych mogą uzyskać zaświadczenia o dopuszczalności do ruchu na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej typów pojazdów przez się wyrabianych.

§ 13. Celem uzyskania zaświadczenia o dopuszczalności typu, wytwórnia powinna złożyć podanie do Ministerstwa Komunikacji z następującymi załącznikami w dwóch egzemplarzach:

- a) rysunkiem technicznym pojazdu mechanicznego, uwidoczniającym silnik razem z przekładnią, oraz mechanizmy kierownicze i hamulcowe, w podziale najmniej 1/20 naturalnej wielkości;
- b) opisem technicznym typu.

§ 14. (1) Zaświadczenie o dopuszczalności typu wydaje Minister Komunikacji po sprawdzeniu, czy pojazdy mechaniczne, wykonane według przedstawionych rysunków i opisu technicznego, odpowiadają wymaganiom niniejszego rozporządzenia, oraz po zbadaniu na dostarczonym pojeździe, czy wszystkie mechanizmy jego należycie działają.

(2) Za powyższe czynności należy uścić opłatę w wysokości 300 zł.

§ 15. (1) W celu uzyskania dowodu rejestracyjnego (§ 10 pkt. a) właściciel pojazdu mechanicznego powinien wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu.

(2) Podanie o uzyskanie dowodu rejestracyjnego na nowy pojazd mechaniczny typu, dopuszczalnego do ruchu (§§ 13 i 14) powinno zawierać:

- a) adres właściciela pojazdu;
- b) oznaczenie miejsca stałego postoju pojazdu;
- c) oznaczenie rodzaju pojazdu;
- d) oznaczenie przeznaczenia pojazdu;
- e) numer silnika;
- f) numer fabryczny podwozia, jeżeli jest wiadomy.

(3) Do podania powinien być ponadto dołączony odpis zaświadczenia o dopuszczalności typu, uzupełniony potwierdzeniem wytwórni, która pojazd mechaniczny zbudowała, stwierdzającym, że dany pojazd mechaniczny zgodny jest z typem i że odpowiada postanowieniom niniejszego rozporządzenia.

(4) Jeżeli nowy pojazd mechaniczny został zbudowany zagranicą a należy do typu dopuszczalnego do ruchu na drogach publicznych jednego

z państw, które przystąpiły do międzynarodowej Konwencji o ruchu automobilowym, to do podania, które powinno zawierać dane, wyszczególnione w ustępie drugim, należy załączyć: a) odpis zaświadczenia o dopuszczalności typu, zalegalizowany przez właściwy urząd konsularny Rzeczypospolitej Polskiej w przekładzie polskim, b) potwierdzenie wytwórni, która dany pojazd mechaniczny zbudowała, lub jej pełnomocnika stale zamieszkałego w Polsce, stwierdzające, że dany pojazd mechaniczny jest zgodny z typem i odpowiada postanowieniom niniejszego rozporządzenia.

(5) Jeżeli chodzi o pojazd nie należący do typu, dopuszczonego do ruchu na drogach publicznych, podanie o uzyskanie dowodu rejestracyjnego powinno zawierać, poza adresem właściciela i oznaczeniem miejsca stałego postoju pojazdu, opis pojazdu.

(6) Jeżeli chodzi o uzyskanie dowodu rejestracyjnego dla pojazdu mechanicznego, już poprzednio rejestrowanego i następnie wycofanego z ruchu przez właściciela, winno być wskazane w podaniu, na obszarze którego województwa i za jakim numerem pojazd mechaniczny był ostatnio rejestrowany. Opis pojazdu w tym wypadku nie jest wymagany.

(7) Wojewódzka władza administracji ogólnej może w razie wątpliwości co do legalności nabycia pojazdu mechanicznego zażądać przedstawienia dowodu własności, a gdy chodzi o pojazdy pochodzenia zagranicznego, także dowodu ocenia

§ 16. (1) Jeżeli podanie odpowiada warunkom wymienionym w § 15 wojewódzka władza administracji ogólnej wzywa właściciela pojazdu mechanicznego do przedstawienia go w oznaczonym terminie do oględzin i próbnej jazdy.

(2) Oględziny polegają:

w stosunku do pojazdów, należących do typów dopuszczonych do ruchu na drogach publicznych, na sprawdzeniu zgodności pojazdu z typem;

b) w stosunku do innych pojazdów, na technicznym zbadaniu, czy pojazd odpowiada warunkom rozdziału drugiego.

(3) Oględziny i próbna jazda odbywają się w obecności właściciela pojazdu lub jego pełnomocnika.

§ 17. (1) Oględziny pojazdów mechanicznych i próbne jazdy przeprowadza, wyznaczony przez wojewodę (w mieście stoł. Warszawie przez Komisarza Rządu m. st. Warszawy), urzędnik techniczny. Równocześnie z oględzinami przedstawiciel władzy wojskowej przeprowadza klasyfikację wojskową pojazdów mechanicznych.

(2) Minister Komunikacji przekaże przeprowadzanie oględzin pojazdów mechanicznych i próbnych jazd odpowiednim organizacjom społecznym na warunkach szczegółowo ustalonych.

§ 18. (1) Na podstawie wyników oględzin pojazdu i próbnej jazdy wojewódzka władza administracji ogólnej albo:

a) wydaje właścicielowi pojazdu mechanicznego tymczasowe zaświadczenie o rejestracji pojazdu mechanicznego, stwierdzające dopuszczenie pojazdu do ruchu, a dowód rejestracyjny przesyła powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej

według miejsca stałego postoju pojazdu celem wykorzystania danych zawartych w dowodzie rejestracyjnym dla celów ewidencyjnych i doręczenia go właścicielowi pojazdu mechanicznego, albo

b) odmawia wydania dowodu rejestracyjnego z podaniem powodów odmowy i przesyła odpis odmownego orzeczenia wszystkim innym wojewódzkim władzom administracji ogólnej do wiadomości.

(2) Równocześnie z wydaniem tymczasowego zaświadczenia o rejestracji pojazdu mechanicznego wydaje się tablice ze znakami rejestracyjnymi za zwrotem kosztów tablic.

(3) Wydany dowód rejestracyjny uważa się za ważny przy jednoczesnym okazaniu karty kontroli opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego.

(4) Dowód rejestracyjny traci swoją ważność, jeżeli obowiązuje do zapłacenia opłaty na rzecz Państwowego Funduszu nie uiścić opłaty w przepisany termin płatności.

§ 19. (1) Znaki rejestracyjne mają zawierać skrót nazwy województwa i numer, pod którym pojazd zarejestrowano. Województwo wileńskie oznacza się literami „WN“, miasto stołeczne Warszawę literą „W“, — wszystkie inne województwa za pomocą pierwszych dwóch spółgłosek ich nazwy.

(2) Sposób wykonywania tablic rejestracyjnych i numery, pod którymi pojazdy mechaniczne mają być rejestrowane w poszczególnych województwach ustala Minister Komunikacji.

(3) Zabronione jest zakrywanie i ozdabianie w jakikolwiek sposób znaków rejestracyjnych, jak również umieszczanie z przodu lub z tyłu pojazdu mechanicznego innych znaków, nieprzewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, z wyjątkiem znaków:

- a) wytwórni,
- b) dyplomatycznych,
- c) państwowych,
- d) miejskich i
- e) klubów automobilowych i touring klubów.

(4) Tablice ze znakami rejestracyjnymi powinny być umieszczone na widocznym miejscu w płaszczyznach pionowych, prostopadłych do osi podłużnej pojazdu, a na pojazdach mechanicznych dwukołowych w pionowej płaszczyźnie osi podłużnej pojazdu, i przytwierdzone do pojazdu mechanicznego na stałe zapomocą śrub, nitów lub gwoździ oraz utrzymywane w stanie czystym.

(5) Pojazdy mechaniczne więcej niż dwukołowe powinny być zaopatrzone w dwie tablice ze znakami rejestracyjnymi, a mianowicie — z przodu i z tyłu pojazdu.

(6) Pojazdy mechaniczne dwukołowe, powinny być zaopatrzone w jedną tablicę, przytwierdzoną na przodzie wzdłuż pojazdu.

