

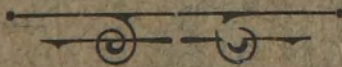
27312

Отдѣльные оттиски изъ „Горно-Заводскаго Листка“, органа
Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

~~32454~~

~~4530~~

Законопроектъ о сборахъ съ грузовъ въ пользу городовъ.



ХАРЬКОВЪ
ТИПОГРАФІЯ Б. БЕНГИСЬ, ПЕТРОВСКІЙ 9
1909

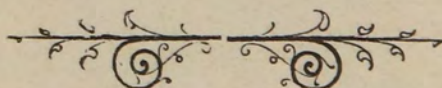
27312.

Отдѣльные оттиски изъ „Горно-Заводскаго Листка“, органа
Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

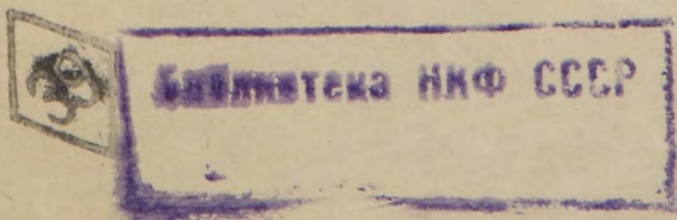
32454.



Законопроектъ о сборахъ съ грузовъ въ пользу городовъ.

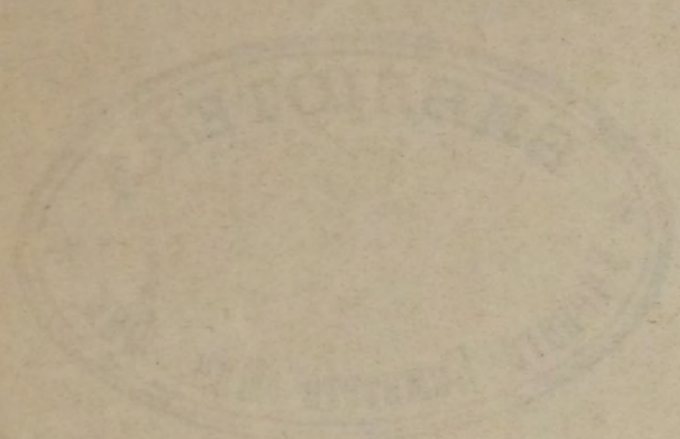


ХАРЬКОВЪ
ТИПОГРАФІЯ Б. БЕНГИСЪ, ПЕТРОВСКІЙ, 9
1909



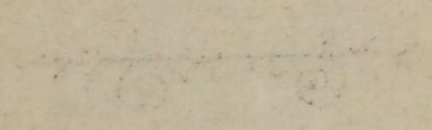
7

ВЕРХНЕ-УФАЛЬСКИЙ РАЙОН
УФАЛЬСКИЙ РАЙОН



ЗАКОННОСТЬ В СОВЕТСКОМ
СТ. ПОРЯД. ГОСУДАР.

52528



УФАЛЬСКИЙ РАЙОН

УФАЛЬСКИЙ РАЙОН

О сборахъ съ грузовъ въ пользу городовъ.

Главное управленіе по дѣламъ мѣстнаго хозяйства, Министерства Внутреннихъ дѣлъ еще въ 1907 г. вошло въ Государственную Думу второго созыва съ представленіемъ „о главныхъ основаніяхъ и порядкѣ установленія сбора въ пользу городовъ съ грузовъ, привозимыхъ въ города и вывозимыхъ изъ нихъ по желѣзнымъ дорогамъ“. Этотъ законопроектъ въ началѣ с. г. былъ принятъ Государственной Думой съ нѣкоторымъ измѣненіемъ и теперь переданъ въ Государственный Совѣтъ.

Въ виду этого представляется умѣстнымъ вспомнить вкратцѣ исторію этого законопроекта и указать на его наиболѣе существенныя недостатки.

