

MAGDALENA PYTER (Lublin)

Prawne zasady użytkowania pojazdów mechanicznych w Drugiej Rzeczypospolitej

Regulacje prawne dotyczące szeroko pojętego użytkowania pojazdów mechanicznych w okresie międzywojennym należą do problematyki niezwykle ciekawej. Warto jednak podkreślić, że mimo stosunkowo licznych unormowań we wspomnianym zakresie dokonanych już w rzeczywistości czasach, kiedy zdecydowana większość społeczeństwa zalicza się do użytkowników dróg oraz użytkowników pojazdów mechanicznych, zasadne wydaje się przesłedzenie wspomnianej problematyki. Warto dokonać analizy stanu prawnego i wprowadzania norm prawnych do obrotu i zobaczyć, jak – z punktu widzenia współczesnych kierowców – prawo to ewoluowało.

Przedmiotem tekstu jest analiza przepisów prawnych dotyczących użytkowania pojazdów mechanicznych. Cezura badawcza zamyka się w okresie II Rzeczypospolitej. Jest to jednak umowy okres badawczy, zważywszy, że pierwsze rodzime unormowania problematyki automobilowej miały miejsce dopiero w 1921 roku. Od momentu odzyskania przez państwo polskie niepodległości, użytkownicy dróg korzystali *de facto* z ustawodawstwa poszczególnych dzielnic.

Tekst został podzielony na cztery części. Wydzielono w nim następujące partie: *Zarys organizacji automobilizmu do 1918 roku*. Jest to część wprowadzająca, mająca na celu ukazanie rozwoju problematyki samochodowej, obejmująca *Prawne regulacje dotyczące pojazdów mechanicznych*. W tym drugim dziale zostanie zaprezentowane ustawodawstwo okresu dwudziestolecia międzywojennego odnoszące się do szeroko rozumianego prawa dotyczącego pojazdów mechanicznych oraz regulacje związane z tą problematyką. Trzecią część stanowią *Zagadnienia podatkowe problematyki samochodowej*. Przedmiotem tego działu będzie problematyka ulg i zwolnień podatkowych dla nabywców nowych samochodów. Ostatni rozdział został poświęcony *Obowiązki dostarczania pojazdów na rzecz wojska w czasie pokoju oraz na wypadek wojny*. Regulacje prawne, których początek sięga 1927 roku, później musiały przybrać charakter prawa restrykcyjnie wypełnianego, z uwagi na zbliżające się działania wojenne.

W artykule wykorzystano wszystkie znaczące dla problematyki akty prawne z okresu II Rzeczypospolitej oraz dostępną literaturę przedmiotu. Całość zamyka syntetyczne *Podsumowanie*.

I. W pierwszych latach XX wieku na ziemiach polskich – wówczas znajdujących się pod zaborami – zaczęły tworzyć się załóżki rodzimych organizacji automobilowych. Z przyczyn oczywistych nie można było jeszcze mówić o polskim ustawodawstwie. Był to podstawowy problem, gdy chodzi o rozwój automobilizmu w sferze prawnej. Warto podkreślić, że w początkowych latach XX wieku automobilizm należał do zajęć elitarnych ze stosunkowo niewielką liczbą zwolenników. Stąd problem regulacji prawnych wspomnianego zakresu nie wydawał się pilny. Tak też tę kwestię pojmowali zaborcy, którzy stworzyli jedynie cząstkowe prawo dotyczące interesującej nas problematyki.

Rodzimi miłośnicy motoryzacji próbowali – w odpowiedzi na stagnację prawodawczą zaborców – zrzeszać się w grupach, początkowo nieformalnych, z czasem mających już postać stowarzyszeń. Tym samym dążono do konsolidacji i legalizacji środowiska. W marcu 1908 roku w Krakowie powstał Galicyjski Klub Automobilowy, stworzony przez miłośników motoryzacji. W literaturze podkreśla się, że żadna inna organizacja motoryzacyjna na ziemiach polskich przed I wojną światową nie działała tak prężnie. Klub zasłużył się między innymi organizacją pierwszego rajdu samochodowego, którego trasa biegła ze Lwowa do Krakowa¹.

Z udziałem wspomnianego wyżej Galicyjskiego Klubu Automobilowego zorganizowano również imprezę, za sprawą której przez ziemie polskie przejechały największe sławy i legendy ówczesnego światowego automobilizmu. Rangę klubu podniosła współorganizacja jednego z odcinków prestiżowego rajdu „Prinz-Heinrich-Fahrten” pomiędzy Oświęcimiem a Czorsztynem. Warto zaznaczyć, że dzięki temu współudziałowi, 11 czerwca 1909 roku przez Galicję zachodnią przejechało 108 sportowych aut z uczestnikami tej imprezy. Byli wśród nich: Ferdynand Porsche, Ettore Bugatti, Wilhelm Opel, książę Prus Henryk, młodszy brat cesarza Wilhelma II – wielki miłośnik i propagator automobilizmu².

Na początku XX wieku w Warszawie powstało Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego (TAKP). Podobnie jak wspomniany powyżej Klub, TAKP rozwijał ożywioną działalność automobilową. Kładł duży nacisk na stworzenie specjalistycznego, technicznego rodzimego słownictwa samochodowego. W drugiej połowie roku 1912 Towarzystwo było organizatorem ogólnokrajowego konkursu na utworzenie polskich odpowiedników francuskich słów: szofer, garaż i automobil. Z 235 nadesłanych odpowiedzi wybrano najlepsze i zalecono do powszechnego stosowania. Tak więc zamiast

¹ A. Rostocki, *Historia starych samochodów*, Warszawa 1981, s. 36.

² M. Czuma, L. Mazan, *Austriackie gadanie czyli encyklopedia galicyjska*, Kraków 1998, s. 384.

słowa szofer przyjęto określenie kierowca, a w miejsce wyrazu garaż – słowo zajezdnia. W przypadku wyrazu automobil nie zaproponowano lepszego rozwiązania niż ogólnie znane określenia samochód i samojazd. W połowie 1913 roku dzięki staraniom Towarzystwa ukazała się pierwsza mapa dróg bitych Królestwa Polskiego³.