§ 20. Samowolne przenoszenie znaków rejestracyjnych z jednego pojazdu na drugi, chociażby tego samego typu, jest zakazane.

§ 21. (1) Pojazdy mechaniczne prowadzone przez uczących się jazdy powinny być w czasie jazdy zaopatrzone z przodu i z tyłu w okrągłe tarcze, nie zasłaniające znaków rejestracyjnych, o średnicy 30 cm. z wypisanymi słowami

„NAUKA JAZDY“ na ciemno-błękitnym tle, białymi literami, w dwa rzędy, w prostych linjach. Litery powinny być drukowane, nie fantazyjne, o szerokości 35 mm, wysokości 50 mm, grubości kreski 8 mm, odległość między rzędami powinna wynosić 40 mm. Jeżeli konstrukcja pojazdu utrudnia umieszczenie dwóch takich tarcz, można umieszczać jedną tarczę z napisami widocznymi z przodu i z tyłu. Również może być w tych przypadkach zmniejszona średnica tarcz, nie więcej jednak niż do 20 cm z odpowiednim zmniejszeniem napisu.

(2) Z tyłu pojazdów mechanicznych, używanych tylko do nauki, umieszczanie tablic z napisem „NAUKA JAZDY“, może być zastąpione przez odpowiednie namalowanie.

§ 22. Dowód rejestracyjny, z zastrzeżeniem postanowień § 18 ust. 3 i 4, jest ważny na przeciąg jednego roku.

§ 23. Dowód rejestracyjny może być przedłużany. Dla uzyskania przedłużenia należy złożyć dowód rejestracyjny wraz z pisemnym oświadczeniem, że pojazd nie uległ ważnym zmianom konstrukcyjnym (§ 24 pkt. 2), u powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej według miejsca stałego postoju pojazdu, która wyda właścicielowi pojazdu tymczasowe zaświadczenie o złożeniu dowodu, stwierdzające dopuszczenie pojazdu do ruchu, a dowód rejestracyjny przesła do decyzji właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

§ 24. (1) Przedłużenie dowodów rejestracyjnych pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, następuje w zasadzie bez technicznego badania pojazdu, jeżeli pojazd nie uległ ważnym zmianom konstrukcyjnym.

(2) Jako ważne zmiany konstrukcyjne należy uważać zmianę źródła siły, wbudowanie nowego silnika, zmianę ustroju podwozia, hamulców, mechanizmu kierowniczego, wreszcie takie przeróbki nadwozia, które powodują zmianę nośności, znaczną zmianę ciężaru środka ciężkości.

(3) Przedłużenie dowodów rejestracyjnych na pojazdy mechaniczne, przeznaczone do użytku publicznego, oraz na pojazdy, które uległy ważnym zmianom konstrukcyjnym, następuje na podstawie technicznego zbadania pojazdu w trybie przewidzianym w § 17.

(4) Wojewódzka władza administracji ogólnej albo przedłuży właścicielowi pojazdu mechanicznego dowód rejestracyjny i przesyła go powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej według miejsca stałego postoju pojazdu, celem wykorzystania danych zawartych w dowodzie rejestracyjnym dla celów ewidencyjnych i doręczenia właścicielowi pojazdu, albo odmówi przedłużenia dowodu rejestracyjnego z podaniem powodów.

§ 25. Po upływie terminu wskazanego w § 22 wojewódzka władza administracji ogólnej zarządzi odebranie nieprzedłużonych dowodów rejestracyjnych oraz tablic ze znakami rejestracyjnymi.

§ 26. Właściciel pojazdu mechanicznego, który otrzymał tymczasowe zaświadczenie o rejestracji pojazdu mechanicznego (§ 18), albo zaświadczenie o złożeniu dowodu rejestracyjnego (§ 23) obowiązany jest przed upływem terminu

ważności otrzymanego zaświadczenia przedstawić je u powiatowej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu.

§ 27. (1) Właściciel pojazdu mechanicznego obowiązany jest najdalej w ciągu dni czterdziestu zawiadomić powiatową władzę administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu, o wszelkich okolicznościach, wywołujących zmianę danych, zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym.

(2) Powiatowa władza administracji ogólnej zaznacza zgłoszone zmiany w dowodzie rejestracyjnym i w wykazach urzędowych, oraz zawiadamia o nich wojewódzką władzę administracji ogólnej.

(3) Jeżeli w pojeździe mechanicznym dokonano ważnych zmian konstrukcyjnych (§ 24 pkt 2) albo jeżeli ma być przeznaczony do użytku publicznego pojazd mechaniczny, który dotychczas na ten cel nie był używany, powiatowa władza administracji ogólnej zawiadamia o tem wojewódzką władzę administracji ogólnej, która podda pojazd zbadaniu technicznemu.

(4) W razie zmiany właściciela pojazdu mechanicznego, poprzedni właściciel powinien bezwzględnie przedstawić dowód rejestracyjny oraz tablice ze znakami rejestracyjnymi właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej. Wydanie dowodu rejestracyjnego nowemu właścicielowi powinno być dokonane w sposób podany w § 18, jednak bez technicznego zbadania pojazdu, jeżeli nie zachodzą okoliczności, wskazane w ust. 3.

(5) Z chwilą zwrócenia dowodu i znaków rejestracyjnych, pojazd uważa się za wycofany z ruchu.

§ 28. W razie przeniesienia pojazdu mechanicznego z dotychczasowego miejsca stałego postoju do miejscowości, znajdującej się na obszarze innego województwa, właściciel pojazdu powinien w ciągu czterdziestu dni wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, właściwej według nowego miejsca stałego postoju pojazdu, o zarejestrowanie pojazdu mechanicznego i o wydanie nowych tablic ze znakami rejestracyjnymi i przedstawić w tym celu dowód rejestracyjny oraz tablice ze znakami rejestracyjnymi. Wydanie dowodu rejestracyjnego po dokonaniu w nim przez wojewódzką władzę administracji ogólnej odpowiednich zmian powinno być dokonane w ten sam sposób, jak w przypadkach zmiany właściciela pojazdu (§ 27 ust. 4).

§ 29. (1) Niezależnie od przypadków, wymienionych w § 27 ust. 3 wojewódzka władza administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się pojazd mechaniczny, może zarządzić w każdym czasie ponowne zbadanie go w trybie ustalonym w § 17, jeżeli zachodzą okoliczności, które wskazują na to, że pojazd znajduje się w stanie niebezpiecznym dla ruchu.

(2) W razie stwierdzenia, że pojazd mechaniczny nie odpowiada warunkom, wymienionym w §§ 3, 4, 5, 6, 7 i 9 lub że używanie go zagrażałoby bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu, jako też w razie niedostarczenia przez właściciela w wyznaczonym terminie pojazdu do zbadania, bez usprawiedliwienia powodów takiego niedostarcze-

nia, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić odebranie dowodu rejestracyjnego.

§ 30. Jeżeli względy bezpieczeństwa publicznego tego wymagają, powiatowa władza administracji ogólnej, w której okręgu pojazdu mechanicznego się znajduje, może zabronić używania pojazdu, obowiązana jest jednak bezzwłocznie donieść o tem zarządzeniu przełożonej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która albo uchyli powyższe zarządzenie, albo wyda zarządzenie w myśl § 29.

§ 31. (1) Jeżeli pojazd mechaniczny ma być przeznaczony do jazdy, które nie mają charakteru normalnego użytkowania, wojewódzka władza administracji ogólnej może po złożeniu przez zainteresowanego podania, wydać specjalne pozwolenie na dopuszczenie pojazdu do ruchu, oraz próbne znaki rejestracyjne.

(2) Korzystanie z pozwolenia dozwolone jest tylko w zakresie i na warunkach w niem wyszczególnionych.

(3) Opłata za korzystanie z jednej pary próbnych znaków wynosi 3 zł. za każdy dzień, a w razie niezwrócenia znaków w wyznaczonym terminie, dodatkowo 2 zł. za każdy dzień opóźnienia zwrotu. W tej samej wysokości pobiera się opłatę za próbny znak dla motocykla.

(4) Za korzystanie ze znaków próbnych na okres 3 dni dla koniecznych przejazdów związanych z rejestracją nie pobiera się opłaty.

