

MICHAŁ HŁADIJ (Kraków)

Prawo automobilowe w Drugiej Rzeczypospolitej w świetle podstawowych regulacji normatywnych

Prawo automobilowe w II Rzeczypospolitej to istotny fragment ogólnej regulacji prawnej doby międzywojennej, dział prawa stosunkowo mało znany, lecz nadzwyczaj interesujący.

Pierwsze regulacje normatywne odnośnie do pojazdów mechanicznych zostały wprowadzone do obrotu prawnego w końcu XIX w.¹ Były to regulacje minimalistyczne mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych oraz administracyjną kontrolę państwa nad poszczególnymi pojazdami mechanicznymi. Największą uwagę poświęcano w nich zatem warunkom technicznym oraz rejestracji pojazdów mechanicznych. Dla porządku i łatwiejszej identyfikacji pojazdów oraz ich właścicieli wprowadzono tablice rejestracyjne.

Taki stan regulacji normatywnej zastało w 1918 roku państwo polskie, które odziedziczyło, jak i w pozostałych dziedzinach, przepisy państw zaborczych w odniesieniu do pojazdów mechanicznych.

Zagadnienie regulacji normatywnej problematyki pojazdów mechanicznych w dwudziestoleciu międzywojennym nie doczekało się w polskiej literaturze opracowania. Dotyczy to tak literatury powstałej przed II wojną światową, jaki i w okresie późniejszym.

W okresie międzywojennym powstały wprawdzie zbiory aktów normatywnych regulujących problematykę automobilową, obejmujące tylko niewielką ich część – akty obowiązujące w chwili wydania zbioru, lub lakoniczne

¹ Na terenach poszczególnych zaborów obowiązywały stosowne przepisy austriackie, niemieckie i rosyjskie. Z uwagi na rozległość zagadnienia oraz ograniczenie problematyki do okresu międzywojennego, nie zostały one w tym opracowaniu omówione.

komentarze do najważniejszych obowiązujących aktów normatywnych – lecz było ich niewiele i nie miały one charakteru prawnoporównawczego².

Głównym źródłem poznania międzywojennego prawa automobilowego są Dzienniki Ustaw (Praw) Rzeczypospolitej Polskiej oraz Dzienniki Wojewódzkie, wydawane dla każdego z 16 województw II Rzeczypospolitej. Badając te źródła prawa wyłania się obraz bardzo złożonego i nad wyraz szczegółowo – zwłaszcza od końca lat 20-tych – regulowanego zagadnienia.

Regulacji normatywnej poddano zagadnienia ogólne, mające charakter administracyjno-prawny. A wśród nich m. in. samo pojęcie pojazdu mechanicznego, ewidencję, warunki techniczne, dopuszczanie do ruchu pojazdów mechanicznych, uprawnienia do prowadzenia tychże pojazdów, przepisy ruchu drogowego. Jej przedmiotem były także zagadnienia obowiązku dostarczania pojazdów mechanicznych na rzecz wojska w czasie pokoju czy obowiązku odstępowania pojazdów dla celów obrony państwa. Uregulowane zostały zagadnienia podatkowe związane z tymi pojazdami. Regulacji tej poddano też premiowanie nabywania pojazdów mechanicznych oraz ulgi podatkowe dla ich nabywców. W drodze normatywnej wprowadzono system koncesyjny, którego przedmiotem był zarobkowy przewóz osób i towarów,

² Piśmiennictwo okresu międzywojennego poświęcone tej problematyce było bardzo skąpe. W szczególności należy wymienić: J. Bekerman, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez samochody*, Głos Sądownictwa 1932, nr 1, T. Blumenfeld i S. Moszkowicz, *Rejestrowe prawa na samochodach i motocyklach. Ustawa, rozporządzenia, instrukcja – Komentarz – Przepisy związkowe – Ulgi inwestycyjne – Wzory*, Biblioteka Wydawnictw Prawniczych, Lwów 1939; S. Butrym *Wypadki samochodowe w Krakowie w ciągu dziesięciolecia 1924-1934*, Czasopismo Sądowo-Lekarskie 1935, z. 3; T. Cyprian, *Motoryzacja i prawo*, Wiadomości Prawnicze 1937, nr. 3; T. Cyprian, *Nowe rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych*, Wiadomości Prawnicze 1938, nr 3; J. Fabrykant, *Ustawa o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych z dnia 28/IV.1938 Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 302. Rozporządzenia wykonawcze o rejestrze i opłatach rejestrowych. Instrukcja – Wzory – Komentarz*, Lwów 1939; F. Halpern, *O zastawie rejestrowym*, Głos Prawa, Rok V, Lwów, Marzec – kwiecień 1938, Nr 3 – 4; M. Howoska, *Nowe przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych*, Poznań 1938; A. Litwak, *Do kwestii wymogów odpowiedzialności za wypadki samochodowe tudzież do kwestii osobowości prawnej komitetu*, Głos Prawa – Rok VI, nr 7-9, Lwów 1929; A. Mairanc, *Kodeks automobilowy. Ustawy, rozporządzenia, okólniki, orzecznictwo, komentarz*, Warszawa 1938; I. Moldauer, *Problemy prawa automobilowego a kodeks zobowiązań*, Głos Prawników 1937; A. Nattel, *O właściwe stosowanie orzecznictwa Sądu Najwyższego (w sprawie współwiny nieletniego w wypadku samochodowym)*, Głos Adwokatów 1938, nr 7; M.W. Nestorowicz, *Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych*, Warszawa 1934; Radojewski, *Konstrukcja prawna tak roszczeń, jak i obrony z powodu nieszczęśliwych wypadków w ruchu samochodów*, Czasopismo Adwokatów Polskich – Dział Województw Zachodnich, Rocznik II 1928, nr 5; S. Stecki, *Ustawa o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych*, czasopismo „Auto”, nr 5, maj 1938; S. Szeńc, *Rejestrowe prawa rzeczowe na pojazdach mechanicznych*, Głos Prawników Śląskich 1938, nr 3; W. Wareński, *Zamiltonowanie do automobilizmu a orzecznictwo w sprawach z wypadków drogowych*, Współczesna Myśl Prawnicza 1937; H. Wilczyński, *Kodeks kierowcy*, Warszawa 1934.