1. Содержаніе законопроекта

Въ основныхъ чертахъ содержаніе этого законопроекта сводится къ слѣдующему: 1) попутный сборъ съ грузовъ устанавливается по ходатайству городовъ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ, Торговли и Промышленности, Финансовъ и Путей Сообщенія, по взаимному ихъ соглашенію; 2) сборъ можетъ быть разрѣшенъ при недостаточности средствъ городского общественнаго управленія для сооруженія подъѣздныхъ путей; 3) сборъ можетъ быть установленъ лишь съ грузовъ, привозимыхъ или вывозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, или съ тѣхъ и другихъ вмѣстѣ; 4) поступления сбора предназначаются исключительно на сооруженіе и капитальный ремонтъ подъѣздныхъ путей; 5) подъ подъѣздными

путями подразумѣваются лишь пути, находящіеся въ предѣлахъ отведенныхъ городу земель; 6) взиманіе сбора ограничивается опредѣленнымъ срокомъ; 7) нѣкоторыя категоріи грузовъ освобождаются отъ обложенія сборомъ; 8) высшій размѣръ сбора не долженъ превышать 10-ти кратной начальной тарифной ставки даннаго груза; 9) подробная такса сборовъ устанавливается городскимъ управленіемъ при участіи представителей промышленности и торговли; 10) при установленіи сбора принимаются во вниманіе заключенія подлежащихъ торгово-промышленныхъ органи-ацій; 11) планъ работъ, подлежащихъ выполненію за счетъ сбора, составляется городскимъ общественнымъ управленіемъ при участіи представителей промышленности и торговли и утверждается мѣстнымъ губернскимъ по земскимъ и городскимъ дѣламъ присутствіемъ, а въ мѣстностяхъ, гдѣ сего учрежденія не существуетъ, — губернскимъ правленіемъ.

II. Ходатайство Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Такъ какъ законопроектъ о городскихъ сборахъ весьма серьезно затрагиваетъ интересы южно-русской горной и горнозаводской промышленности, то Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, до разсмотрѣнія этого законопроекта въ законодательныхъ учрежденіяхъ, обратился къ Министру Торговли и Промышленности съ докладной запиской.

Въ этой запискѣ указывалось, что въ законопроектѣ отводится слишкомъ малое значеніе участію представителей промышленности и торговли въ обсужденіи и рѣшеніи городскими управленіями вопроса о введеніи поуднаго сбора съ грузовъ и не предоставляется этимъ

представителямъ право провѣрки расходованія городскими управленіями суммъ попутнаго сбора на устройство и улучшеніе подъѣздныхъ путей, улицъ и площадей въ цѣляхъ улучшенія и облегченія грузового движенія. Кромѣ того въ законопроектъ опредѣленно не указано, подходятъ ли подъ категорію совѣщательныхъ торговыхъ организацій такія учрежденія, какъ Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи и прочіе Съѣзды представителей различныхъ отраслей промышленности и торговли.

Поэтому записка признаетъ необходимымъ: 1) увеличеніе числа представителей промышленности и торговли при обсужденіи въ городскихъ управленіяхъ вопроса о попутномъ сборѣ; 2) предоставленіе имъ права знакомиться съ расходоуаніемъ суммъ этого сбора, и въ 3) предоставленіе Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи права посылать своихъ представителей для разсмотрѣнія вопросовъ о попутномъ сборѣ во всѣхъ городахъ, гдѣ имѣется большой сбытъ продуктовъ горной и горнозаводской промышленности.

Далѣе въ докладной запискѣ указывается на обременительность этого сбора: предѣлъ его—10 кратная тарифная ставка—практически обратилась бы во многихъ городахъ въ норму обложенія. Особенно обременительнымъ такое обложеніе было бы для малоцѣнныхъ грузовъ. Поэтому, если не будетъ признано возможнымъ совершенно освободить отъ этихъ сборовъ малоцѣнные горные и горнозаводскіе грузы, то слѣдовало бы уменьшить допускаемый закономъ максимумъ обложенія, доводя его до пятикратнаго размѣра начальной тарифной ставки.