(5) Wytwórnice samochodowe i firmy, uprawiające handel samochodami mogą otrzymywać za zgodą Ministra Komunikacji określoną ilość znaków próbnych za opłatą niższą o połowę.

§ 32. Próbne znaki rejestracyjne powinny czynić zadość wymaganiom, ustalonym w § 19 a różnią się od stałych znaków rejestracyjnych tem, że po numerze mają być dodane litery „PR”.

§ 33. Osoby i przedsiębiorstwa, które korzystają z pozwoleń, wymienionych w § 31 dłużej niż 30 dni, obowiązane są prowadzić książkę wyjazdów i okazywać ją władzom na każde żądanie.

§ 34. (1) Pojazdy mechaniczne, wymienione w § 6 ust. 1 mają być zgłoszone u powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej ze względu na miejsce stałego postoju pojazdu.

(2) W razie wątpliwości, czy dany pojazd podpada pod postanowienia ustępu pierwszego, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić techniczne zbadanie takiego pojazdu, w trybie przewidzianym w § 17.

Rozdział czwarty.

Prowadzenie pojazdów mechanicznych.

§ 35. (1) Ruch pojazdów mechanicznych na drogach publicznych bitych i brukowanych powinien odbywać się na twardej nawierzchni; jeśli jednak na drogach istnieją specjalne miękkie łacie toru, wówczas ruch może odbywać się także na tych torach.

(2) Stosowanie niszczących jezdnię urządzeń przeciwślizgowych na drogach o nawierzchni bityj lub brukowanej, dopuszczalne jest tylko podczas ślizgawicy, lub na śniegu.

§ 36. Szybkość ruchu pojazdów powinna być taka, aby kierowca panował w każdej sytuacji nad pojazdem i aby bezpieczeństwo publiczne nie

było zagrożone. Jednakże największa dopuszczalna szybkość ruchu autobusów na pełnych obręczach gumowych nie może przekraczać 40 km. na godzinę, a na pneumatykach 60 km na godzinę, największa zaś dopuszczalna szybkość ruchu innych pojazdów, których całkowita waga, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego ładunku, jest większa niż 3500 kg, nie może przekraczać: dla pojazdów na obręczach metalowych 10 km na godzinę, dla pojazdów na pełnych obręczach gumowych (masywy i półpneumatyki drażone) 40 km na godzinę i dla pojazdów na pneumatykach 60 km. na godzinę.

§ 37. W zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli zabrania się bez względu na wagę pojazdu prowadzenia pojazdów ciężarowych na metalowych obręczach z szybkością przekraczającą — 10 km na godzinę, ciężarowych na pełnych obręczach gumowych (masywy i półpneumatyki drażone) — 20 km na godzinę i osobowych — 40 km na godzinę.

§ 38. Na mostach, przed którymi umieszczono odpowiednie ostrzeżenie, szybkość ruchu pojazdu mechanicznego powinna być zmniejszona do następujących norm:

- dla pojazdów, których całkowita waga, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego obciążenia, przekracza 3500 kg, 10 km na godzinę;
- dla pozostałych pojazdów — 20 km na godzinę.

§ 39. (1) Na skrzyżowaniach dróg, jeżeli niema odmiennych przepisów, wydanych na mocy § 53, kierowca powinien ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z jego prawej strony.

(2) Na skrzyżowaniach dróg, jak również gdy droga nie jest widoczną, kierowca powinien zmniejszyć szybkość pojazdu.

§ 40. Kierowca obowiązany jest:

- podczas jazdy trzymać się prawej strony drogi w kierunku jazdy, jeżeli szczególne warunki miejscowe nie stoją temu na przeszkodzie.
- zboczyć na prawo — przy mijaniu jadących lub idących w przeciwnym kierunku oraz gdy jest wyprzedzany;
- zboczyć na lewo, gdy wyprzedza jadących w tym samym kierunku.

§ 41. (1) Kierowca obowiązany jest przed wyprzedzaniem dawać ostrzegawcze sygnały dźwiękowe, a ostrzeżeni obowiązani są zboczyć na prawo i przepuścić wyprzedzającego po swej lewej stronie.

(2) Kierowca może wyprzedzać tylko wówczas, gdy droga jest odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzanym znajduje się dostateczna przestrzeń wolna i nikt nie zbliża się z przeciwnej strony.

(3) Zabrania się wyprzedzać na takich odcinkach drogi, gdzie droga nie jest widoczna na dostateczną odległość, jako też na mostach, skrajach i skrzyżowaniach dróg.

(4) Przy mijaniu powinien kierowca zmniejszyć szybkość, tak, aby mijanie mogło odbyć się bezpiecznie dla wymijanych, a w razie grożącego niebezpieczeństwa — wstrzymać pojazd.

§ 42. (1) Kierowca, chcąc zatrzymać pojazd, cofnąć go lub skrócić w bok, powinien dać

znak o swoim zamiarze sygnałem dźwiękowym oraz ruchem ręki, albo zapomocą specjalnego przyrządu, którego działanie jest widoczne i łatwo zrozumiałe zarówno dla znajdujących się z przodu jak i z tyłu pojazdu.

(2) Przy zatrzymywaniu pojazdu kierowca obowiązany jest sprowadzić go na prawą stronę drogi (w kierunku ruchu) jak najdalej od środka drogi, a w każdym razie w ten sposób, aby nie zatamować ruchu na drodze.

§ 43. (1) Kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest zawczasu dawać dźwiękowe sygnały ostrzegawcze:

- a) przed wyprzedzaniem;
- b) na skrzyżowaniach dróg;
- c) tam, gdzie droga nie jest widoczna na przestrzeni dostatecznej dla zatrzymania pojazdu;
- d) w innych okolicznościach, w których zachodzi tego potrzeba.

(2) Zabrania się nadużywania sygnałów dźwiękowych, lub używania ich bez potrzeby.

(3) Zabrania się używania jako sygnałów ostrzegawczych dzwonek i wielotonowych przyrządów sygnałów, a w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli — gwizdawk i sygnałów o silnym przejmującym dźwięku, z wyjątkiem przypadków, przewidzianych w § 45.

§ 44. (1) Od zmroku do świtu oraz podczas silnej mgły pojazd mechaniczny powinien mieć zapalone dwie latarnie przednie, tylną latarnię czerwoną oraz mieć oświetlone tylne znaki rejestracyjne.

(2) Używanie reflektorów dozwolone jest jedynie tam, gdzie niema oświetlenia publicznego lub gdzie ono jest niedostateczne.

(3) Przy wymijaniu z zapalonymi reflektorami, kierowca pojazdu mechanicznego powinien: albo opuścić snop światła, albo zmniejszyć jego natężenie, albo przełączyć światła reflektorów na latarnie tak, aby światło nie raziło jadących z przeciwnej strony, a jednakże oświetlało dostatecznie drogę przynajmniej na 25 m. przed pojazdem.

(4) Podczas postoju na drodze od zmroku do świtu oraz podczas silnej mgły, kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest zaświecić tylną latarkę czerwoną oraz oświetlić tylne znaki rejestracyjne.

§ 45. (1) Kierowcy pojazdów straży ogniowej i policji państwowej, śpieszących do wypadków nie są obowiązani stosować się do przepisów o największej dopuszczalnej szybkości, o ruchu pojazdów na skrzyżowaniach dróg i ulic, o mijaniu i wyprzedzaniu pojazdów, oraz mogą używać odmiennego oświetlenia i odrębnych sygnałów dźwiękowych, a znajdujący się na drodze obowiązani są zawczasu usuwać się z drogi i pozostawiać miejsce wolne tym pojazdom.

(2) Państwowi urzędnicy służby drogowej powołani do wykonywania kontroli ruchu na drogach publicznych, mogą używać odmiennego oświetlenia i odrębnych sygnałów dźwiękowych.

(3) Ponadto, jeżeli to jest konieczne ze względu na interes publiczny, wojewódzkie władze administracji ogólnej, mogą nadawać uprawnienia, wymienione w ustępie pierwszym, ambulansom sanitarnym pewnych instytucyj publicznych

i prywatnych; z uprawnień tych mogą korzystać tylko ambulanse, śpieszące do wypadków.