II. Jak wspomniano wyżej, do momentu odzyskania przez państwo polskie niepodległości, problematyka automobilowa była regulowana w sposób jedynie marginalny. Dodatkowo nie było to ustawodawstwo rodzime. Przedmiotem uregulowań w poszczególnych dzielnicach były podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych, jak również administracyjna kontrola nad poszczególnymi pojazdami mechanicznymi. W celu łatwiejszej identyfikacji pojazdów oraz ich właścicieli wprowadzono oznakowania, które współcześnie można określić jako tablice rejestracyjne. Tak skonstruowane regulacje prawne odziedziczyło reaktywowane państwo polskie w 1918 roku. Warto przy tym zaznaczyć, że unormowania *stricte* rodzime zaczęły się kształtować dopiero od 1921 roku.

W okresie międzywojennym prawo odnoszące się do problematyki automobilowej znalazło odzwierciedlenie w postaci kilku ustaw i rozporządzeń wykonawczych. Ogólnie rzecz ujmując, przepisy prawne dotyczyły: samego pojęcia „pojazd mechaniczny” oraz innych pokrewnych pojęć; warunków technicznych, które samochód musiał spełniać, żeby mógł być dopuszczony do ruchu; standardu, jaki musiał posiadać pojazd mechaniczny; uprawnień do prowadzenia pojazdów. Zaczęły wchodzić w życie także przepisy dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Mając na uwadze konkretne akty prawne regulujące problematykę automobilową, wypada zaznaczyć, że zdecydowana większość z nich to akty normatywne wykonawcze. Ustawodawca często posługiwał się bowiem w ustawach normami blankietowymi, których wypełnienie miały zawierać akty wykonawcze. Trzeba również podkreślić, iż zdecydowana większość interesujących nas zagadnień dotyczyła regulacji z zakresu prawno-administracyjnego. Problematyka karna czy cywilnoprawna stanowiła znikomą mniejszość.

Pierwszą regulacją, która po odzyskaniu przez państwo polskie niepodległości normowała zagadnienia automobilowe, była ustawa z dnia 7 października 1921 roku *o przepisach porządkowych na drogach publicznych*⁴. Ustawa stanowiła swoisty wstęp do przyszłych regulacji. Świadczył o tym jej zakres treściowy, ale również zwięzłość formy. W zaledwie 27 lapidarnie skonstruowanych artykułach zawarte zostały przepisy dotyczące użytkowania i ochrony

³ A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 42-43. Zob. także: W. Rembowicz, *Samochód i płatowiec*, Warszawa 1912; J. Sokolich, *Z powodu wystawy samochodowej w Warszawie*, „Życie Polskie” 6 (1914), s. 273.

⁴ Dz. U. R.P. z 1921, Nr 89, poz. 656.

dróg, jak również przepisy o utrzymaniu dróg oraz – odnoszące się do tej problematyki – przepisy karne. Ostatni artykuł tejże ustawy zawierał klauzulę derogacyjną, która uchylała wszelkie przepisy, które obowiązywały do chwili wejścia w życie ustawy, w poszczególnych dzielnicach w przedmiocie przepisów porządkowych o używaniu, ochronie i utrzymaniu dróg. Ustawa zawierała także delegację do wydawania aktów wykonawczych. W aktach tych miały być zawarte szczegółowe regulacje dotyczące dróg, jak również pojazdów mechanicznych.

Jak zaznaczono, ustawa z 1921 roku tylko pośrednio regulowała problematykę użytkowania pojazdów. Jednak szczególne znaczenie miały przepisy 5 oraz 6 i 26. Art. 5 ustawy zapowiadał regulację w przedmiocie dozwolonej szybkości jazdy samochodów, stosowania znaków drogowych oraz przewozów materiałów niebezpiecznych. Problematykę szczegółowej regulacji zasad wymijania, wyprzedzania oraz prawostronnego ruchu zapowiadał art. 6.

Aktem wykonawczym do wspomnianego art. 5 było rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 roku *o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* [dalej: rozp. o ruchu samochodów]⁵. Wspomniany akt prawny po raz pierwszy uregulował podstawowe kwestie z zakresu użytkowania pojazdów mechanicznych, przy czym regulacje te niemal w całości weszły na trwałe do prawodawstwa II RP. I tak, rozporządzenie zawierało regulację, zgodnie z którą samochody miały posiadać taki standard – jeśli chodzi o ich stan techniczny – żeby ich poruszanie się po drogach nie wywoływało niebezpieczeństwa pożaru czy wybuchu oraz żeby nie niepokoiły znajdujących się na drogach ludzi, jak również nie straszyły zwierząt. Dodatkowo, każdy pojazd dopuszczony do ruchu musiał być wyposażony w zestaw urządzeń wpływających na poprawę bezpieczeństwa samego pojazdu, jak też kierowcy, pasażerów i osób postronnych. Podstawowym urządzeniem był „silny i niezawodnie działający kierownik, umożliwiający pewne i łatwe mijanie oraz skręcanie pod kątem możliwie największym”⁶. Oprócz takich mechanizmów, które znają współcześni kierowcy, jak dwa niezależne hamulce, zabezpieczenie przed uruchomieniem pojazdu przez osoby niepowołane, automobil musiał posiadać dwie latarnie o bezbarwnych szklach. Samochody miały być wyposażone w dwa niezależne dźwiękowe sygnały ostrzegawcze – jeden o silnym i donośnym dźwięku, używany w miejscach otwartych, i drugi – o słabym, niskim tonie stosowany w terenie zabudowanym. Pojazdy, których konstrukcja pozwalała na poruszanie się z prędkością większą niż 20 km/h, musiały być obowiązkowo zaopatrzone w dodatkowy reflektor rzucający snop światła na odległość nie krótszą niż 100 m przed pojazdem⁷.

⁵ Dz. U. R.P. z 1922, Nr 65, poz. 587. Rozporządzenie obowiązywało do 28 kwietnia 1928 r.

⁶ § 6, lit. a, *rozp. o ruchu samochodów*.

⁷ § 6, lit. b-g, *rozp. o ruchu samochodów*.

O dopuszczeniu pojazdów mechanicznych do ruchu decydowała komisja samochodowa, działająca przy urzędach wojewódzkich. Właściwym miejscem urzędem był urząd, na terenie którego znajdowało się stałe miejsce postoju pojazdu. Wspomniana komisja złożona była z przedstawiciela urzędu, przedstawiciela okręgowej komendy Policji Państwowej oraz rzeczoznawcy ds. pojazdów mechanicznych. Samochód, który przeszedł pozytywnie badanie techniczne, zaopatrywany był w odpowiednie świadectwo, numer i znak rejestracyjny. Oprócz tablicy rejestracyjnej⁸, pojazdy musiały być zaopatrzone w tabliczkę z informacjami o technicznych parametrach i możliwych osiągnięciach auta. Dodatkowo samochody wykorzystywane do celów zarobkowych – w tabliczkę z imieniem, nazwiskiem i siedzibą przedsiębiorstwa właściciela pojazdu⁹.