Наконецъ докладная записка обращаетъ вниманіе на то, что въ объяснительной запискѣ къ законопро-

екту о городскихъ сборахъ г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ высказываетъ намѣреніе передать на обсужденіе земскихъ учрежденій вопросъ *объ установленіи попудныхъ сборовъ въ пользу земствъ*, причемъ основаніемъ для установленія этихъ сборовъ г. Министръ считаетъ „незначительное участіе въ земскихъ расходахъ вообще, и въ затратахъ на дорожное дѣло въ особенности, фабричныхъ, заводскихъ и иныхъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятій“. Такой взглядъ г. Министра докладная записка Совѣта Съѣзда считаетъ неправильнымъ, такъ какъ въ нѣкоторыхъ уѣздахъ горнопромышленнаго юга промышленностью уплачивается до 70⁰/о земскаго раскладочнаго сбора. А такъ какъ, вмѣстѣ съ тѣмъ представительство торговли и промышленности въ земскихъ учрежденіяхъ совершенно не соотвѣтствуетъ участію ихъ въ земскомъ обложеніи и до крайности ничтожно, то передача вопроса объ установленіи сборовъ съ грузовъ въ пользу земствъ на обсужденіе земскихъ учрежденій, впредь до соотвѣтствующаго измѣненія земскаго представительства, является мѣрой преждевременной и несправедливой.

III. Обсужденіе законопроекта на XXXIII Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Вопросъ о попудномъ сборѣ съ грузовъ въ пользу городовъ обсуждался на XXXIII Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи (1908 г.). По этому поводу въ докладѣ комиссіи, представленномъ Съѣзду, было указано на слѣдующее:

Прежде всего комиссія остановилась на принципиальномъ вопросѣ о правильности установленія городскихъ сборовъ съ грузовъ, ввозимыхъ въ города и вывозимыхъ изъ нихъ. По этому поводу комиссія пола-

гала, что было бы правильнѣе установленіе сборовъ или съ грузовъ ввозимыхъ, или съ грузовъ вывозимыхъ, такъ какъ при обложеніи тѣхъ и другихъ, очевидно, возможны случаи, что одинъ и тотъ же грузъ, вывозимый изъ одного города въ другой, подвергнется двойному обложенію. При рѣшеніи же вопроса, какіе изъ этихъ грузовъ, ввозимые или вывозимые, было-бы справедливѣе подвергнуть обложенію, комиссія высказалась, что болѣе удобнымъ и справедливымъ допустить установленіе сборовъ только съ ввозимыхъ грузовъ, какъ въ виду того, что сборъ этотъ распредѣлялся бы тогда равномерно между всѣми получателями груза, а не одними только промышленниками *), такъ въ виду того, что при установленіи сбора только съ вывозимыхъ грузовъ были бы нарушены условія конкуренціи между производителями даннаго груза, находящимися въ городской чертѣ, и тѣми, которые производятъ данный грузъ внѣ городовъ.

Далѣе комиссія полагала, что § 14 законопроекта, опредѣляющій порядокъ представленія городскимъ управленіемъ плановъ работъ, слѣдовало бы измѣнить въ томъ смыслѣ, что при разсмотрѣніи въ соотвѣтствующихъ губернскихъ учрежденіяхъ плановъ подъѣздныхъ путей и работъ, представленныхъ городскими управленіями, участвуютъ, кромѣ представителей Министерства Путей Сообщенія, также и представители отъ организацій той отрасли промышленности, на предметъ производства которой установленъ сборъ.

*) Такъ какъ тарифъ и прочіе аналогичные расходы (вродъ проектируемаго грузового сбора) обычно уплачиваетъ не отправитель, а получатель груза.

IV. Отзывы биржевыхъ комитетовъ.

По поводу законопроекта о попутномъ сборѣ съ грузовъ въ пользу городовъ, по предложенію Совѣта Съѣзда Биржевой торговли и сельскаго хозяйства, высказались также и биржевые комитеты.

Варшавскій, либавскій и таганрогскій биржевые комитеты, а также минская лѣсная и московская хлѣбная биржи—высказались противъ введенія попутнаго сбора, такъ какъ введеніе его, параллельно съ предлагаемымъ повышеніемъ промысловаго налога въ пользу земствъ и городовъ, было бы чрезмѣрно тяжелымъ бременемъ для торговли и промышленности и повело бы къ повышенію цѣнъ на многіе продукты первой необходимости, напр., на каменный уголь, хлѣбные товары и пр., что отразилось бы по преимуществу на наименѣе состоятельныхъ классахъ; кромѣ того, названные организаціи находятъ, что торговля и промышленность не имѣютъ достаточнаго представительства въ городскихъ самоуправленіяхъ и потому не въ состояніи наблюдать за расходованіемъ суммъ попутнаго сбора.