zarobkowy przewóz osób w obrębie gminy miejskiej oraz przemysł wyrobu samochodów i podwozi samochodowych. Pod koniec lat 30-tych uregulowano instytucje dwóch rodzajów rejestrowych praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych. System koncesyjny ze względu na obszerność tego zagadnienia nie zostanie poniżej omówiony.

Zagadnienie regulacji celnej w badanym zakresie oraz ruchu przez granicę celną państwa polskiego stanowiły przedmiot odrębnego unormowania. Polityka celna państwa wpływała bowiem bezpośrednio na cenę sprowadzanych z zagranicy pojazdów mechanicznych. A to z kolei oddziaływało na popyt, który państwo mogło stymulować m. in. i w ten sposób. Zauważyć należy, iż w pierwszym okresie istnienia niepodległego państwa polskiego rodzimy automobilizm mógł rozwijać się prawie wyłącznie dzięki importowanym pojazdom mechanicznym. Był to w czasach II Rzeczypospolitej problem na tyle istotny, iż uczyniono go przedmiotem regulacji normatywnej. Omówienie tego fragmentu problematyki także nie stanowi przedmiotu niniejszego opracowania.

Przechodząc do omawiania poszczególnych aktów normatywnych należy zaznaczyć, iż większość z nich to akty normatywne wykonawcze. Przedwojenny ustawodawca posługiwał się bowiem w ustawach nader często normami blankietowymi, których wypełnienie zawierały akty wykonawcze. Zauważyć także należy, iż zasadnicza część omawianego zagadnienia stanowiła przedmiot regulacji administracyjno-prawnej. Zagadnienia cywilne i karne stanowiły zdecydowaną mniejszość.

I. Podstawowe regulacje administracyjno-prawne. Pierwszym aktem normatywnym dotyczącym omawianej problematyki wydanym przez organy państwowe II Rzeczypospolitej była ustawa z dnia 7 października 1921 r. *o przepisach porządkowych na drogach publicznych*³. Tworzyła ona ustawowy zręb owej problematyki. Regulowała zagadnienia porządku, w tym bezpieczeństwa na drogach publicznych⁴. Była aktem prawnym niezbyt obszernym, liczącym zaledwie 27 artykułów⁵. Zawierała w większości ogólne postanowienia oraz delegacje do wydawania aktów wykonawczych. W aktach tych miały być zawarte szczegółowe regulacje, w tym także w zakresie pojazdów mechanicznych. Ustawa ta została znowelizowana w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lutego 1928 r. *o zmianie ustawy z dnia 7 października 1921 roku o przepisach porządkowych na drogach publicznych*⁶.

³ Dz. U. R.P. Nr 89, poz. 656 z 1921 roku.

⁴ Składała się z V rozdziałów: *Przepisy ogólne, Przepisy, dotyczące używania i ochrony dróg, Przepisy, dotyczące utrzymania dróg, Przepisy karne, Przepisy końcowe.*

⁵ Klauzula derogacyjna zawarta w zdaniu drugim art. 27 uchylała wszelkie ustawy i rozporządzenia obowiązujące do chwili wejścia w życie ustawy, w poszczególnych dzielnicach w przedmiocie przepisów porządkowych o używaniu, ochronie i utrzymaniu dróg.

⁶ Dz. U. R.P. Nr. 18, poz. 151 z 1928 roku.

Kapitałne znaczenie dla omawianej problematyki miały przepisy wydawane w wykonaniu art. 5, 6 i 26 powołanej ustawy. Były to rozporządzenia ministerialne, zawierające przepisy wykonawcze. To one stanowiły przez całe dwudziestolecie międzywojenne podstawę regulacji administracyjno-prawnej problematyki pojazdów mechanicznych.

W kolejnych rozporządzeniach z lat 1922, 1928, 1933 i 1937 roku zdefiniowano pojazd mechaniczny, uregulowano zasady ewidencji i rejestracji pojazdów mechanicznych, warunki techniczne jakie winny były one spełniać. Uregulowano warunki, które obowiązani byli spełniać kandydaci na kierowców, wprowadzono centralną ewidencję wykroczeń drogowych popełnianych przez tych ostatnich⁷. Zmiany stanu prawnego były wynikiem ciągłego postępu technicznego w zakresie konstrukcji pojazdów mechanicznych oraz zmian w terminologii prawnej⁸. Pewną innowacją legislacyjną było odrębne unormo-