(4) Wojewódzkie władze administracji ogólnej mogą zabronić osobom prywatnym używania na pewnym obszarze sygnałów dźwiękowych, używanych na tym obszarze przez instytucje, wymienione w ustępach pierwszym i drugim, w okolicznościach przytoczonych w tych ustępach.

§ 46. (1) Kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest stosować się do znaków, dawanych mu przez funkcjonariuszów policji państwowej, służby drogowej i urzędów gminnych oraz do znaków i sygnałów, ustawianych na drogach publicznych przez właściwe władze.

(2) W razie uzasadnionej wątpliwości, czy zachowane zostały granice dopuszczalnego obciążenia pojazdu, określone w dowodzie rejestracyjnym, kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest na wezwanie państwowych urzędników służby drogowej, powołanych do wykonywania kontroli ruchu na drogach publicznych udawać się do wagi, jeżeli waga znajduje się nie dalej niż 10 km w celu sprawdzenia ciężaru pojazdu.

§ 47. Kierowca pojazdu mechanicznego, którego całkowita waga przekracza 3500 kg, obowiązany jest przy wjazdach na mosty zwracać uwagę na tablice określające dopuszczalne obciążenie mostu (ciężar ruchomy). Jeżeli całkowita waga pojazdu przekracza wskazane na tablicy obciążenie, kierowca może przejeżdżać przez most tylko za specjalnym pozwoleniem właściwego zarządu drogowego.

§ 48. Kierowca pojazdu mechanicznego, który spowodował wypadek z ludźmi, powinien niezwłocznie zatrzymać pojazd i przyjść z pomocą ofiarom wypadku.

§ 49. Przed każdym wyjazdem kierowca powinien upewnić się, czy pojazd znajduje się w stanie zdatnym do ruchu w myśl przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 50. Zabrania się kierowcy:

- a) prowadzenia pojazdu mechanicznego, będąc w stanie nietrzeźwym;
- b) oddalania się od pojazdu przy pracującym silniku lub bez sprowadzenia pojazdu na prawą stronę jezdni jak najdalej od środka drogi, albo bez zaciśnięcia hamulca i bez zastosowania urządzenia, uniemożliwiającego wprawienie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane;
- c) dopuszczania do dymienia pojazdu, z wyjątkiem ruszania z miejsca izmiany szybkości;
- d) dopuszczania do hałaśliwego wydmuchu gazów spalinowych w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli oraz przy wymijaniu ludzi i zwierząt;
- e) ładowania pojazdu w ten sposób, aby szerokość naładowanego pojazdu przekraczała 2,5 m a ogólna wysokość nad poziomem drogi 4;
- f) prowadzenia pojazdu mechanicznego innego rodzaju, niż wymieniony w pozwoleniu na prowadzenie pojazdów.

§ 51. (1) Właściciel pojazdu mechanicznego lub jego pełnomocnik tudzież kierowca są odpowiedzialni za niezaopatrzenie pojazdu w przepisane znaki rejestracyjne, za nienależące zaopa-

trzenie pojazdu we wszystkie przepisane przyrządy i urządzenia oraz za nieprawidłowe ich utrzymanie i działanie.

(2) Właściciel pojazdu mechanicznego lub jego pełnomocnik tudzież kierowca są odpowiedzialni za rozmyślne lub pochodzące z niedbalstwa dopuszczenie do korzystania z pojazdu w sposób niezgodny z jego przeznaczeniem, określonym w dowodzie rejestracyjnym lub w specjalnym pozwoleniu na próbną jazdę, oraz za przeciążenie pojazdu ponad normy, oznaczone w dowodzie rejestracyjnym.

(3) Właściciel pojazdu mechanicznego lub jego pełnomocnik tudzież kierowca są odpowiedzialni za rozmyślne lub pochodzące z niedbalstwa dopuszczenie do samodzielnego prowadzenia pojazdu przez osobę, nie posiadającą pozwolenia na prowadzenie takiego pojazdu, oraz za rozmyślne lub przez niedbalstwo dopuszczenie do ruchu na drogach publicznych pojazdu, który nie jest zaopatrzone w dowód rejestracyjny, lub w specjalne pozwolenie na próbną jazdę, albo w międzynarodowe świadectwo samochodowe.

§ 52. (1) Kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest mieć przy sobie pozwolenie na prowadzenie pojazdu, oraz dowód rejestracyjny pojazdu, albo specjalne pozwolenie na próbną jazdę, albo międzynarodowe świadectwo samochodowe, albo wojskowy dowód rejestracyjny. Kierowca pojazdu, podlegającego opłacie na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego powinien mieć przy sobie ponadto kartę kontroli opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego.

(2) Kierowca pojazdu mechanicznego powinien okazywać powyższe dokumenty na żądanie funkcjonariuszów policji państwowej, służby drogowej i urzędów gminnych.

§ 53. Stosownie do specjalnych warunków miejscowych, związanych z bezpieczeństwem ruchu lub ze stanem dróg i mostów, wojewódzkie władze administracji ogólnej mają prawo:

- a) wydawania w ramach niniejszego rozporządzenia szczególnych przepisów o ruchu pojazdów;
- b) zamykania lub ograniczania czasowo ruchu pojazdów albo niektórych ich rodzajów w poszczególnych miejscowościach lub na określonych odcinkach dróg.

§ 54. W wypadkach nagrych, gdy względy bezpieczeństwa ruchu tego wymagają, zarządzenia, wymienione w § 53 pkt. b), ma prawo wydawać również powiatowa władza administracji ogólnej, wszelako powinna bezzwłocznie donieść o tem właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która może zatwierdzić albo uchylić wydane zarządzenie.

§ 55. Wojewódzkie władze administracji ogólnej zawiadamiają Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych o przepisach, jakie wydały na podstawie § 53, jednocześnie z ich ogłoszeniem.

Rozdział piąty.

Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych

§ 56. (1) Do samodzielnego prowadzenia pojazdów mechanicznych upoważnione są osoby,

które posiadają odpowiednie pozwolenie. Pozwolenie może opiewać na:

- a) prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego;
- b) prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego;
- c) prowadzenie pojazdów wojskowych. Za odpowiednie pozwolenie uważa się również międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie pojazdów.

(2) Do prowadzenia pojazdów mechanicznych, wymienionych w § 6 ust. 1 uzyskanie pozwolenia nie jest wymagane.

A) Pozwolenie na prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego.

§ 57. Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych nieprzeznaczanych do użytku publicznego nie może być udzielone osobom, które:

- a) nie ukończyły 18 lat życia, a jeżeli chodzi o prowadzenie motocykli bez wózków przyczepnych, 16 lat życia;
- b) posiadają wady organiczne lub psychiczne, uniemożliwiające lub utrudniające prowadzenie pojazdu, albo podlegają nałogom, utrudniającym prawidłowe prowadzenie pojazdów;
- c) nie rozumieją języka polskiego i nie umieją czytać po polsku w takim stopniu, aby mogły orientować się w przepisach ruchu drogowego.

§ 58. (1) Ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów, wymienionych w § 57, powinien złożyć podanie do właściwej według jego miejsca zamieszkania wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

(2) Podanie ubiegającego się o pozwolenie powinno zawierać wyjaśnienie, czy nie odmówiono mu już udzielenia pozwolenia i czy nie odebrano mu udzielonego już poprzednio pozwolenia.

(3) Do podania powinny być dołączone:

- a) metryka (świadectwo) urodzin lub inny dowód, stwierdzający wiek;
- b) świadectwo lekarskie, stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie nie posiada wad, wymienionych w § 57 pkt. b), wydane w okresie dni 30 przed datą wniesienia podania;
- c) świadectwo, stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów posiada:
 - 1) praktyczną umiejętność prowadzenia pojazdu mechanicznego;
 - 2) znajomość porządkowych przepisów drogowych, tak ogólnych, jak i szczególnych, obowiązujących na obszarze danego województwa (stołecznego miasta Warszawy);
 - 3) podstawowe wiadomości techniczne o ogólnej konstrukcji pojazdu mechanicznego i o działaniu głównych jego części;
 - 4) umiejętność obchodzenia się z benzyną i innymi materiałami spalowymi; świadectwo wystawia instytucja, upoważniona przez Ministra Komunikacji

w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych;

d) dwie niepodklejone fotografie o wymiarach 4 x 6 cm.