Биржевые комитеты—московскій, петербургскій, орловскій, херсонскій, а также московская мясная и скотопромышленная биржа,—находили, что устройство подѣздныхъ путей въ чертѣ города есть обязанность городского самоуправленія; а такъ какъ ими пользуется все населеніе, то и расходы на устройство ихъ должны быть относимы на общегородскія суммы. Законопроектъ же переноситъ всю тяжесть этихъ расходовъ на торговлю и промышленность и заботливо освобождаетъ отъ проектируемаго обложенія грузы—казенные, воинскіе, желѣзнодорожные, благотворительные и пр., такъ что недостатокъ средствъ у городовъ на устрой-

ство подъѣздныхъ путей должны выполнять исключительно только промышленность и торговля. Какъ ни несправедливо это положеніе, но съ нимъ можно было бы примириться, если бы обложеніе это было построено на принципѣ самообложенія, т. е. если бы торговые круги, найдя улучшение городскихъ подъѣздныхъ путей необходимымъ и убѣдившись, что всѣ источники городскихъ доходовъ исчерпаны, причемъ недостатокъ въ средствахъ происходитъ не изъ-за неудовлетворительнаго веденія городского хозяйства,—возбудили бы по собственной инициативѣ соотвѣтствующее ходатайство о самообложеніи путемъ попуднаго сбора. Поэтому названные комитеты находятъ, что въ законопроектѣ о попудномъ сборѣ должна быть ясно выражена идея самообложенія, и потому представителямъ промышленности и торговли долженъ быть предоставленъ рѣшающій голосъ, какъ при разсмотрѣніи вопроса о введеніи сбора, такъ и при утвержденіи условій и срока взиманія и расходованія собранныхъ такимъ путемъ средствъ.

Прочіе биржевые комитеты (астраханскій, оренбургскій, ревельскій, пермскій, сызранскій, уфимскій, и др.), не возражали принципиально противъ законопроекта, но указывали на недостаточную опредѣленность термина „подъѣздой путь“ и, кромѣ того, на необходимость предупредить возможность двойного обложенія грузовъ попуднымъ сборомъ, такъ какъ по законопроекту можетъ получиться, что сперва попудный сборъ будетъ взиматься съ сырья, а затѣмъ этотъ же сборъ будетъ вторично взиматься съ вывозимаго изъ города фабриката, выдѣланнаго изъ оплаченнаго уже сборомъ сырья.

Затѣмъ многіе биржевые комитеты высказали пожеланія, чтобы грузы, привозимые въ города или вывозимые изъ нихъ водою, также облагались попутнымъ сборомъ на устройство и улучшеніе подъѣздныхъ путей къ пристанямъ и чтобы порядокъ и способъ взиманія всѣхъ вообще попутныхъ сборовъ былъ строго и ясно опредѣленъ въ самомъ законѣ. Наконецъ петербургскій биржевой комитетъ обратилъ вниманіе на то, что возможны отступленія отъ правилъ, установленныхъ въ законопроектѣ; такъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ можетъ встрѣтиться необходимость обложенія какимъ-либо сборомъ и пассажирскаго движенія, о чемъ въ законопроектѣ совершенно не упоминается.

V. Записка Совѣта Съѣзда Представителей Промышленности и Торговли.

Наконецъ по вопросу объ установленіи въ пользу городовъ попутнаго сбора съ грузовъ высказался и Совѣтъ Съѣздовъ представителей промышленности и торговли. Въ составленной имъ для членовъ Государственной Думы и Государственнаго Совѣта докладной запискѣ Совѣтъ Съѣздовъ полагаетъ,

1) Что настоящій законопроектъ противорѣчитъ общей налоговой программѣ правительства, предложенной имъ въ представленіи Министерства Финансовъ въ Государственную Думу 17-го апрѣля 1907 г.; 2) что настоящій законопроектъ вносится правительствомъ на утвержденіе законодательныхъ учрежденій въ всякой связи съ проектируемымъ правительствомъ въ самомъ ближайшемъ времени преобразованиемъ системы мѣстнаго обложенія промышленности и торговли; 3) что разсмотрѣніе настоящаго законопроекта безъ соображенія его съ общей налоговой программой, а равно съ проектируемой реформой мѣстнаго обложенія не можетъ

быть допустимо; 4) что спеціальный сборъ съ желѣзнодорожныхъ грузовъ, вводимый настоящимъ законопроектомъ въ видѣ общаго правила, можетъ быть осуществленъ по соображеніямъ налоговой справедливости не иначе, какъ въ видѣ сбора за услуги, установленнаго на началахъ самооблаженія.