⁷ Pierwszym z owych aktów było rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. *o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. Nr 65, poz. 587 z 1922 r.). Był to akt normatywny składający się z ośmiu rozdziałów. Rozporządzenie owo było kilkakrotnie nowelizowane. Nowelizacje dotyczyły w szczególności opłat pobieranych od kandydatów na kierowców. Częste podnoszenie opłat było wynikiem szalejącej wówczas hiperinflacji. Kolejnym aktem normatywnym o zasadniczym znaczeniu było rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. *o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. Nr 41, poz. 396 z 1928 r.). Przedmiotowe rozporządzenie było jednocześnie aktem wykonawczym do art. 3 ustawy z dnia 26 września 1922 r. *w przedmiocie ratyfikacji przystąpienia Polski do międzynarodowej konwencji, dotyczącej ruchu automobilowego, zawartej w Paryżu dnia 11 października 1909 r.* (Dz. U. R.P. Nr 85, poz. 762 z 1922 r.). Na owo rozporządzenie składało się trzynaście działów. Innym aktem normatywnym, elementarnym dla badanej problematyki było rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. *o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. Nr 9, poz. 55 z 1933 r.). Rozporządzenie to było jednocześnie aktem wykonawczym do art. 2 ustawy z dnia 23 marca 1929 r. *w sprawie ratyfikacji konwencji międzynarodowej, dotyczącej ruchu drogowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r.* (Dz. U. R.P. Nr 25, poz. 258 z 1929 r.). Rozporządzenie sprostowano w dość znacznym zakresie w obwieszczeniu Ministrów: Komunikacji i Spraw Wewnętrznych wydanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 6 marca 1933 r. *w sprawie sprostowania błędów w rozporządzeniu Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych, wydanem w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. Nr 38, poz. 310 z 1933 r.). Rozporządzenie składało się z Dwunastu Rozdziałów. Do rozporządzenia nie dołączono żadnych załączników. Pozostały, zatem w mocy wzory już obowiązujące. Rozporządzenie zostało znówelizowane jednokrotnie. Ostatnim aktem normatywnym, stanowiącym fundament omawianej problematyki, wydanym przed wybuchem II Wojny Światowej na podstawie art. 5, 6 i 26 powołanej ustawy, było rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r. *wydanem w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. Nr 85, poz. 616 z 1937 r.). Na rozporządzenie składało się VII Działów. W rozporządzeniu zawarto także przepisy odnoszące się do autobusów, które jako przeznaczone do komunikacji publicznej i zbiorowej były uznawane za szczególny rodzaj pojazdów mechanicznych. Rzeczonego rozporządzenia nie znówelizowano do końca badanego okresu.

⁸ Przykładem może być zastąpienie terminu *reflektor* terminem *najaśnica*.

wanie warunków technicznych i wyposażenia autobusów. Regulacja ta była stosunkowo obszerna, co spowodowało jej wyłączenie w postaci odrębnego aktu normatywnego. Taka sytuacja istniała w latach 1929–1938⁹. Rozporządzenia z 1929 i 1932 r. mające za przedmiot tę kwestię zawierały definicję autobusu, której część była powtórzeniem definicji pojazdu mechanicznego. W 1938 r. przywrócono jednolitość całości regulacji poprzez włączenie problematyki autobusów do ogólnej regulacji odnośnie pozostałych rodzajów pojazdów mechanicznych. W rozporządzeniu z tego roku wprowadzono także obowiązek ewidencjonowania pojazdów mechanicznych nie zarejestrowanych. Do chwili wprowadzenia tej zasady jedynie pojazdy zarejestrowane były przedmiotem ewidencji. Oznaczało to w praktyce rozciągnięcie kontroli państwa na wszystkie pojazdy mechaniczne.

Omówione akty normatywne stanowiły podstawę całej regulacji prawnej pojazdów mechanicznych. To w nich bowiem zawarta była definicja pojazdu mechanicznego, oraz wszelkie najważniejsze zagadnienia tj. m.in. sposób ewidencjonowania pojazdów, warunki techniczne, znaki rejestracyjne, dopuszczanie pojazdów mechanicznych do ruchu, pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych oraz przepisy ruchu drogowego.

Analizując poszczególne pojęcia zawarte w tych przepisach można prześledzić ich ewolucję. Definicja pojazdu mechanicznego stała się z biegiem czasu wysoce syntetyczna i nowoczesna. Przepisy dotyczące ewidencji pojazdów mechanicznych zmierzały w kierunku rozwiązań nowoczesnych, które znamy z czasów nam współczesnych. Warunki techniczne pojazdów mechanicznych określone w odnośnych przepisach odpowiadały bieżącej wiedzy i postępowi technicznemu. Stąd wiele zmian w tym zakresie.

Wszelkie zmiany wprowadzane były rozsądnie, bez przesadnego pośpiechu. Pomimo to od 1938 r. obowiązywały przepisy nowoczesne, odpowiadające, a nawet wyprzedzające ówczesne potrzeby. Omówiony fragment regulacji normatywnej należy zatem ocenić pozytywnie.

⁹ Problematyka autobusów została uregulowana w rozporządzeniu Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wskosowych z dnia 17 kwietnia 1929 r. *o ruchu na drogach publicznych autobusów, służących do utrzymywania publicznej komunikacji* (Dz. U. R.P. Nr 55, poz. 439 z 1929 r.). Był to kolejny akt wykonawczy do art. 4, 5 i 26 wspomnianej ustawy, jednolity, nie podzielony na rozdziały. Zagadnieniem autobusów ponownie zajęto się w rozporządzeniu Ministrów: Komunikacji i Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 5 sierpnia 1932 r. *o ruchu autobusów na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. Nr 100, poz. 844 z 1932 r.). Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 maja 1932 r. *w sprawie zniesienia urzędu Ministra Robót Publicznych* (Dz. U. R.P. Nr 51, poz. 479 z 1932 r.) zniesiono ów urząd. Kompetencje Ministra Robót Publicznych w badanym zakresie przejął na mocy owego rozporządzenia Minister Komunikacji. Urząd Ministra Komunikacji został ustanowiony w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. *w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji* (Dz. U. R.P. Nr 97, poz. 567 z 1926 r.). Ów akt wykonawczy nie był jednolity.