(4) Wojewódzka władza administracji ogólnej może:

a) zażądać od ubiegającego się o pozwolenie przedstawienia dowodu miejsca zamieszkania;

b) zarządzić zbadanie ubiegającego się o pozwolenie przez urzędowego lekarza.

(5) W wyjątkowych przypadkach można wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu ubiegający się o pozwolenie czasowo przebywa. W podaniu należy podać okoliczności, skłaniające ubiegającego się o pozwolenie do złożenia podania u tej władzy. Władza, u której podanie złożono nada sprawie dalszy bieg, jeżeli uzna przytoczone w podaniu okoliczności za zasługujące na uwzględnienie.

§ 59. Jeżeli nie zachodzą przeszkody, wymienione w § 57 i ubiegający się o pozwolenie wykazał się świadectwami, wymienionymi w § 58 ust. 3), wojewódzka władza administracji ogólnej wydaje pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, a mianowicie:

a) wszelkich pojazdów mechanicznych;

b) wszelkich pojazdów mechanicznych z wyjątkiem motocykli;

c) motocykli z wózkami przyczepnymi lub

d) motocykli bez wozków przyczepnych.

§ 60. Posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów, wymienionych w punktach b), c), albo d) § 59 może uzyskać pozwolenie na prowadzenie wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, po przedstawieniu świadectwa upoważnionej instytucji (§ 58 ust. 3 pkt. c), że posiada dostateczną znajomość prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych.

§ 61. (1) Wojskowy zawodowy, lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, nie posiadający pozwolenia na prowadzenie wojskowych pojazdów mechanicznych, może uzyskać pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych niewojskowych i nieprzeznaczonych do użytku publicznego w trybie, przewidzianym w poprzednich paragrafach, jeżeli przedstawi pisemnie pozwolenie swego dowódcy (komendanta lub kierownika, posiadającego prawa co najmniej dowódcy pułku).

(2) Wojskowy zawodowy lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, który posiada pozwolenie na prowadzenie wojskowych pojazdów, może otrzymać pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, po wniesieniu do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej podania z dołączeniem:

a) pozwolenia na prowadzenie wojskowych pojazdów lub uwierzytelnionego odpisu tegoż pozwolenia;

b) dwóch niepodklejonych fotografii;

c) pozwolenia władzy wojskowej, wymienionego w ust. 1.

§ 62. Wojskowy zawodowy lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, który posiada pozwolenie na prowadzenie wojskowych po-

jazdów, może otrzymać po zwolnieniu z wojska pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, jeżeli w ciągu roku od daty zwolnienia z wojska złoży do właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej podanie z dołączeniem pozwolenia wojskowego lub uwierzytelnionego odpisu tegoż, świadectwa lekarskiego oraz dwóch niepodklejonych fotografii. Ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego, powinien ponadto dołączyć do podania świadectwo stwierdzające, że posiada dostateczną znajomość udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku (§ 65 ust. 3).

§ 63. Posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, obowiązany jest w razie zmiany miejsca zamieszkania, przedstawić to pozwolenie w ciągu dni 14 powiatowej władzy administracji ogólnej, w której okręgu zamieszkał, celem odnotowania zmiany adresu.

B) Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych przeznaczonych do użytku publicznego.

§ 64. Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego nie może być udzielone osobom, które:

a) nie ukończyły 21 lat życia;

b) służy w wojsku w charakterze wojskowych zawodowych, lub odbywają obowiązkową czynną służbę wojskową;

c) nie posiadają kwalifikacyj, dających gwarancję, że zawód kierowcy pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego, wykonywać będą bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa publicznego;

d) nie posiadają warunków, określonych w § 57 w punktach b) i c) niniejszego rozporządzenia.

§ 65. (1) Ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego, powinien wnieść za pośrednictwem powiatowej władzy administracji ogólnej, podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, właściwej według jego miejsca zamieszkania.

(2) Podanie ubiegającego się o pozwolenie powinno zawierać wyjaśnienie, czy posiada już jakiegokolwiek pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, czy odmówiono mu już udzielenia pozwolenia i czy odebrano mu udzielone już poprzednio pozwolenie na prowadzenie pojazdów.

(3) Do podania należy dołączyć załączniki, wymienione w § 58 ust. 3 w punktach a), b) i d), a ponadto:

a) świadectwo stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego posiada;

1) praktyczną umiejętność prowadzenia pojazdu mechanicznego;

2) dokładną znajomość porządkowych przepisów drogowych, jak i przepisów szczegółowych, obowiązujących na obszarze danego województwa (m. st. Warszawy);

3) dokładną znajomość konstrukcji pojazdu i działania jego części;

- 4) umiejętność przeprowadzenia doraźnych napraw pojazdu w zakresie potrzebnym dla utrzymania ruchu;
- 5) umiejętność obchodzenia się z benzyną i innymi materiałami spalinowymi; świadectwo wystawia instytucja, upoważniona przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych;
- b) świadectwo stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie posiada dostateczną znajomość udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku, wystawione przez instytucję, upoważnioną przez Ministra Spraw Wewnętrznych oraz
- c) dowód, stwierdzający stosunek do służby wojskowej.

(4) Powiatowa władza administracji ogólnej może zażądać od ubiegającego się o pozwolenie przedstawienia dowodu zamieszkania.

(5) Powiatowa władza administracji ogólnej obowiązana jest zebrać wiadomości o ubiegającym się o pozwolenie, a w szczególności ustalić, czy i za co był karany oraz czy nie oddaje się pijaństwu lub innym szkodliwym nałogom i przesłać podanie z własnym wnioskiem do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

§ 66. (1) Wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić zbadanie ubiegającego się o pozwolenie przez urzędowego lekarza.

(2) Jeżeli nie zachodzą przeszkody przewidziane w § 64 i ubiegający się o pozwolenie wykazał się świadectwami, wymienionymi w § 65 ust. 3, wojewódzka władza administracji ogólnej wydaje pozwolenie zatrzymując ewentualnie posiadane pozwolenie.

§ 67. Postanowienie § 63 ma zastosowanie do osób, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego.

C) Odbieranie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

§ 68. (1) Jeżeli po wydaniu pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych zostaną ujawnione albo zajdą okoliczności, które w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia powodują odmowę udzielenia pozwolenia, wojewódzka władza administracji ogólnej, która wydała pozwolenie, zarządzi jego odebranie.

(2) Władza, która wydała pozwolenie może również zarządzić odebranie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, jeżeli zostaną stwierdzone takie okoliczności, które wskazują, że kierowca nie daje gwarancji prowadzenia pojazdu bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa publicznego.

(3) Władza, która wydała pozwolenie, może w razie powzięcia uzasadnionych wątpliwości co do umiejętności kierowania pojazdem wezwać posiadającego pozwolenie na prowadzenie pojazdu do poddania się ponownemu zbadaniu przed upoważnioną instytucją (§ 58 ust. 3 pkt. c), czy posiada potrzebne wiadomości (§§ 58 i 65) i do przedstawienia nowego świadectwa, stwierdzającego tę okoliczność. Nieprzedstawienie żądanego świadectwa w określonym terminie powoduje odebranie pozwolenia.

§ 69. (1) Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych powinno być odebrane w przypadkach następujących:

- a) jeżeli kierowca spowodował wypadek, będąc w stanie nietrzeźwym;
- b) jeżeli nie zatrzymał się w razie spowodowanego przez się wypadku z ludźmi i nie przyszedł z pomocą ofiarom wypadku lub
- c) w razie stwierdzenia stałej niezdolności do prowadzenia pojazdów.

(2) Jeżeli zostanie stwierdzone, że osoba posiadająca pozwolenie na prowadzenie pojazdów dopuściła się przekroczeń mniejszej wagi lub stała się czasowo niezdolną do prowadzenia pojazdu, władza, która wydała pozwolenie, może zarządzić odebranie pozwolenia na przeciąg określonego czasu.