Если бы настоящій законопроектъ былъ признанъ пріемлемымъ, въ него, по мнѣнію записки Совѣта Съѣздовъ, необходимо внести слѣдующія измѣненія:

1. Ходатайства о введеніи попутнаго сбора съ грузовъ могутъ быть возбуждаемы не только городскимъ управленіемъ, но и представителями промышленности и торговли.

2. Установленіе въ пользу городовъ попутнаго сбора допускается только въ томъ случаѣ, если проектируемая за счетъ сихъ сборовъ сооруженія уменьшаютъ стоимость провоза грузовъ по подъѣзднымъ путямъ.

3. Расходы на обычный ремонтъ и содержаніе въ исправности означенныхъ въ сей статьѣ сооруженій не могутъ быть относимы на средства сборовъ.

4. Отъ сбора освобождаются только транзитные грузы и грузы, не пользующіеся городскими подъѣздными путями какъ-то: почтовая кладь и пассажирскій багажъ.

5. Порядокъ, способъ и условія взиманія сбора съ грузовъ опредѣляются правилами, которые составляются городскимъ управленіемъ *вмѣстѣ съ представителями промышленности и торговли.*

6. Накопецъ, въ исполнительныхъ органахъ городскихъ управленій по завѣдыванію поступленіемъ и расходованіемъ сбора съ грузовъ должны принимать участіе представители торговли и промышленности.

VI. Поправки внесенныя въ законопроектъ Государственной Думой.

Такимъ образомъ, законопроектъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ возбудилъ къ себѣ большое вниманіе со стороны торгово-промышленныхъ круговъ, которые, какъ указано выше, съ одной стороны высказались за принципиальную недопустимость сборовъ съ грузовъ а съ другой указали на практическія неудобства отдѣльныхъ статей законопроекта. Однако при разсмотрѣніи законопроекта сначала въ Финансовой Комиссіи Государственной Думы а потомъ и въ самой Думѣ эти указанія не только не были приняты во вниманіе, но весь законопроектъ былъ измѣненъ ими въ направленіи обратномъ этимъ указаніямъ, такъ что интересы торговли и промышленности были нарушены этой новой редакціей законопроекта въ гораздо большей степени, чѣмъ въ первоначальномъ проектѣ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

Сущность поправокъ Финансовой Комиссіи къ законопроекту,, принятому Государственной Думой сводилась къ тому, чтобы сдѣлать для городскихъ общественныхъ управленій пользованіе сборами съ грузовъ болѣе свободнымъ, а участіе плательщиковъ сбора въ установленіи его свести до minimum'a.

Такъ напримѣръ, Министерство Внутреннихъ Дѣлъ въ числѣ гарантій того, что сборы съ грузовъ не будутъ вводиться городскими общественными самоуправленіями при первомъ удобномъ случаѣ, ввело въ свой законопроектъ ст. 2, по которой „сборы съ грузовъ могутъ быть устанавливаемы лишь въ томъ случаѣ, когда *обычные источники городскихъ доходовъ оказываются недостаточными для удо-*

влетворенія указанных ниже потребностей“ (устройства подъездных путей).