II. Obowiązek dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju. Kolejnym istotnym zagadnieniem była problematyka związana z obowiązkiem dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju. Wojsko polskie nie dysponowało bowiem zabezpieczającą jego potrzeby ilością środków przewozowych. Za środki przewozowe uznano m.in. samochody, czyli jeden z rodzajów pojazdów mechanicznych. Problem ten regulowały dwa akty normatywne, w tym jeden wykonawczy¹⁰.

Przepisy wykonawcze zawierały szczegółową definicję środka przewozowego, uściślając regulację zawartą w akcie rangi ustawowej. Określały właściwość organów państwa, procedurę dostarczania środków przewozowych, odwołania oraz wynagrodzenie za dostarczone środki przewozowe i kwestię odszkodowań z tytułu ich uszkodzenia. Nakładały na powiatowe władze administracji ogólnej – starostów grodzkich i powiatowych – obowiązek ogłaszania list kolejności dostarczania tych środków. Listy te były promulgowane we właściwych terytorialnie dziennikach wojewódzkich¹¹. Ustalone normy były nadzwyczaj trwałe i nie wymagały zmian. Władze państwowe nie dostrzegały konieczności ich nowelizacji, odpowiadały one bowiem istniejącym wówczas potrzebom. Stan taki utrzymywał się aż do wybuchu II wojny światowej.

III. Obowiązek odstępowania pojazdów mechanicznych dla celów obrony państwa. Ustawowy obowiązek odstępowania pojazdów mechanicznych i innych środków transportowych dla celów obrony Państwa, spowodowany był wspomnianym wyżej brakiem odpowiedniej liczby pojazdów pozostających w dyspozycji wojska. Stąd konieczność zapewnienia tych środków w przypadku wojny. Istotą tego obowiązku było odstąpienie prawa własności środka transportowego. Wraz ze wzrostem liczby pojazdów mechanicznych, stanowiących własność prywatną wzrastały i możliwości transportowe wojska w czasie wojny. I w tym zakresie ustawodawca posługiwał się normami blankietowymi, które znajdowały rozwinięcie w aktach wykonawczych. W akcie rangi ustawowej znalazły zatem miejsce postano-

¹⁰ Pierwszym z nich było rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 r. o *obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju* (Dz. U. R.P. Nr 102, poz. 883 z 1927 r.). Był to akt rangi ustawowej, jednolity, nie podzielony na rozdziały. Składał się z 21 artykułów. Obowiązywał bez zmian do wybuchu II Wojny Światowej. Aktem wykonawczym do art. 4 i 20 powołanego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej było rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 29 lipca 1930 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Robót Publicznych o *obowiązku dostarczania jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju samochodów, motocykli i rowerów* (Dz. U. R.P. Nr 58, poz. 470 z 1930 r.). Aktu tego również nie znowelizowano do wybuchu wojny, uważano go zatem za zadowolający.

¹¹ Por. obwieszczenia starostów ogłaszane w Dziennikach Wojewódzkich Krakowskich z końca lat 20-tych i początku lat 30-tych XX w.

wienia ogólne¹². Szczegółowa regulacja była przedmiotem rozporządzeń ministerialnych¹³. Z upływem czasu wprowadzano zmiany, które dotyczyły m.in. spisu, ewidencji i przeglądu pojazdów mechanicznych. Do jednego z rozporządzeń załączono wzory: *Zgłoszenia o posiadaniu pojazdu mechanicznego* oraz *Dowodu tożsamości pojazdu mechanicznego*. W 1939 r. w obliczu bezpośredniego zagrożenia ze strony hitlerowskich Niemiec postanowiono usprawnić i uprościć tryb postępowania w zakresie odstępowania środków przewozowych. W przepisach tych wyraźnie wskazano na elementy wyposażenia pojazdów¹⁴.

Istotną sprawą były postanowienia dotyczące sposobu ustalenia i wypłaty odszkodowania i wynagrodzenia za zatrzymanie zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów przez formacje wojskowe. Było to zagadnienie o tyle ważne, że wiązało się z prawem do zadośćuczynienia przez państwo z tytułu próbnego poboru środków transportowych. Nie pozostawiano zatem właściciela pojazdu mechanicznego bez ekwiwalentu za udostępniony środek transportowy. Przy czym zauważyć wypada, iż wartość świadczeń państwa z tego tytułu była podnoszona w celu wyrównania strat wynikłych z inflacji. W przypadku zatrzymania pojazdu mechanicznego

¹² Zawarto je w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 8 listopada 1927 r. *o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony Państwa* (Dz. U. R.P. Nr 98, poz. 859 z 1927 r.). Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej sprostowano w obwieszczeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 grudnia 1927 r. *w sprawie sprostowania omyłki w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 8 listopada 1927 r. o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony Państwa* (Dz. U. R.P. Nr 118, poz. 1012 z 1927 r.). Było ono aktem jednolitym, nie podzielonym na rozdziały. Liczyło 33 artykuły. Zostało kilkakrotnie zmienione. Najistotniejsza ze zmian polegała na wprowadzeniu możliwości wprowadzenia obowiązku odstępowania środków transportowych dla celów obrony państwa także w czasie pokoju. Została ona wprowadzona w 1939 r. w obliczu nieuchronnie zbliżającego się konfliktu zbrojnego z III Rzeszą.