§ 70. Zwrócenie pozwolenia odebranego na przeciąg określonego czasu może być uzależnione od złożenia świadectwa upoważnionej instytucji (§58 ust. 3 pkt. c), że kierowca posiada umiejętność prowadzenia pojazdu (§§ 58 i 65), albo od wyniku sprawy administracyjno-karnej lub sądowno-karnej, gdy okoliczności, które spowodowały czasowe odebranie pozwolenia, mają być przedmiotem postępowania administracyjno-karnego albo sądowno-karnego.

§ 71. Jeżeli dla stwierdzenia okoliczności, uzasadniających odebranie pozwolenia, zachodzi potrzeba sprawdzenia stanu zdrowia kierowcy, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić zbadanie go przez lekarza urzędowego. Nieusprawiedliwione niestawiennictwo do zbadania w oznaczonym terminie powoduje odebranie pozwolenia.

§ 72. Jeżeli względy bezpieczeństwa publicznego tego wymagają, a zwłoka grozi niebezpieczeństwem, powiatowa władza administracji ogólnej może zarządzić tymczasowe odebranie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych; obowiązana jest jednak bezzwłocznie donieść o tem zarządzeniu wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która wydała pozwolenie, przesyłając jej równocześnie odebranie pozwolenia. Władza ta uchyli zarządzenie powiatowej władzy administracji ogólnej albo wyda zarządzenie w myśl § 68.

Rozdział szósty.

Wyścigi pojazdów mechanicznych.

§ 73. (1) Wyścigi pojazdów mechanicznych na drogach publicznych można urządzać tylko na podstawie pozwolenia.

(2) Pozwolenie na wyścigi pojazdów mechanicznych na obszarze jednego województwa wydaje wojewódzka władza administracji ogólnej, po zasięgnięciu opinii zarządów drogowych i powiatowych władz administracji ogólnej.

(3) Pozwolenie na wyścigi pojazdów na obszarze kilku województw, wydaje Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

§ 74. Przekroczenie przy wyścigach pojazdów mechanicznych szybkości ruchu, przepisanej w niniejszym rozporządzeniu, może być dozwolone, jeżeli droga, na której mają się odbyć wyścigi, zostanie na czas wyścigów zamknięta dla ruchu publicznego.

*Rozdział siódmy.***Wozy przyczepne i pociągi drogowe.**

§ 75. (1) Do wozów przyczepnych mają odpowiednie zastosowanie postanowienia dotyczące rejestracji pojazdów mechanicznych, zamieszczone §§ 15 — 18 i 22 — 30 niniejszego rozporządzenia

(2) Każdy wóz przyczepny pojazdu mechanicznego powinien być zaopatrzonej:

- a) w jeden system hamulcowy;
- b) w takie połączenie z pojazdem ciągnącym i innymi wozami przyczepnymi, aby ślady kół wozów przyczepnych nawet na zakrętach nie odchyłały się poza konieczne odchylenie od śladów kół pojazdu;
- c) w urządzenie, zapobiegające staczaniu się wozu w tył;
- d) w tabliczkę umieszczoną w widocznym miejscu, podającą czytelnie ciężar własny wozu i największe dopuszczalne obciążenie;
- e) w numer ewidencyjny, wyznaczony przy rejestracji, namalowany z boku przedniej części wozu po lewej stronie.

(3) Obręcze kół każdego wozu przyczepnego pojazdu mechanicznego powinny być urządzone zgodnie z postanowieniami § 3.

(4) Przepis § 35 ust. 2) ma również zastosowanie do wozów przyczepnych.

(5) Ostatni wóz przyczepny powinien być zaopatrzonej w znak rejestracyjny, umieszczony z tyłu, taki sam jak tylny znak pojazdu, w latarkę z czerwonym światłem, oraz w urządzenie oświetlające znak rejestracyjny. Znak rejestracyjny powinien być od zmroku do świtu oraz podczas silnej mgły oświetlony, a latarka z czerwonym światłem zapalona.

§ 76. Do ruchu na drogach publicznych pociągu drogowego wymagane jest osobne pozwolenie.

§ 77. Celem otrzymania pozwolenia, należy wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się stałe miejsce postoju pociągu drogowego z wymienieniem:

- a) dróg, po których pociąg ma kursować;
- b) całkowitej wagi pojazdu ciągnącego i każdego przyczepnego wozu, złożonej z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego obciążenia;
- c) ciężaru, przypadającego na najbardziej obciążoną oś;
- d) szerokości obręczy, średnicy i rodzaju kół zarówno pojazdu ciągnącego, jak i wozów przyczepnych;
- e) urządzenia hamulców;
- f) największego przewidywanego składu ze społu;
- g) zamierzonej szybkości ruchu.

§ 8. (1) Pozwolenie wydaje wojewódzka władza administracji ogólnej, właściwa według miejsca stałego postoju pojazdu, po zasięgnięciu opinii interesowanych zarządów drogowych. Jeżeli pociąg ma kursować na obszarze kilku województw wojewódzka władza administracji ogólnej wydaje pozwolenie w porozumieniu z innymi zainteresowanymi wojewódzkimi władzami administracji ogólnej.

(2) W pozwoleniu należy wymienić drogi, po których pociąg może kursować oraz wyszczególnić warunki, wymagane ze względu na bezpieczeństwo publiczne i ochronę dróg, w szczególności zaś określić największą dopuszczalną szybkość.

Rozporz. ministr. kom. i min. spr. w. 14
kość ruchu, oraz liczbę osób niezbędnych dla obsługi pojazdu.

§ 79. Normy szybkości jazdy dla ciężkich pojazdów (§§ 36, 37 i 38) mają odpowiednie zastosowanie również do pociągów drogowych. Jednak szybkość ruchu pociągu drogowego przy całkowitej wadze zespołu mniejszej niż 3,500 kg nie może przekraczać 40 kilometrów na godzinę.

§ 80. (1) Właściciel pojazdu mechanicznego z wozem przyczepnym, lub jego pełnomocnik tudzież kierowca są odpowiedzialni za niezaopatrzenie wozu przyczepnego w przepisane urządzenia i znaki (§ 75).

(2) Jeżeli zostanie stwierdzone, że przepisane w pozwoleniu (§ 76) warunki nie są przestrzegane lub, że kursowanie pociągu oddziałuje szkodliwie na drogi publiczne, pozwolenie to może być odebrane zarządzeniem, tej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która je wydała.

*Rozdział ósmy.***Wojskowe pojazdy mechaniczne.**

§ 81. Wojskowe pojazdy mechaniczne podlegają przepisom działu drugiego i czwartego, jeżeli poszczególne paragrafy nie zawierają postanowień odmiennych.

§ 82. (1) Dopuszczanie do ruchu wojskowych pojazdów mechanicznych, ustalanie dla nich znaków rejestracyjnych, wydawanie dowodów rejestracyjnych, oraz wydawanie pozwoleń na prowadzenie ich przez wojskowych zawodowych i odbywających obowiązkową czynną służbę wojskową, należy do właściwych władz wojskowych.

(2) W skład komisji egzaminacyjnej dla kierowców wojskowych wchodzi delegat wojewódzkiej władzy administracji ogólnej z głosem decydującym w zakresie znajomości przepisów porządkowych na drogach publicznych.

(3) Pozwolenia wojskowe na prowadzenie pojazdów powinny odpowiadać pozwoleń przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu (§ 59).

*Rozdział dziewiąty.***Międzynarodowy ruch pojazdów mechanicznych.**

§ 83. (1) Osoby, pragnące skorzystać z dopuszczonego do ruchu w Polsce pojazdu mechanicznego w państwie, które przystąpiło do konwencji międzynarodowej, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr. 21, poz. 177), powinny zaopatrzyć się w międzynarodowe świadectwo samochodowe (Certificat International pour Automobiles), według wzoru i wskazówek zamieszczonych w załącznikach A. i B. do wymienionej konwencji.

(2) Osoby, pragnące kierować zagranicą takim pojazdem, powinny zaopatrzyć się w odpo-

wiednie pozwolenie (międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie — Permis International de Conduire), wydawane według wzoru i wskazówek zamieszczonych w załącznikach D i E do wymienionej konwencji.