Kolejnym problemem uregulowanym przez przywołane rozporządzenie były warunki uzyskiwania pozwolenia na kierowanie pojazdami i poruszanie się nimi po drogach publicznych. Zezwolenia takie wydawał właściwy urząd wojewódzki. Kandydat na kierowcę musiał spełniać następujące warunki: być pełnoletni, posiadać umiejętność biegłego czytania i pisanie w języku polskim, nie podlegać nałogom, które obniżałyby jego „wartość moralną i fizyczną”, nie posiadać wad organicznych lub chorób utrudniających prowadzenie pojazdu, odbyć trzymiesięczny kurs nauki prowadzenia pojazdu oraz sześciomiesięczny kurs w wybranym warsztacie samochodowym w charakterze czeladnika¹⁰.

Interesujące zadanie przypadało starostwom właściwym ze względu na miejsce zamieszkania kandydata na kierowcę. Podczas gdy kandydat odbywał kurs, urzędnicy starostwa mieli za zadanie przeprowadzić wywiad, czy kandydat ma określone kwalifikacje moralne, w szczególności, czy „nie oddaje się pijaństwu oraz jakiego jest prowadzenia”¹¹. Dopiero spełnienie wszystkich wyżej wymienionych przesłanek decydowało o dopuszczeniu kandydata do egzaminu, po zdaniu którego uzyskiwał stosowny dokument uprawniający do kierowania pojazdami mechanicznymi.

Jeśli chodzi o przepisy ruchu drogowego, przywoływane rozporządzenie regulowało ten problem w sposób ogólny. Samochody osobowe w terenie zabudowanym mogły poruszać się z prędkością nieprzekraczającą 25 km/h, zaś ciężarowe 15 km/h. Na wszystkich zakrętach, zjazdach ze wzniesień, podczas mgły i gołoledzi nakazywano prowadzenie pojazdów z prędkością do

⁸ Zgodnie z powoływanym rozporządzeniem, tablice miały być umieszczone w widocznym miejscu, zarówno z przodu, jak i z tyłu pojazdu, w płaszczyźnie pionowej do osi pojazdu. Środek tablic powinien znajdować się w osi podłużnej pojazdu. Znaki rejestracyjne powinny składać się z liter w kolorze czerwonym oraz cyfr w kolorze czarnym. Pole tablicy miało być białe z czarną ramką. Tablica powinna być wykonana z twardej blachy i przymocowana do karoserii pojazdu na stałe za pomocą gwoździ, śrub lub nitów. § 18, *rozp. o ruchu samochodów*.

⁹ § 7 i 8, *rozp. o ruchu samochodów*.

¹⁰ § 24, lit. a-e, *rozp. o ruchu samochodów*.

¹¹ § 25, *rozp. o ruchu samochodów*.

10 km/h. Na mostach prędkość miała spadać do 6 km/h. Sygnał dźwiękowy musiał być używany przed każdorazowym wymijaniem innego pojazdu, pieszego lub zwierzęcia. Przy ruszaniu, zatrzymywaniu się lub skręcaniu, manewry te należało zasygnalizować wyciągniętą lub podniesioną ręką. Wyłączone spod tego były jedynie samochody Straży Ogniowej i Pogotowia Ratunkowego w tzw. „służbie”¹².

Wydane 6 lat po ukazaniu się przywoływanej ustawy rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 roku *o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* [dalej: o ruchu pojazdów]¹³ stanowiło przepisy wykonawcze do art. 6 i 26 aktu prawnego z 1921 roku. Co istotne, dopiero w tym rozporządzeniu zdefiniowano termin: „pojazd mechaniczny” jako „pojazd poruszany przez umieszczony na nim silnik i nie biegnący po szynach”¹⁴. Dokonano także jasnego określenia „pojazdu do użytku publicznego”, jako pojazdu przeznaczonego do zarobkowego przewożenia osób albo rzeczy¹⁵. Dodatkowo też podano definicję „autobusu”, wykorzystując jednak elementy wspomnianych już definicji. Za autobus uznawano więc pojazd mogący przewieźć 8 lub więcej osób¹⁶. W powyższym rozporządzeniu z 1928 roku po raz pierwszy pojawił się termin „dowód rejestracyjny pojazdu”¹⁷.

W 1928 r. zwiększono dopuszczalną prędkość pojazdu do 40 km/h. Dotyczyło to jednak tych pojazdów, które były wyposażone w drażone obręcze gumowe, co w porównaniu z samochodami wyposażonymi w obręcze metalowe i pełne obręcze gumowe świadczyło o podwyższonym standardzie auta.

Warto podkreślić, że przepisy z zakresu prawa samochodowego podlegały ewolucji. Świadczy o tym zapis, zgodnie z którym kierowca nie sygnalizował już określonych manewrów podniesioną ręką lecz specjalnym przyrządem, chociaż jeszcze nie można mówić o kierunkowskazach we współczesnym rozumieniu tego terminu. O innowacyjności w konstrukcjach ówczesnych samochodów świadczył zapis nakazujący kierowcy jadącemu z włączonymi światłami (latarniami), by w czasie mijania się z innym samochodem opuścił rażący snop światła w dół bądź zmniejszył jego natężenie tak, żeby snop światła skrócić do 25 m przed pojazdem¹⁸.

Po raz pierwszy w przepisach z 1928 roku wprowadzono zakaz używania samochodu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości, nie precyzując jednak, co taki stan oznacza¹⁹. Pomimo zakazu jazdy po spożyciu alkoholu, nie sank-

¹² § 31, *rozp. o ruchu samochodów*:

¹³ Dz. U. R.P. z 1928, Nr 41, poz. 396.

¹⁴ § 1, pkt 1, *rozp. o ruchu pojazdów*:

¹⁵ § 1, pkt 2, *rozp. o ruchu pojazdów*:

¹⁶ § 1, pkt 3, *rozp. o ruchu pojazdów*:

¹⁷ § 23-27, *rozp. o ruchu pojazdów*:

¹⁸ § 5, pkt i, *rozp. o ruchu pojazdów*:

¹⁹ § 51, pkt a, *rozp. o ruchu pojazdów*:

cjonowano jazdy pod jego wpływem. Karano dopiero kierowcę, który spowodował wypadek drogowy, będąc w stanie nietrzeźwości. Oczywiście sankcja przewidziana w tym rozporządzeniu była natury administracyjnej i polegała na pozbawieniu kierowcy uprawnienia do prowadzenia pojazdu.