¹³ Na podstawie art. 6, 9, 10, 13, 14, 16, 20 i 29 powołanego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej wydano rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 23 marca 1928 r. w porozumieniu z Ministrami: Rolnictwa, Robót Publicznych, Przemysłu i Handlu, Poczty i Telegrafów oraz Skarbu *w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 8 listopada 1927 r. o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony Państwa* (Dz. U. R.P. Nr 44, poz. 425 z 1928 r.). Akt ten podlegał bardzo licznym i rozległym zmianom, których omówienie pozostaje poza ramami niniejszego opracowania.

¹⁴ Sprawę uregulowano w rozporządzeniu Ministrów: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych i Skarbu z dnia 31 sierpnia 1939 r. wydanym w porozumieniu z Ministrami: Spraw Zagranicznych, Rolnictwa i Reform Rolnych, Przemysłu i Handlu, Komunikacji oraz Poczty i Telegrafów *w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 8 listopada 1927 r. o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony Państwa* (Dz. U. R.P. Nr 90, poz. 580 z 1939 r.). Do rozporządzenia dołączono jako załączniki wzory: *Wyposażenia pojazdu mechanicznego* oraz *Wyposażenia roweru*.

ponad wyznaczony termin państwo zobowiązywało się do wypłaty odszkodowania¹⁵.

Wprowadzono także regulacje normatywne o charakterze wyjątkowym. Dotyczyły one zapłaty wynagrodzenia za odstąpione państwu na własność przy poborze zwierzęta pociągowe, wozy, pojazdy mechaniczne i rowery¹⁶.

IV. Zagadnienia skarbowe (podatkowe) związane z pojazdami mechanicznymi. Innym istotnym problemem był zespół zagadnień skarbowych, czyli podatkowych. Przedmiotem regulacji w tym zakresie było utworzenie Państwowego Funduszu Drogowego, a także wysokość opłat od pojazdów mechanicznych uiszczanych na rzecz Funduszu, zwolnienia i ulgi dotyczące tych opłat, dodatek drogowy oraz opłaty od materiałów pędnych na rzecz Funduszu. Celem utworzenia Funduszu było dostarczenie środków na budowę, utrzymanie i wzmocnienie dróg państwowych oraz udzielanie zapomóg na budowę, utrzymanie i wzmocnienie dróg samorządowych.

Państwo prowadziło w omawianym okresie politykę podatkową zmierzającą do rozwoju automobilizmu. Służyły owemu celowi: system premiowania pojazdów mechanicznych, które odpowiadały określonym warunkom, regulacja stawek podatku od olejów mineralnych oraz ulgi podatkowe dla nabywców pojazdów mechanicznych. Regulacja normatywna w tej materii zmierzała z jednej strony do zabezpieczenia interesów państwa, z drugiej do stworzenia korzystnych warunków dla rozwoju polskiej motoryzacji, jako jednego z istotnych elementów unowocześnienia państwa polskiego.

Istotną cezurę w omawianym zakresie stanowił rok 1931. W tym bowiem roku weszła w życie, licząca 23 artykuły ustawa z dnia 3 lutego 1931 r. *o Państwowym Funduszu Drogowym*¹⁷. Ustawa składała się z VI rozdzia-

¹⁵ Pierwszym z aktów normatywnych, w którym uregulowano tę kwestię było rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych z dnia 30 stycznia 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Rolnictwa, Przemysłu i Handlu, Robót Publicznych i Skarbu *o sposobie ustalenia i wypłaty odszkodowania i wynagrodzenia za zatrzymanie zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów przez formacje wojskowe* (Dz. U. R.P. Nr 16, poz. 133 z 1928 r.). Rozporządzenie to nowelizowano kilkakrotnie, w szczególności w zakresie wysokości ekwiwalentu za odstąpione środki przewozowe.

¹⁶ Jedyńm, wydanym aktem wykonawczym w omówionej materii było rozporządzenie Ministrów Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych z dnia 29 sierpnia 1939 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu *o asygnatach na wypłatę wynagrodzenia za pobrane zwierzęta pociągowe, wozy, pojazdy mechaniczne i rowery* (Dz. U. R.P. Nr 83, poz. 535, z 1939 r.). W rozporządzeniu odwołano się do rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29 sierpnia 1939 r. *wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o wypuszczeniu asygnat* (Dz. U. R.P. Nr 83, poz. 534 z 1939 r.), które zostało wydane na podstawie art. 76 i 95 ustawy z dnia 30 marca 1939 r. *o powszechnym obowiązku świadczeń rzeczowych* (Dz. U. R.P. Nr 83, poz. 534 z 1939 r.). Ustawa owa była następczynią rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 sierpnia 1927 r. *o rzeczowych świadczeniach wojennych* (Dz. U. R.P. Nr 79, poz. 687 z 1927 r.). Rozporządzenie wydano w przededniu wojny.