(3) Pozwolenie takie nie może być wydane osobie mającej mniej niż osiemnaście lat.

(4) Międzynarodowe świadectwo samochodowe i międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów, ważne na przeciąg jednego roku od daty wystawienia, są wydawane przez wojewódzkie władze administracji ogólnej, oraz przez Automobilklub Polski i Polski Touring Klub na mocy nieprzedawnionych dowodów rejestracyjnych oraz pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych. Dokumenty wydawane przez wspomniane kluby powinny być potwierdzone przez wojewódzką władzę administracji ogólnej.

§ 84. (1) Osoby, wymienione w § 83 powinny zaopatrzyć pojazd z tyłu, na widocznym miejscu, w owalną tablicę, według wymagań załącznika C do wymienionej konwencji z literami „PL“, stwierdzającymi zarejestrowanie w Polsce.

(2) Zabrania się używania tej tablicy przed uzyskaniem międzynarodowego świadectwa samochodowego i po upływie jego ważności.

§ 85. (1) Obywatele państw, które przystąpiły do wymienionej w § 83 międzynarodowej konwencji z dnia 24 kwietnia 1926 r. i obywatele polscy stale zamieszkali w tychże państwach, mogą używać na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej pojazdów dopuszczonych do ruchu w wymienionych państwach, jeżeli posiadają prawidłowo wystawione i nieprzedawnione międzynarodowe świadectwo samochodowe i międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów, oraz jeżeli odnośnie pojazdy są zaopatrzone w znaki rejestracyjne państwa, z którego pochodzą i w umieszczoną z tyłu tablicę z literami tego państwa. Tablice te od zmroku do świtu i podczas silnej mgły powinny być oświetlone.

(2) Osoby, wymienione w ust. 1 powinny posiadać dowód uiszczenia opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, jeżeli pojazd nie podlega zwolnieniu od opłaty i okazywać ten dowód na żądanie organów kontrolujących.

§ 86. (1) Międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów nie uprawnia samo przez się do prowadzenia pojazdów zarejestrowanych w Polsce.

(2) Kierowca, posiadający międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów, powinien stosować się do wszelkich przepisów ruchu, obowiązujących na drogach publicznych w Polsce.

(3) Międzynarodowe świadectwo samochodowe i międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów, powinny być okazywane na każde żądanie funkcjonariuszów policji państwowej, służby drogowej i organów gminnych.

§ 87. (1) W razie stwierdzenia, że pojazd wprowadzony do Polski z zagranicy nie odpowiada warunkom dopuszczenia pojazdów do ruchu na drogach publicznych w Polsce, wojewódzka władza administracji ogólnej, w której okręgu stwierdzono brak tych warunków, może odebrać prawo korzystania z międzynarodowego świadectwa sa-

mochodowego i zabronić używania pojazdu do czasu usunięcia braków.

(2) W razie stwierdzenia, że kierowca, mający międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów, nie posiada kwalifikacji, zapewniających w dostatecznej mierze bezpieczeństwo publiczne, wojewódzka władza administracji ogólnej, w której okręgu brak kwalifikacji stwierdzono, może odebrać prawo korzystania z międzynarodowego pozwolenia na prowadzenie samochodów.

(3) Władza, która odmówiła uznania międzynarodowego świadectwa samochodowego lub międzynarodowego pozwolenia na prowadzenie samochodów, powinna zawiadomić o tem Ministerstwo Komunikacji, podając w zawiadomieniu adres osoby, której odmówiła uznania.

§ 88. (1) Przed zarejestrowaniem pojazdu, wprowadzonego do Polski z zagranicy bez międzynarodowego świadectwa samochodowego, wolno go użyć na przeciąg najwyżej dwunastu godzin jedynie dla pojazdu do najbliższego miasta wojewódzkiego na podstawie kwitu urzędu celnego i pisemnego stwierdzenia terminu wjazdu przez państwowe organy bezpieczeństwa.

(2) Kwit urzędu celnego należy okazywać na żądanie funkcjonariuszów policji państwowej, służby drogowej i organów gminnych.

Rozdział dziesiąty.

Ewidencja pojazdów mechanicznych i ich kierowców.

§ 89. Wojewódzkie władze administracji ogólnej powinny prowadzić rejestry dopuszczonych do ruchu pojazdów mechanicznych i ich kierowców.

§ 90. Wojewódzkie władze administracji ogólnej powinny zawiadamiać Komisarza Rządu miasta stołecznego Warszawy o każdym udzieleniu, przedłużeniu, odmówieniu udzielenia, czasowym odebraniu oraz odebraniu na stałe pozwolenia na prowadzenie pojazdów, podając imię, nazwisko, rok urodzenia i adres kierowcy względnie osoby, której odmówiono udzielenia pozwolenia, oraz imiona jego rodziców, tudzież rodzaj i numer pozwolenia.

§ 91. Władze administracyjne obowiązane są zawiadamiać Komisarza Rządu miasta stołecznego Warszawy o każdym przypadku ukarania kierowców pojazdów mechanicznych, podając imię, nazwisko, adres i rok urodzenia kierowcy, imiona jego rodziców oraz przepis naruszony i wymiar kary.

§ 92. Komisarz Rządu miasta stołecznego Warszawy prowadzi centralną ewidencję kierowców pojazdów mechanicznych z uwidocznieniem kar, jakie na nich zostały nałożone.

Rozdział jedenasty.

Postanowienie karne.

§ 93. Winni przekroczenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani w myśl postanowień rozdziału IV ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) w brzmieniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 151).

Rozdział dwunasty.

Przepisy przejściowe i końcowe.

§ 94. (1) Pojazdy mechaniczne i wozy przy-
czepne pociągów drogowych, dopuszczone przed
wejściem w życie niniejszego rozporządzenia do
ruchu na drogach publicznych, powinny być przy-
stosowane do wymagań, zawartych w § 3 tego
rozporządzenia w ciągu sześciu miesięcy od jego
wejścia w życie.

(2) Minister Spraw Wojskowych zarządzi do-

stosowanie wojskowych pojazdów do wymagań,
przewidzianych w dziale drugim.

§ 95. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w
życie trzydziestego dnia po jego ogłoszeniu. Jed-
nocześnie z tym dniem traci moc obowiązującą
rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych i Mi-
nistra Spraw Wewnętrznych z dnia 27 stycznia
1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na dro-
gach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 396).
Kierownik Minister. Komunikacji: *M. Butkiewicz*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*
Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*.

R Z A D O W Y P R O J E K T U S T A W Y

o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej.

(Uchwała Rady Ministrów z dn. 22.II 1933 r. pismo Ministra Komunikacji z dnia 28.II 1933 r. Nr. O. Or./IV/115/6).

Art. 1.

Na zarobkowy przewóz osób pojazdem mechanicznym na drogach publicznych (ulicach i placach) w obrębie gminy miejskiej należy, z wyjątkiem przewozów, określonych w art. 8. uzyskać koncesję.

Art. 2.

1) Koncesji udziela:

1) na zarobkowy przewóz osób pojazdem mechanicznym, z wyjątkiem przypadków wskazanych w p. 2 — zarząd gminy miejskiej;

2) na zarobkowy przewóz osób autobusem w gminach miejskich, niewydziałonych z powiatowych związków samorządowych i na zarobkowy przewóz osób autobusem przez przedsiębiorstwa, działające przy udziale kapitału państwowego — powiatowa władza administracji ogólnej, a w m. st. Warszawie Komisarz Rządu m. st. Warszawy.

(2) Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych ustala przypadki, w których udzielanie koncesyj przez zarządy gmin miejskich wymaga zgody powiatowej władzy administracji ogólnej, a w m. st. Warszawie — Komisarz Rządu m. st. Warszawy.

Art. 3.

W razie wydania koncesyj w ilości nadmiernej, nie uzasadnionej miejscowymi stosunkami gminy miejskiej, wojewódzka władza administracji ogólnej może, po wysłuchaniu opinii właściwej izby przemysłowo-handlowej, wstrzymać wydawanie dalszych koncesyj.

Art. 4.

Gmina miejska, niewydziałona z powiatowego związku samorządowego, ma pierwszeństwo do uzyskania koncesji na zarobkowy przewóz autobusem na własnym obszarze, przed innymi osobami, ubiegającymi się o tę koncesję.