Powyższy akt prawny zmienił nieco zapisy dotyczące kryteriów uprawniających do ubiegania się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych. W przypadku ubiegania się o takie pozwolenie na motocykl obniżono minimalny wiek kandydata do 16. roku życia, zaś dla ubiegających się o pozwolenie na prowadzenie pojazdu przeznaczonego do użytku publicznego podwyższono wiek do 21 lat. Nie wymagano już pełnej znajomości języka polskiego w mowie i piśmie, a jedynie wystarczyło rozumienie języka polskiego i posiadanie umiejętności czytania w takim stopniu, żeby umiejętność ta pozwoliła kandydatowi na kierowcę na zrozumienie przepisów ruchu drogowego. Wprowadzono natomiast dodatkową przeszkodę będącą przesłanką negatywną przy ubieganiu się o pozwolenie. Chodziło o wadę psychiczną, która miała być zdefiniowana i orzeczona przez lekarza²⁰.

Kolejne rozporządzenie *Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* [dalej: rozp. o ruchu pojazdów na drogach]²¹ z 27 października 1937 roku, doprecyzowywało wcześniejsze ustalenia. Oprócz powtórzenia definicji pojazdu mechanicznego i wprowadzenia zmiany w definicji autobusu w ten sposób, że minimalna liczba osób przewożonych wzrosła z 7 do 8, wprowadzono definicję „trolejbusu” (*trolleybus*), jako pojazdu nieporuszającego się po szynach i zasilanego prądem elektrycznym z sieci. Ciekawostką była definicja, zgodnie z którą pojazd mechaniczny z co najmniej dwiema przyczepkami uznawano za „pociąg drogowy”²².

Zgodnie z ogólnymi warunkami dopuszczającymi pojazdy do ruchu na drogach postulowano, że mają one być zbudowane w taki sposób, by nie stanowiły zagrożenia dla innych uczestników ruchu oraz by nie niszczyły drogi, nie hałasowały dokuczliwie i nie wydzielaly dymu. Rozszerzono także listę elementów koniecznych, w które każdy pojazd musiał być zaopatrzony. Oprócz takich, które wymieniało rozporządzenie z 1922 roku, pojawiły się: tłumik, urządzenie do cofania obsługiwane z siedzenia kierowcy, jeden przyrząd sygnałowy o donośnym, ale nie przeraźliwym dźwięku, dwa reflektory emitujące żółte światło, latarka umieszczona z tyłu pojazdu, która podczas działania hamulca emitowałaby czerwone światło, dwa świetlne kierunkowskazy ze światłem czerwonym lub pomarańczowym, lusterko wsteczne²³.

²⁰ § 58-63, *rozp. o ruchu pojazdów*.

²¹ Dz. U. R.P. z 1937, Nr 85, poz. 616. Rozporządzenie obowiązywało do 31 marca 1963 r.

²² § 1, pkt 2 i 4, *rozp. o ruchu pojazdów na drogach*.

²³ § 9, lit. a-k, *rozp. o ruchu pojazdów na drogach*.

Interesujący był zapis, zgodnie z którym nadwozie pojazdu powinno mieć estetyczny wygląd.

Przytaczane tu rozporządzenie szczegółowo regulowało zasady użytkowania autobusów. Poza powtórzoną już definicją autobusu podkreślano, że pojazdy te powinny mieć estetyczny wygląd, zapewniać bezpieczeństwo i wygodę podróżującym. Pojazdy powinny spełniać higieniczne warunki podróży oraz zapewniać ciągłość i regularność przewozów. W sposób wyjątkowo precyzyjny rozporządzenie regulowało takie kwestie techniczne, jak: szerokość bieżnika, odległość w stosunku do siebie poszczególnych siedzeń wewnątrz pojazdu, szerokość i głębokość foteli, liczbę drzwi oraz wskazywało na wspólne miejsce na bagaże, które miało być tak zabezpieczone, żeby bagaż nie wypadł, nie był skradziony, narażony na kurz i opady atmosferyczne. Poza tym konieczne były dwie gaśnice, dwa koła zapasowe i apteczka pomocy doraźnej. Każdy autobus musiał być wyposażony w urządzenie chłodzące, co – jak można przyjąć – mogło stanowić namiastkę współczesnych klimatyzatorów samochodowych²⁴.

W zakresie dopuszczalności wszystkich pojazdów do ruchu drogowego, oprócz przepisów zawartych w poprzednich rozporządzeniach *novum* stanowiło posiadanie dokumentu potwierdzającego dokonanie opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego.

Nowością był również odrębny dział rozporządzenia zatytułowany „O kierowcach”, który szczegółowo określił ich kompetencje. Po raz pierwszy podzielono kierowców na dwie grupy: amatorów i zawodowych. W odniesieniu do pierwszej grupy, obniżono wiek uzyskania zezwolenia na prowadzenie pojazdu do 16. roku życia; w drugiej grupie wynosił 21 lat. Pierwsza grupa powinna władać językiem polskim w mowie i piśmie w stopniu umożliwiającym orientację w przepisach ruchu drogowego, druga – znać biegle język polski w mowie i posiadać umiejętność czytania²⁵. Zliberalizowano przepisy dotyczące maksymalnej prędkości, podając, że powinna ona być taka, aby kierowca panował w każdych okolicznościach nad autem. Ograniczenie dotyczyło jedynie pojazdów posługujących się obręczami stalowymi – czyli w najniższym standardzie – mogły jechać z maksymalną prędkością 10 km/h. Auta zaopatrzone w tzw. pneumatyki miały możliwość poruszania się do 60 km/h.

²⁴ § 13-15, *rozp. o ruchu pojazdów na drogach*. Interesujące wydają się również przepisy o tzw. dorożkach samochodowych, co współcześnie można określić mianem taksówek. W pierwszej kolejności ustawodawca położył nacisk na estetyczny wygląd pojazdu, odpowiednie warunki podróży i higieny, jakie miały być zapewnione korzystającym z dorożek. Kierowca musiał być oddzielony od korzystającego szklaną szybą. Pasażer zajmował miejsce w samochodzie, wchodząc do niego przez oddzielne tylne drzwi. Każda dorożka musiała być zaopatrzona w szyby ze szkła niepodlegającego rozpryskiwaniu się, w samoczynnie działającą wycieraczkę umieszczoną na przedniej szybie, w jedno zapasowe koło, komplet podręcznych narzędzi, elektryczny rozrusznik oraz licznik wskazujący ilość przejechanych kilometrów, tzw. taksomierz, umieszczony w miejscu widocznym dla pasażera. § 16 i 17, *rozp. o ruchu pojazdów na drogach*.