¹⁷ Dz. U. R.P. Nr 16, poz. 81 z 1931 r. W art. 22 ust. 2 ustawy zniesiono: 1) pobieranie od pojazdów mechanicznych oraz od pojazdów konnych, wymienionych w art. 8 ustawy, opłat

łów¹⁸. W ustawie utworzono Państwowy Fundusz Drogowy oraz m. in. wskazano źródła finansowania Funduszu. Ustawa została znowelizowana kilkakrotnie i to w dość znacznym zakresie¹⁹. Znaczenie społeczno-gospodarcze tej ustawy trudno przecenić. Wprowadziła ona bowiem zasadę, iż obowiązek uiszczania opłaty na rzecz Funduszu powstawał w chwili dopuszczenia pojazdu mechanicznego do ruchu, a ustawał po wycofaniu pojazdu z ruchu. Sam zatem fakt pozostawiania pojazdu w ruchu implikował powyższe zobowiązanie. Wcześniej obowiązkowi takiego nie było. Użytkownik pojazdu pozostającego w ruchu uiszczał jedynie opłaty analogiczne jak w przypadku innych pojazdów, w szczególności konnych. Były to zatem

mytnicznych, przewidzianych w art. 24 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. *o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej* (Dz. U. R.P. Nr 6, poz. 32 z 1921 r.) z tym wyjątkiem, że zezwolone na zasadzie tegoż art. 24 wyjątkowe opłaty mogły być pobierane przez związki samorządowe do końca okresu, na jaki zezwolenie zostało wydane oraz, że od dnia 1 kwietnia 1931 r. mogły być pobierane opłaty mytnicze od tych pojazdów na takich większych mostach, które zostały zbudowane z fundusów, uzyskanych z pożyczek amortyzowanych z opłat mytnicznych, pobieranych na tych mostach a to do czasu zamortyzowania się tych pożyczek; 2) pobieranie od pojazdów mechanicznych oraz od pojazdów konnych, wymienionych w art. 8 ustawy, opłat kopytkowych na rzecz gmin miejskich, dozwolone w art. 24 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. *o budowie i utrzymaniu dróg publicznych*; 3) pobieranie opłat za rejestrację pojazdów mechanicznych; 4) prawo opodatkowania pojazdów mechanicznych oraz pojazdów konnych, wymienionych w art. 8 ustawy, podatkiem komunalnym od przedmiotów zbytku, dopuszczonym w art. 21 ust. 3 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. *o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych* (Dz. U. R.P. Nr 94, poz. 747 z 1923 r.); 5) prawo pociągania właścicieli pojazdów mechanicznych oraz pojazdów konnych, wymienionych w art. 8 ustawy, do opłat specjalnych, przewidzianych w art. 23 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. *o budowie i utrzymaniu dróg publicznych*.

¹⁸ *Państwowy Fundusz Drogowy, Opłaty od pojazdów mechanicznych i od niektórych pojazdów konnych, Opłata od biletów za przejazd pojazdem mechanicznym, Opłata od reklam, Postanowienia karne, Postanowienia końcowe.*

¹⁹ Pierwszej zmiany dokonano w ustawie z dnia 29 marca 1933 r. *zmieniającej ustawę z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. R.P. Nr 29, poz. 254 z 1933 r.). Ustawa w art. 5 zd. 2 zawierała upoważnienie dla Ministrów Komunikacji i Skarbu do ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej jednolitego tekstu odnośnej ustawy. Jednolity tekst owej ustawy ukazał się jako załącznik do obwieszczenia Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 13 maja 1933 r. *w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. R.P. Nr 45, poz. 352 z 1933 r.). Zmiana polegała w głównej mierze na rozszerzeniu listy źródeł finansowania Funduszu. Zmieniono tytuł Rozdziału III ustawy na: *Opodatkowanie materiałów pędnych*. Ustanowiono dodatek drogowy do państwowego podatku od olejów mineralnych, które mogły być używane do napędu pojazdów mechanicznych. Dodano nowy Rozdział IV, zatytułowany: *Wymiar, pobór i ściąganie opłat*. W art. 3 ustawy upoważniono Ministrów Komunikacji i Skarbu do umarzania nieściągalnych opłat, wymierzonych na podstawie ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. *o Państwowym Funduszu Drogowym*. Kolejnej zmiany dokonano w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. *o unormowaniu właściwości władz i trybu postępowania w niektórych działach administracji państwowej* (Dz. U. R.P. Nr 110, poz. 976 z 1934 r.). Był to akt normatywny rangi ustawowej. Zmiana polegała m. in. na zleceniu Ministrowi Komunikacji reprezentacji Państwowego Funduszu Drogowego w zakresie jego zobowiązań. Minister Komunikacji mógł również ustanowić pełnomocników dla wspomnianej reprezentacji.

opłaty mytnicze, mostowe, itp. Pewne różnice mogły dotyczyć jedynie wysokości tych opłat, często wyższych w przypadku pojazdów mechanicznych. Szczegółowe rozwiązania, uzupełniające przepisy rangi ustawowej zawarto standardowo w aktach wykonawczych do ustawy²⁰.

Rozporządzenia wydawane na podstawie art. 6 pkt 4 ustawy dotyczyły ustalenia wysokości opłat od pojazdów mechanicznych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, odbiegających od ustalonych w ustawie. Z kolei rozporządzenia wydawane na podstawie art. 10 ustawy dotyczyły opłat od pojazdów mechanicznych i niektórych pojazdów konnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, a także ulg i zwolnień od tych opłat. W jednym z rozporządzeń zwolniono od opłat pojazdy mechaniczne, specjalnie przystosowane do przewożenia osób, nie mogących przemieszczać się o własnych siłach z miejsca na miejsce i wyłącznie przez takie osoby używane. Regulację uwalniającą od opłat osoby niepełnosprawne należy ocenić szczególnie wysoko, świadczy ona bowiem o nowatorskim podejściu do tego ważnego problemu.