Art. 5.

Prawo prowadzenia komunikacji autobusami przez gminy miejskie, wydzielone z powiatowych związków samorządowych, we własnym zarządzie (art. 8 ust. 1 p. 1), może obejmować również obszar sfery interesów mieszkaniowych gminy.

Obszar ten określa właściwa władza nadzorcza

Art. 6.

Warunki, pod którymi koncesje będą udzielane, prawa i obowiązki uprawnionego, cząstowania koncesji, rodzaje i wysokość opłat, jak również przyczyny wycofania lub odebrania koncesji określa rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych i Skarbu.

Art. 7.

(1) Kto narusza przepis ustawy niniejszej albo rozporządzeń, na jej podstawie wydanych, ulega karze grzywny do 3.000 (trzech tysięcy) zł. albo karze aresztu do 3 miesięcy.

(2) Do orzekania powołane są powiatowe władze administracji ogólnej.

Art. 8.

(1) Nie potrzeba uzyskiwać koncesji na:

1) przewóz osób pojazdami mechanicznymi miejskich przedsiębiorstw przewozowych w gminach miejskich, wy-

U Z A S A D N I E N I E

Powody, uzasadniające wprowadzenie systemu koncesyjnego na zarobkowy przewóz osób pojazdami mechanicznymi poza obszarami jednej gminy (ustawa z dnia 14.II 1932 r. Dz. Ust. R. P. Nr. 32 poz. 336), istnieją także w odniesieniu do zarobkowych przewozów pojazdami mechanicznymi w obrębie jednej gminy. Przy regulowaniu tej sprawy kierowano się potrzebą uwzględniania interesów gmin miejskich, które z racji swoich zadań publicznych i gospodarki miejskiej

dzielonych z powiatowych związków samorządowych, jeżeli gmina prowadzi takie przedsiębiorstwa we własnym zarządzie;

2) przewóz osób pojazdami mechanicznymi przedsiębiorstw państwowych „Polskie Koleje Państwowe“ i „Polska Poczta Państwowa i Telefon“;

3) przewóz osób pojazdami mechanicznymi przedsiębiorstw lotniczych do portów i z portów lotniczych;

4) doraźne przewozy wycieczkowe, organizowane przez towarzystwa turystyczne o charakterze społecznym, które nie uprawiają przemysłu przewozowego;

5) przewóz pracowników z miejsca pracy i do miejsca pracy pojazdami mechanicznymi przedsiębiorstwa;

6) przewóz chorych pojazdami mechanicznymi szpitali, pogotowia ratunkowych, kas chorych, lecznic, towarzystw ratunkowych;

7) przewóz zwłok pojazdami mechanicznymi przedsiębiorstw pogrzebowych;

8) przewóz gości hotelowych z dworców kolejowych do hoteli i z hoteli do dworców kolejowych pojazdami mechanicznymi przedsiębiorstw hotelowych.

(2) Przewozy, wymienione w ust. 1 w p. 3, 4, 5, 6 i 8 podlegają ogłoszeniu, stosownie do przepisów jakie wyda Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Art. 9.

Koncesja na przewóz osób pojazdami mechanicznymi, poza obszarami jednej gminy, nie uprawnia sama przez się do wykonywania zarobkowego przewozu, określonego ustawą niniejszą, jednakże nie będzie wymagana osobna koncesja na wjazd do miasta, przejazd przez miasto i wyjazd z miasta pojazdów mechanicznych, kursujących poza obszarami jednej gminy, jeśli linia przewozowa, po której odbywa się przewozy prowadzi do miasta, z miasta albo przechodzi przez miasto.

Art. 10.

(1) Osoby, które w dniu ogłoszenia ustawy niniejszej wykonywują przewóz, określony w art. 1, mogą go nadal wykonywać bez uzyskania koncesji, aż do zużycia posiadanych pojazdów, nie dłużej jednak niż przez okres dwóch lat od dnia ogłoszenia ustawy niniejszej.

(2) W ciągu trzech miesięcy po ogłoszeniu przepisów, wydanych na podstawie art. 6 i stosownie do tych przepisów, powinny wszystkie osoby, wymienione w art. 1, poddać zatwierdzeniu taryfy przewozowej, a osoby, które wykonywały przewóz osób autobusem, powinny ponadto złożyć kaucję albo polisę ubezpieczeniową na zabezpieczenie roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej za szkody, powstałe wskutek wykonywania przewozu.

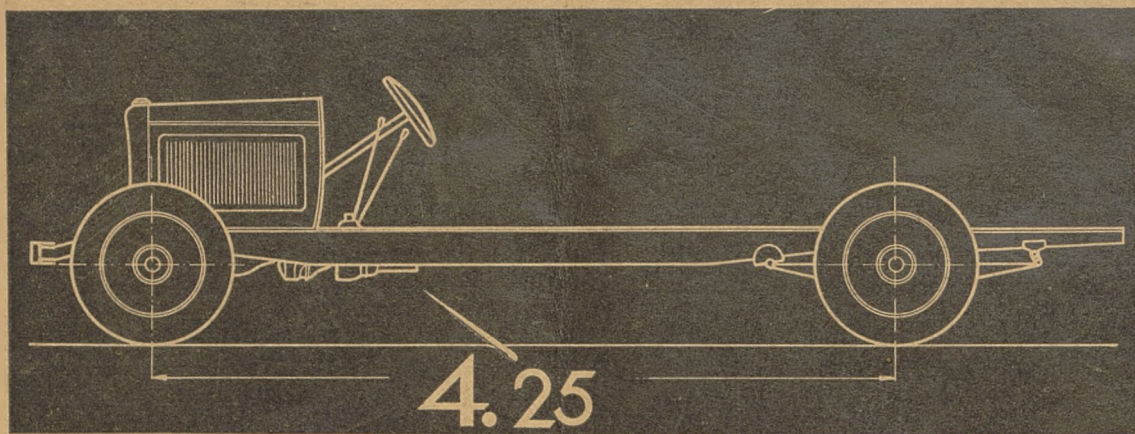
Art. 11.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Komunikacji w porozumieniu z interesowanymi Ministrami, art. 7 zaś Ministrowi Spraw Wewnętrznych.

Art. 12.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie na całym obszarze Rzeczypospolitej, z wyjątkiem województwa śląskiego, w 3 miesiące od ogłoszenia. Postanowienia art. 10 wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

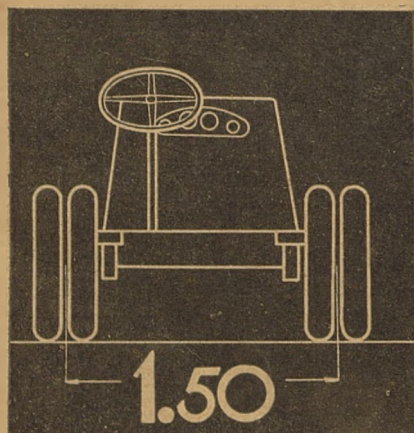
zainteresowane są tak komunikacja w obrębie gminy miejskiej, zabezpieczenie interesów gminy miejskiej znaleźć swój wyraz w tym, że dla gmin miejskich, wydzielonych z powiatowych związków komunalnych, zmierzających prowadzić komunikację autobusową we własnym zarządzie, nie będzie wymagana koncesja, a dla gmin miejskich, nie wydzielonych z powiatowych związków samorządowych, przewiduje projekt pierwszeństwo do uzyskania koncesji.



**4 m. 25 rozstawu osi posiada
 PODWOZIE AUTOBUSOWE**

CITROËN

O NOŚNOŚCI BRUTTO 3000 KG.



- 6-cio cylindrowy elastyczny silnik 45 H. P
- 7 poprzeczek wzmacniających.
- 4 satelitowy dyferencjał.
- 4 hamulce servomechaniczne.
- Hamulec ręczny działający na transmisję.
- 7 kół z ogumieniem.
- Podwozie bogato wyposażone w akcesoria.

Cena 15.250 złotych.

POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODÓW

CITROËN

Warszawa, Czerniakowska Nr. 199, telefon 8-04-07.