²⁵ § 39-41, *rozp. o ruchu pojazdów na drogach*.

Cofanie pojazdu było dopuszczane jedynie w razie konieczności. Na terenie uzdrowiska zakazywano stosowania sygnałów dźwiękowych²⁶.

III. Kolejną kategorię uregulowań stanowiły zagadnienia skarbowe związane z pojazdami mechanicznym. Głównym przedmiotem regulacji w tym zakresie było utworzenie wspomnianego już powyżej Państwowego Funduszu Drogowego, jak również wysokość opłat od pojazdów mechanicznych uiszczanych na rzecz Funduszu, zwolnienia i ulgi dotyczące tych opłat, podatek drogowy oraz opłaty od materiałów pędnych. Celem utworzenia Funduszu było dostarczenie środków na budowę, utrzymanie i wzmocnienie dróg państwowych oraz udzielenie zapomóg na budowę, utrzymanie i wzmocnienie dróg samorządowych. Wart podkreślenia jest fakt, że w okresie II RP państwo prowadziło politykę podatkową ulg i zwolnień podatkowych także w interesującej nas dziedzinie automobilowej. Celem takiej polityki miał być głównie rozwój automobilizmu oraz – co miało być tego konsekwencją – rozwój rodzimego przemysłu samochodowego. Regulacja normatywna we wspomnianej materii była tak skonstruowana, że jej celem było zabezpieczenie interesów państwa przy jednoczesnym tworzeniu warunków sprzyjających rozwojowi motoryzacji, jako jednego z kluczowych elementów unowocześniania państwa polskiego²⁷.

Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym [dalej: ustawa o Funduszu]²⁸ weszła w życie w 1931 roku. Jednym ze źródeł finansowania Funduszu miały być wpływy z opłat od pojazdów mechanicznych, opłaty od biletów za przejazdy pojazdem mechanicznym, grzywny za przekroczenie przepisów porządkowych na drogach publicznych, opłaty od reklam umieszczanych wzdłuż dróg publicznych oraz z dotacji Skarbu Państwa, w wysokości określonej w budżecie państwowym na każdy okres budżetowy. Opłaty od posiadania samochodu osobowego ważącego do 1500 kg wagi własnej wynosiły po 40 zł od każdego kilograma, zaś dla pojazdów przekraczających 1500 kg – 50 zł za każdy dodatkowy kilogram. W przypadku samochodów użytkowych opłata ta wynosiła 50 zł od każdego kilograma pojazdu. Właściciele pojazdów wyposażonych w obręcz żelazne mieli obowiązek uiścić opłatę w podanej wyżej wysokości plus dodatkowe 100% opłaty²⁹.

Od uiszczania wymienionych opłat były zwolnione: pojazdy korpusu dyplomatycznego, urzędników państwowych i samorządowych, przedsiębiorstw państwowych PKP i Polska Poczta, Telegraf, Telefon; szpitale, straży ogniowej, pogotowia ratunkowego, instytucji dobroczynnych, ciągniki używane do celów rolniczych. Opłata od biletu wynosiła 1/3 ceny biletu. Opłata od

²⁶ § 54, *rozp. o ruchu pojazdów na drogach*.

²⁷ Por. M. Hładij, *Prawo automobilowe w Drugiej Rzeczypospolitej w świetle podstawowych regulacji normatywnych*, „Czasopismo Prawno-Historyczne”, t. 55 (2003), z. 1, s. 92.

²⁸ Dz. U. R.P. z 1931, Nr 16, poz. 81.

²⁹ Art. 2, *ustawa o Funduszu*. Przykładowo ok. 1930 r. 4 zł kosztowało 10 kg soli.

reklam usytuowanych przy drogach publicznych wynosiła 25 zł rocznie od metra kwadratowego reklamy. Od niniejszych opłat zwolnione były reklamy przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, umieszczone na budynkach i ogrodzeniach tych budynków, w których znajdowały się dane przedsiębiorstwa przemysłowe lub handlowe³⁰.

Przepisy wspomnianej ustawy były kilkakrotnie nowelizowane³¹. Zmiany w przepisach zasadniczo sprowadzały się do rozszerzenia listy finansowania Funduszu, a dotyczyły opłat pochodzących z państwowych wytwórni materiałów drogowych oraz ze sprzedaży takich materiałów. Wprowadzono również podatek od tzw. materiałów pędnych, czyli olejów mineralnych używanych do napędzania pojazdów mechanicznych. Dodano także rozdział zatytułowany: „Wymiar, pobór i ściąganie opłat”. Między innymi upoważniono w nim Ministrów Komunikacji i Skarbu do umarzania nieściągalnych opłat.

Rozporządzenia wydane na podstawie art. 10 cytowanej ustawy dotyczyły ustalenia wysokości opłat od pojazdów mechanicznych i niektórych pojazdów konnych na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, jak również ulg i zwolnień od tych opłat. I tak, zwolniono od opłat pojazdy mechaniczne, specjalnie przystosowane do przewożenia osób, które nie są w stanie przemieszczać się o własnych siłach z miejsca na miejsce, przy czym pojazdy takie musiały być wyłącznie przez takie osoby używane. Regulację taką należy ocenić szczególnie wysoko, świadczyć ona bowiem może o nowatorskim podejściu do tak istotnego zagadnienia.

Zmianie uległy także przepisy dotyczące opłat za użytkowanie pojazdów mechanicznych ciężarowych oraz traktorów używanych do zarobkowego przewozu towarów lub osób poza obszarami jednej gminy, jeśli były one wyposażone w obręcze półpneumatyczne. Opłaty te miały być zmniejszone. Wynikało to z faktu, że pojazdy wyposażone w półpneumatyczne opony traktowano jako rozwiązanie technologicznie pionierskie i postępowe, w porównaniu do obręczy metalowych ogumowanych – nie niszczyły one nawierzchni dróg w takim stopniu jak obręcze metalowe. Ówczesny stan dróg przedstawiał się fatalnie, ustawodawca więc zachęcając do korzystania z nowinek techniki,

³⁰ Art. 10, *ustawa o Funduszu*. Zgodnie z niniejszą ustawą za reklamę uznawano znaki, szyldy oraz napisy umieszczone wzdłuż dróg publicznych, na budynkach, słupach, kioskach itp.