Z upływem czasu uległy zmianom opłaty m.in. od pojazdów mechanicznych ciężarowych i traktorów używanych do zarobkowego przewozu towarów, pojazdów mechanicznych używanych do zarobkowego przewozu

²⁰Aktem wykonawczym wydanym na podstawie art. 14 ust. 2, art. 16 ust. 4, art. 18 ust. 3 oraz art. 23 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. *o Państwowym Funduszu Drogowym* było rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Skarbu z dnia 17 marca 1931 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości oraz Poczt i Telegrafów w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R.P. Nr 25, poz. 150 z 1931 r.). Rozporządzenie składało się z 5 rozdziałów. Rozporządzenie to znowelizowano jednokrotnie. Zmiany owej dokonano w rozporządzeniu Ministra Robót Publicznych i Ministra Skarbu z dnia 10 czerwca 1931 r. wydanym w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości oraz Poczt i Telegrafów, *zmieniającym rozporządzenie z dnia 17 marca 1931 r. w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. R.P. Nr 56, poz. 458 z 1931 r.). Zmiana dotyczyła wysokości niektórych opłat i wskaźników: Kolejnym aktem wykonawczym do art. 14 ust. 2, art. 16 ust. 4, art. 18 ust. 3 oraz art. 23 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. *o Państwowym Funduszu Drogowym* było rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Skarbu z dnia 3 października 1931 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Przemysłu Handlu, Sprawiedliwości oraz Poczt i Telegrafów w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R.P. Nr 92, poz. 716 z 1931 r.). Na rozporządzenie składało się także 5 rozdziałów. Sprawą wykonania ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. *o Państwowym Funduszu Drogowym* zajęto się ponownie w rozporządzeniu Ministrów: Komunikacji i Skarbu z dnia 12 maja 1933 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R.P. Nr 52, poz. 397 z 1933 r.). Był to akt wykonawczy do art. 14 ust. 6 pkt c, art. 18 ust. 1 i art. 25 powołanej ustawy. Rozporządzenie było aktem jednolitym, nie podzielonym na rozdziały. Rozporządzenie zmieniono jednokrotnie lecz w dość znacznym zakresie. Nowelizacji rozporządzenia dokonano w rozporządzeniu Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 27 września 1938 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych o zmianie rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 12 maja 1933 r. w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R.P. Nr 81, poz. 553 z 1938 r.).

osób poza obszarami jednej gminy oraz pojazdów mechanicznych używanych doraźnie do takiego przewozu, pojazdów mechanicznych i przyczepek na kołach z obręczami półpneumatycznymi. Obręcze półpneumatyczne stanowiły bowiem postęp w stosunku do obręczy metalowych ogumowanych. Powodowały znacznie mniejsze zniszczenie nawierzchni dróg. Ta ich zaleta została uwzględniona przez ustawodawcę, bowiem stan dróg przedstawiał się fatalnie, bardzo też liczne były nadal drogi bite. Stąd ta szczególna dbałość państwa. W 1936 r. obniżono opłaty na rzecz Funduszu w odniesieniu do pojazdów mechanicznych, używanych wyłącznie lub po większej części na obszarze województw: wileńskiego, nowogródzkiego, poleskiego, wołyńskiego, tarnopolskiego i stanisławowskiego. Miało to na celu promowanie rozwoju automobilizmu na terenach zacofanych – szczególnie gospodarczo – województw wschodnich. Na przeciąg jednego roku od daty rejestracji zwolniono od opłat na rzecz Funduszu nowe pojazdy mechaniczne ciężarowe i traktory (czyli ciągniki) zarejestrowane po raz pierwszy po wejściu w życie rozporządzenia. Analogicznemu zwolnieniu podlegały przyczepki do tych pojazdów. Stosowano także ulgi w odniesieniu do pojazdów mechanicznych, których silniki poruszane były materiałami pędnymi, podlegającymi opłatom na rzecz Funduszu. Łagodzono tym samym znacznie obciążenia podatkowe użytkowników pojazdów mechanicznych.

W 1935 r. upoważniono wojewodów oraz Komisarza Rządu na m. st. Warszawę do umarzania w całości lub w części w porozumieniu z właściwymi dyrektorami izb skarbowych nieściągalnych opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego za lata budżetowe 1931/1932 i 1932/1933. Eliminowano w ten sposób zamknięte koło zadłużeń, których windykacja musiała zakończyć się porażką. Likwidowano zadłużenie, które ze swej istoty mogły mieć jedynie ujemne znaczenie gospodarcze. Argumenty ekonomiczne przemawiały więc za takim rozwiązaniem.

Istotnym fragmentem problematyki skarbowej, związanym jednocześnie z instytucją Państwowego Funduszu Drogowego, było zagadnienie premiowania określonej kategorii pojazdów mechanicznych. Kategorię tę stanowiły pojazdy mechaniczne odpowiadające specjalnym wymaganiom obrony państwa. Instytucję premiowania pojazdów mechanicznych, jako przedmiot odrębnej regulacji utworzono w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. *o premiowaniu pojazdów mechanicznych*²¹. Był to akt rangi ustawowej. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej było aktem jednolitym, nie podzielonym na rozdziały. Składało się z 4 artykułów. Obowiązywało na całym obszarze Rzeczypospolitej z wyjątkiem województwa

²¹ Dz. U. R.P. Nr 91, poz. 784 z 1932 roku.