³¹ Ostatnią aktualizacją było Obwieszczenie Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 13 maja 1933 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R.P. Z 1933, Nr 45, poz. 352). Aktami wykonawczymi do powoływanej ustawy były: *rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Skarbu z dnia 17 marca 1931 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości oraz Poczty i Telefonów w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. R.P. z 1931, Nr 25, poz. 150); *rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Skarbu z dnia 3 października 1931 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości oraz Poczty i Telegrafów w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. R.P. z 1931, Nr 92, poz. 716); *rozporządzenie Ministrów: Komunikacji i Skarbu z dnia 12 maja 1933 r. wydany w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. R.P. z 1933, Nr 52, poz. 397).

a tym samym zmniejszając opłaty za użytkowanie pojazdów, wykazywał dbałość państwa o stan dróg.

W 1935 roku upoważniono wojewodów oraz Komisarza Rządu dla m. st. Warszawy, do umarzania w całości lub części – w porozumieniu z właściwymi dyrektorami izb skarbowych – nieściągalnych opłat na rzecz Funduszu za lata budżetowe 1931/32 i 1932/33. W ten sposób starano się eliminować problem zadłużeń, których windykacja z reguły kończyła się porażką. Za takim więc rozwiązaniem przemawiały względy natury ekonomicznej³².

Kolejną zmianą, wprowadzoną w 1936 roku, było obniżenie opłat dla posiadaczy pojazdów zamieszkujących tereny województw: stanisławowskiego, wileńskiego, tarnopolskiego, wołyńskiego, nowogródzkiego i poleskiego. Rozwiązanie to miało na celu promocję automobilizmu na terenach zacofanych gospodarczo. W tym samym roku zwolniono także opłatę w pierwszym roku po zarejestrowaniu pojazdów mechanicznych ciężarowych oraz ciągników.

Zupełnym *novum* w rozstrzygnięciach problematyki automobilowo-skarbowej było wydanie przepisów dotyczących premiowania określonej kategorii pojazdów mechanicznych. Chodziło o samochody odpowiadające specjalnym wymaganiom obrony państwa. Problematyka ta stała się przedmiotem odrębnej regulacji w 1932 roku o *premiowaniu pojazdów mechanicznych*³³. Szczegółowa regulacja premiowania pojazdów mechanicznych znalazła miejsce w rozporządzeniu wykonawczym z 1933 roku³⁴. Podstawą do uzyskania premii było – po nabyciu samochodu – przedstawienie właściwej władzy wojskowej wyznaczonej przez Ministra Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji zaświadczenia stwierdzającego, że pojazd spełnia wymagania z zakresu obrony państwa. Zaświadczenie wydawano na okres roku budżetowego z możliwością prolongaty. Podstawą wydania zaświadczenia był przegląd techniczny samochodu dokonywany przez odpowiednie agendy wojskowe.

Premią było uzyskanie 60% ulgi w stosunku do opłaty, którą należało uiścić na rzecz Funduszu. Premię wypłacano w formie kuponów. Kupon na premię był wydawany właścicielowi pojazdu przez urząd wojewódzki, po przedstawieniu zaświadczenia otrzymanego od właściwej władzy wojskowej. Kupony należało przedłożyć jednostce uprawnionej do poboru opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego na pokrycie 60% opłat od pojazdu mechanicznego³⁵.

³² M. Hładziej, *Prawo automobilowe w Drugiej Rzeczypospolitej*, s. 95.

³³ Dz. U. R.P. z 1932, Nr 91, poz. 784.

³⁴ *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. z 1933, Nr 62, poz. 464).

³⁵ § 2 i 3, *rozp. o premiowaniu pojazdów mechanicznych*.

Ważnym zagadnieniem było rozstrzygnięcie dotyczące problematyki ulg podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych. Problematyka ta została uregulowana w dwóch aktach prawnych z 1936 roku. Pierwszy miał formę dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej *o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych*³⁶. Drugim było rozporządzenie wykonawcze do przywołanego dekretu³⁷. Osoby fizyczne, które nabyły nowy pojazd mechaniczny, uzyskiwały ulgę w zakresie podatku dochodowego oraz ulgę w specjalnym podatku od wynagrodzeń. Zgodnie z przepisami rozporządzenia, ulga przysługiwała za zakup podwozia łącznie z karoserią, co było uznawane za pojazd w stanie gotowym do użytku³⁸. Ulga w podatku dochodowym oraz specjalnym podatku od wynagrodzeń przyznawana była przez potrącenie kwoty wydatkowanej na zakup pojazdu mechanicznego z ogólnej sumy wynagrodzeń opodatkowanych podatkiem dochodowym lub specjalnym podatkiem od wynagrodzeń, wypłacanych z funduszy publicznych, a otrzymanych w roku nabycia pojazdu. Podatek podlegający zwrotowi obliczano poprzez zastosowanie do kwoty wydatkowanej na zakup samochodu takiej stopy procentowej, jaka miała wynikać z obliczenia stosunku procentowego potrąconego w ciągu roku podatku do rocznej sumy wynagrodzeń³⁹. Ulgi miały przysługiwać nabywcy tylko raz w czasie obowiązywania dekretu Prezydenta RP.

IV. Obowiązek dostarczania pojazdów na rzecz wojska w czasie pokoju dotyczył wszystkich środków przewozowych. Pod pojęciem tychże środków przewozowych rozumiano również samochody, a więc jeden z rodzajów pojazdów mechanicznych. Problematyka ta została uregulowana poprzez dwa akty prawne. Pierwszym było rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 roku *o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju* [dalej: rozp. o dostarczaniu środków przewozowych]⁴⁰. Drugi to akt wykonawczy do art. 4 i 20 powołanego rozporządzenia – rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 29 lipca 1930 roku *o obowiązku dostarczania jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju samochodów, motocykli i rowerów* [dalej: rozp. o obowiązku dostarczania jako środków przewozowych]⁴¹.

³⁶ Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 maja 1936 r. o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych (Dz. U. R.P. z 1936, Nr 39, poz. 294).

³⁷ 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 [dalej: rozp. o ulgach] (Dz. U. R.P. z 1936, Nr 58, poz. 430).

³⁸ § 1, rozp. o ulgach.

³⁹ § 4, rozp. o ulgach. Przykładowo, płatnik nabył pojazd mechaniczny w 1936 r. za cenę 10 000 zł, uiszczoną w całości przy zakupie auta. Podatnikowi należało zwrócić kwotę 2244 zł, stanowiącą sumę 12,44% i 10% od kwoty uiszczonej za zakup samochodu.

⁴⁰ Dz. U. R.P. z 1927, Nr 102, poz. 883.

⁴¹ Dz. U. R.P. z 1930, Nr 58, poz. 470.

Pierwsze z rozporządzeń doprecyzowało jakie rodzaje samochodów były brane pod uwagę, gdy chodziło o obowiązek dostarczania pojazdów na rzecz wojska. Miały to być pojazdy: osobowe, ciężarowe, półciężarowe, sanitarne, cysterny, autobusy i pociągi drogowe. Nakazy dostarczenia wojsku środków przewozowych wydawały urzędy gminy. Zobowiązani byli potencjalnie wszyscy posiadacze pojazdów⁴². Wyłączeniu podlegali: prezydent RP, korpus dyplomatyczny, funkcjonariusze państwowi i samorządowi, osoby będące w czynnej służbie wojskowej oraz duchowni, o ile środki przewozowe były im potrzebne⁴³.

Drugie z rozporządzeń wyłączało prezydenta i korpus dyplomatyczny, zaś pozostałe osoby były zobowiązane do świadczenia – chyba że właściwa władza orzekła, iż pojazdy są im bezwzględnie potrzebne⁴⁴. Żaden z przytaczanych aktów prawnych nie precyzował, kiedy ani do jakich celów wojsko mogło żądać dostarczenia pojazdu.

Kolejnym problemem poddanym regulacjom był obowiązek odstępowania pojazdów mechanicznych dla celów obrony państwa. Regulacja ta wynikała z faktu braku odpowiedniej liczby pojazdów mechanicznych będących na wyposażeniu wojska. W okresie dwudziestolecia międzywojennego zdecydowanie szybciej wzrastała liczba pojazdów mechanicznych osób prywatnych niż poszczególnych instytucji, w tym również wojska. Zapewnienie sobie przez wojsko możliwości transportowych dawało gwarancję – na wypadek działań wojennych – lepszej organizacji. Problematyka ta była – podobnie jak powyżej – uregulowana za pomocą norm blankietowych, które znalazły rozwinięcie w aktach wykonawczych. Pierwsza regulacja miała rangę ustawową. Było to rozporządzenie prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 8 listopada 1927 roku *o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów do celów obrony Państwa* [dalej: rozp. o obowiązku odstępowania zwierząt]⁴⁵.

W razie wybuchu wojny lub ogłoszenia mobilizacji pojazdy mechaniczne – o ile były potrzebne armii – podlegały poborowi. We wspomnianych sytuacjach z mocy prawa powstawał obowiązek odstąpienia państwu na jego żądanie i za stosownym wynagrodzeniem na własność tych pojazdów mechanicznych, które zostałyby uznane za potrzebne dla wojska. Właściciel pojazdu miał zagwarantowane otrzymanie wynagrodzenia. Wypłata wynagrodzenia miała nastąpić na podstawie przedstawionego dowodu pobrania wraz ze zleceniem wypłaty. Jednocześnie osoby zobowiązane ponosiły koszty i ryzyko dostarczenia pojazdu⁴⁶. Wyłączeniu podlegał jedynie prezydent państwa i członkowie korpusu dyplomatycznego. Obowiązek mógł dotyczyć całego

⁴² Art. 1-4, *rozp. o dostarczaniu środków przewozowych*.

⁴³ Art. 5, *rozp. o dostarczaniu środków przewozowych*.

⁴⁴ Art. 10, *rozp. o obowiązku dostarczania jako środków przewozowych*.

⁴⁵ Dz. U. R.P. z 1927, Nr 98, poz. 859.

⁴⁶ Art. 21 i 26, *rozp. o obowiązku odstępowania zwierząt*.

państwa lub jego części, jak również wszystkich typów pojazdów mechanicznych lub jedynie wybranych. W przypadku niedopełnienia ciężącego na obywatelu obowiązku dostarczenia pojazdu na potrzeby wojska, osoby uchylające się miały podlegać karze grzywny do wysokości wartości odnośnego przedmiotu świadczenia lub aresztu do 6 miesięcy. Kary mogły się kumulować. Dodatkowo mogła być orzeczona kara konfiskaty przedmiotu, który podlegał obowiązkowi świadczenia. Co może wydać się interesujące, osobę wspomnianą powyżej określano w rozporządzeniu mianem przestępcy⁴⁷.

W 1939 roku w obliczu bezpośredniego zagrożenia ze strony Niemiec hitlerowskich postanowiono usprawnić i uprościć tryb postępowania w zakresie odstępowania środków przewozowych⁴⁸. Dodatkowo przepisy wyraźnie wskazywały na cechy wyposażenia pojazdów. Łącznie z samochodem jego właściciel zobowiązany był do dostarczenia zapasowego ogumienia, zapasu oleju samochodowego oraz paliwa pozwalającego przejechać dystans 150 km. Przywoływane rozporządzenie z 1939 roku w sposób szczegółowy uregulowało problem ewidencji pojazdów mechanicznych. Spis miał się odbywać w razie potrzeby i dotyczyć całości lub części terytorium kraju. Ewidencji miała dokonywać powiatowa władza administracyjna. W przeciwieństwie do poprzedniej regulacji, szczegółowo unormowano wyposażenie pojazdów mechanicznych mających mieć zastosowanie na wypadek wojny. I tak, znalazły się tam zapisy dotyczące: różnego rodzaju kluczy (szczegółowo wymienione w 17 pozycjach), 2 rodzajów śrubokrętów, młotka 0,5 kg, opony i dętki zapasowej oraz koła zapasowego, szczypców, przecinaka, podnośnika i torby na narzędzia – w sumie 36 szczegółowo wymienionych i opisanych pozycji⁴⁹.

V. Podsumowanie. Przed odzyskaniem przez państwo polskie niepodległości z przyczyn oczywistych nie można mówić o rodzimym ustawodawstwie w przedmiocie prawa automobilowego. Warto jednak zauważyć, że polscy miłośnicy automobilizmu starali się konsolidować środowisko poprzez stowarzyszanie się w związkach automobilowych.

W okresie II RP podstawą regulacji prawa automobilowego była ustawa z dnia 7 października 1921 roku *o przepisach porządkowych na drogach publicznych*. Po raz pierwszy zdefiniowano w niej podstawowe pojęcia dotyczące szeroko pojętej problematyki użytkowania pojazdów mechanicznych. Bez wątplenia jednak o rozwoju prawa automobilowego można mówić, gdy weź-

⁴⁷ Art. 27, *rozp. o obowiązku odstępowania zwierząt*.