śląskiego²². Problem premiowania pojazdów mechanicznych ponownie uregulowano w dekrete Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1935 r. *o premiowaniu pojazdów mechanicznych*²³. W akcie owym doprecyzowano regulacje odnośnie wydawania przepisów wykonawczych. Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej obowiązywał tak jak i poprzednie rozporządzenie, na całym obszarze Rzeczypospolitej, z wyłączeniem województwa śląskiego²⁴.

Równie istotnym fragmentem zagadnień skarbowych było zagadnienie ulg podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych. Państwo polskie stymulowało bowiem rozwój automobilizmu także poprzez korzystne regulacje podatkowe²⁵. Osoby, które nabyły nowy pojazd mechaniczny, uzyskiwały poważne ulgi w zakresie podatku dochodowego²⁶. Miało to na celu zachęcenie do zakupu pojazdów mechanicznych przedstawicieli warstwy średniej. Regulacja ta pojawiła się stosunkowo późno, bowiem w 1936 r. Pozostawało to w związku z poprawą koniunktury gospodarczej po okresie głębokiej depresji gospodarczej przełomu lat 20-tych i 30-tych.

Z przedstawionych powyżej aktów normatywnych wyłania się obraz regulacji złożonej i z upływem czasu coraz bardziej szczegółowej. Regulacja, ta w założeniach swych miała nadążać za rozwojem nowej dziedziny, jaką była motoryzacja, a zarazem stymulować rozwój rodzimego automobilizmu. Automobilizm i motoryzacja były bowiem uznawane za jeden z wyznaczn-

²² Szczegółowa regulacja premiowania pojazdów mechanicznych znalazła miejsce w akcie wykonawczym do owego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej. Było nim rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 14 marca 1933 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu w *sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o premiowaniu pojazdów mechanicznych* (Dz. U. R.P. Nr 62, poz. 464 z 1932 r.). Do rozporządzenia dołączono wzory: *Zaświadczenia ważnego na rok budżetowy oraz Kuponu na premię z Państwowego Funduszu Drogowego*.

²³ Dz. U. R.P. Nr 88, poz. 546 z 1935 r.

²⁴ Aktem wykonawczym do rzonego dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej było rozporządzenie Ministrów Spraw Wojskowych i Komunikacji z dnia 17 lipca 1937 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu oraz Przemysłu i Handlu w *sprawie wykonania dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 grudnia 1935 r. o premiowaniu pojazdów mechanicznych*. Do rozporządzenia dołączono wzory: *Zaświadczenia na rok budżetowy oraz Kuponu na premię z Państwowego Funduszu Drogowego*.

²⁵ Aktem normatywnym regulującym to zagadnienie był dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 maja 1936 r. *o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych* (Dz. U. R.P. Nr 39, poz. 294 z 1936 r.).

Był to akt ustawodawczy jednolity, nie podzielony na rozdziały. Składał się z 8 artykułów. Ustanowiona ulga dotyczyła nabywców pojazdów mechanicznych, którzy byli osobami fizycznymi.

²⁶ Aktem wykonawczym do owego dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej było rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 18 lipca 1936 r. w *sprawie wykonania dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 maja 1936 r. o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych* (Dz. U. R.P. Nr 58, poz. 430 z 1936 r.). Rozporządzenie precyzowało zapisy rangi ustawowej. Zawierało wzory stosownych obliczeń.

ków rozwoju gospodarczego i kulturalnego państwa. Popieranie zatem przez państwo tej dziedziny – widoczne zwłaszcza od początku lat 30-tych – poprzez wprowadzanie korzystnych uregulowań prawnych, miało stanowić element wspierania rozwoju gospodarczego II Rzeczypospolitej. Podkreślić wypada, że do połowy lat 30-tych pojazd mechaniczny, a szczególnie samochód osobowy, był przedmiotem luksusowym, dostępnym dla najzamożniejszych warstw społeczeństwa.

Zaprezentowana regulacja prawna ukazuje dobitnie, jak życie wpływa na powstanie nowego działu prawa, a następnie, jak poszczególne instytucje i rozwiązania prawne ewoluują wraz z rozpowszechnianiem się tego zjawiska.

LE DROIT D'AUTOMOBILE DANS LA IIÈME RÉPUBLIQUE POLONAISE
(1918–1939)

Résumé

Les années 1920 et 1930 constituaient une période très importante dans le développement de l'automobilisme en Pologne. Cela provoqua une nécessité du changement de l'attitude de l'Etat vis-à-vis de ce phénomène social. Parallèlement à l'accroissement permanent du nombre des automobiles ainsi que de leur niveau technique, les régulations normatives de celui-là ont devenu plus détaillés et plus parfaites. Les changements concernait surtout la terminologie juridique, laquelle a été utilisée dans les règlements des questions de l'automobilisme.

A ce temps-là, dans les actes juridiques, à part d'autres problèmes on a réglé la notion de véhicule mécanique, les conditions techniques des automobiles, l'admission des ceux-ci au mouvement sur les chemins publiques, l'obligation de la fourniture des moyens de transport pour l'Armée au temps de la paix, la cession des moyens de transport en faveur de l'Etat en cas de la nécessité de la défense de ceci, ainsi que les questions fiscales liées aux véhicules mécaniques. En Pologne d'avant la IIème guerre mondiale, le droit d'automobile constituait un domaine bien vaste qui fut l'objet des modifications nombreuses et permanentes.