⁴⁸ *Rozporządzenie 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 Poczti i Telegrafów w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 8 listopada 1927 r. o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów do celów obrony Państwa [dalej: rozp. w sprawie wykonania] (Dz. U. R.P. z 1939, Nr 90, poz. 580).*

⁴⁹ Załącznik nr 1, *rozp. w sprawie wykonania*.

miemy pod uwagę trzy – wydane na podstawie wspomnianej ustawy – rozporządzenia, w latach 1922, 1928 i 1937. Unormowania w nich zawarte dotyczyły z jednej strony kwestii szczegółowych, z drugiej dały niemal całościowy obraz problematyki automobilowej.

Istotną kwestią była również regulacja problematyki skarbowej odnoszącej się do zagadnień automobilowych. Oprócz opłat kierowców na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, z których miała być finansowana rozbudowa dróg krajowych i samorządowych, wprowadzono obowiązek podatkowy od nabywania materiałów pędnych, czyli olejów mineralnych używanych do napędzania pojazdów mechanicznych. Powyższe rozwiązanie wprowadzono przepisami ustawy z 1931 roku o Państwowym Funduszu Drogowym.

Aktem wykonawczym z 1932 roku, a następnie z 1933 roku wprowadzono tzw. premiowanie pojazdów. Do otrzymania premii uprawniony był nabywca samochodu, który po jego zakupie przedstawił właściwej władzy wojskowej zaświadczenie, że pojazd mechaniczny ma takie wyposażenie i parametry, iż spełnia wymagania z zakresu obrony państwa. Premią było 60% zwolnienie z opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego.

Kilka lat przed wybuchem II wojny światowej wprowadzono ulgi podatkowe dla nabywców pojazdów mechanicznych. Osoby fizyczne, które nabyły nowy samochód, uzyskiwały ulgę w zakresie podatku dochodowego, jak również ulgę w specjalnym podatku od wynagrodzeń. Ciekawym rozwiązaniem była regulacja problemu obowiązkowego dostarczenia pojazdów na rzecz wojska w czasie pokoju oraz w czasie wojny. Obowiązek dostarczenia wojsku środków przewozowych (czyli również samochodów) w czasie pokoju dotyczył niemal wszystkich właścicieli pojazdów. Wyłączeniu podlegali: prezydent RP, korpus dyplomatyczny, funkcjonariusze państwowi i samorządowi, osoby będące w czynnej służbie wojskowej oraz osoby duchowne. Wyłączenie to jednak mogło być stosowane pod warunkiem, że pojazdy są potrzebne wymienionym osobom. Drugie z rozporządzeń doprecyzowało te zapisy w ten sposób, że obowiązek nie spoczywał na wymienionych osobach, o ile tak orzekła właściwa władza.

Na wypadek wojny lub ogłoszenia mobilizacji pojazdy mechaniczne (ale także zwierzęta pociągowe, wozy i rowery) – o ile były potrzebne w wyposażeniu armii – podlegały poborowi. Z tej racji, iż prawdopodobieństwo zwrotu samochodu jego właścicielowi było znikome, właścicielom wypłacano odpowiednie wynagrodzenie. Jednocześnie osoba uchylająca się od przekazania pojazdu, podlegała karze grzywny do wysokości wartości przedmiotu świadczenia lub karze aresztu do 6 miesięcy. Kary mogły być wymierzone łącznie. Wyłączeniu podlegał wyłącznie prezydent RP i korpus dyplomatyczny.

Przedstawione przepisy regulujące problematykę automobilizmu w Polsce międzywojennej były – jak można zauważyć – coraz bardziej szczegółowe, zaś z drugiej strony podlegały ewolucji. Ich kształtowanie miało prowadzić

do rozwoju rodzimej motoryzacji. Można bowiem postawić tezę, że rozwój tej części gospodarki świadczył o progresie gospodarczym i ekonomicznym kraju. Nie bez znaczenia był postęp kulturowy wynikający z rozwoju sportów i zainteresowań motoryzacyjnych. Pomimo dobrych prognoz rozwoju samego automobilizmu w Polsce oraz norm prawnych z zakresu problematyki samochodowej, proces rozwoju automobilizmu został zahamowany wraz z wybuchem II wojny światowej.

THE REGULATIONS GOVERNING THE USE OF MOTOR CARS IN THE SECOND REPUBLIC OF POLAND

Summary

The paper is an attempt to present the first Polish legal regulations that were directly applicable to the motor industry. Such regulations were drafted and implemented as a binding law in Poland only in 1921. The period of twenty years that followed its implementation was a time of a continuous development of motor car law that had gradually taken the form of more detailed and specific legal provisions. It is worthy a note that by 1937 a uniform regulation covering all types of motor car as well as the motor traffic rules had been adopted. Obviously, the regulations had to develop, and they did, to reflect the technical developments and the progress and advancements in technology in particular, and the motor industry in general. And yet, the motor car law was not reduced to invoking the legal provisions only. Together with the development of legislation as such, it also addressed current matters and formulated other specific solutions, pertaining, for instance, to fiscal and revenue regulations, or to the obligation of motor car owners to make their vehicles to the military forces in the peace time, or to the state for defence purposes.

LES RÈGLES JURIDIQUES D'UTILISATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES SOUS LA SECONDE RÉPUBLIQUE (1918-1939)

Résumé

L'article intitulé Les règles juridiques relatives au fonctionnement des véhicules automobiles durant la Seconde République de Pologne est une tentative de présentation des réglementations juridiques en rapport avec la problématique automobile de l'époque. En ce qui concerne la normalisation effectuée par le législateur du pays, on ne peut en parler qu'à partir de 1921, c'est-à-dire à partir du vote de la loi fondamentale en la matière. En vingt ans à peine, le droit automobile polonais a évolué en revêtant une forme de régularisations juridiques plus développées et détaillées. Il convient de remarquer alors que des réglementations portant sur tous les types de véhicules ainsi que sur les principes fondamentaux de la circulation routière ont été mises en œuvre uniformément avant 1937. Il n'est pas possible de ne pas noter à cet endroit l'évolution de la réglementation, conséquence du progrès technique, et notamment de l'évolution de la motorisation. Cependant, il faut souligner que le droit automobile de l'époque ne s'arrête pas uniquement aux dispositions de base. Avec l'évolution de la législation générale mais aussi en réponse aux besoins existants, ce droit définit des solutions juridiques plus particulières. Elles concernent des problèmes touchant au règlement fiscal ou à l'obligation de fournir des moyens de transport à l'armée en période de paix ainsi qu'à l'obligation de céder des véhicules automobiles aux fins de la défense nationale.