Это ограниченіе крайне неопредѣленно, такъ какъ Министерство не указываетъ признаки, по которымъ можно было бы судить о достаточности или недостаточности доходовъ. Кромѣ того слѣдовало бы, чтобы удостовѣреніе въ недостаточности общихъ городскихъ доходовъ было предоставлено и плательщикамъ этого сбора. Но несмотря на неопредѣленность ст. 2-ой Министерскаго законопроекта все же она представляетъ, хотя и въ принципіальной, общей формѣ, нѣкоторую гарантію отъ произвольности возбужденія ходатайствъ городскими управленіями объ установленіи грузовыхъ сборовъ,

Однако именно эти стороны ст. 2-ой возбудила противъ себя критику финансовой комиссіи Государственной Думы, которая высказалась за то, что оставленіе этой статьи „шло бы въ разрѣзъ съ той общей тенденціей настоящаго законопроекта, которая имѣетъ вообще цѣлью *облегченіе общественной самодеятельности* при разрѣшеніи практическаго вопроса существенной важности“. Поэтому Государственная Дума исключила ст. 2 изъ Министерскаго законопроекта и этимъ самымъ предоставила возможность городскимъ управленіямъ вводить сборы съ грузовъ независимо отъ состоянія городскихъ финансовъ чѣмъ весьма возможно воспользуются всѣ города, какъ бы ни было удовлетворительно ихъ финансовое положеніе.

Далѣе Министерскій законопроектъ категорически указываетъ, что „сборы съ грузовъ предназначаются исключительно на *устройство и улучшеніе подъездныхъ къ железнодорожнымъ станціямъ путей*“ (ст. 3). Не давая болѣе подробнаго

опредѣленія термина „подъѣздной путь“, законопроектъ Министерства на практикѣ могъ возбудить цѣлый рядъ недоразумѣній. Но финансовая комиссія не въ этой неопредѣленности усмотрѣла недостатокъ разсматриваемой статьи, а совершенно въ другомъ. Въ противность своему основному положенію, что „только при соблюденіи принципа платы за услугу она можетъ высказаться за обложеніе товаровъ въ пользу городскихъ доходовъ“, Финансовая Комиссія предложила, а Государственная Дума приняла слѣдующее добавленіе къ разсматриваемой статьѣ Министерскаго проекта.

„Въ случаѣ, если городское управленіе выполнило за счетъ общихъ городскихъ средствъ, до установленія сбора устройство части или всѣхъ.... подъѣздныхъ путей и сооружений, сборъ можетъ быть предоставленъ на устройство и ремонтъ не входящихъ въ составъ подъѣздныхъ путей городскихъ улицъ, площадей, мостовъ и др. дорожныхъ сооружений“.

Государственная Дума встала здѣсь на *точку зрѣнія компенсаціи за ранѣе произведенные расходы*. Это добавленіе о компенсаціи къ Министерскому законопроекту совершенно игнорируетъ самое основаніе законопроекта о сборахъ съ грузовъ въ пользу городовъ, а именно принципъ, „платы за услугу“ ибо весьма трудно установить, въ какой мѣрѣ та или иная категория грузовъ много лѣтъ тому назадъ пользовалась подъѣздными путями и въ какой мѣрѣ ремонтъ этихъ путей былъ необходимъ для данной категоріи грузовъ. Кромѣ того, это добавленіе, предложенное финансовой комиссіей и принятое Государственной Думой создаетъ чрезвычайно неблагоприятное и неустойчивое положеніе для промышленности и торговли, такъ какъ надъ ихъ продуктами постоянно будетъ висѣть угроза обложенія

сборами, въ видѣ компенсаціи за заранее произведенные городомъ расходы по устройству подъѣздныхъ путей.

Кромѣ этого добавленія къ той же самой ст. 3 Министерскаго законопроекта Государственная Дума сдѣлала еще слѣдующее добавленіе.

„Если подъѣздой путь, въ части своей, *пролегаетъ внѣ предѣловъ отведенныхъ городу, земель*, то городское управленіе, по соглашенію съ подлежащимъ земствомъ или замѣняющимъ его по завѣдыванію дорожныхъ частью установленіемъ, можетъ принять на себя устройство или улучшение означенной части пути“.

Каково бы ни было это соглашеніе, несомнѣнно, что въ основѣ его должно лежать право городскихъ управленій передавать на тѣхъ или иныхъ условіяхъ часть сборовъ земству для устройства подъѣздныхъ путей на уѣздной землѣ. Но законопроектъ о грузовыхъ сборахъ имѣетъ въ виду исключительно подъѣздные пути, проходящіе по городскимъ землямъ. Соглашеніе города и земства по этому поводу должно было бы имѣть мѣсто лишь тогда, когда и земству предоставлены права по взиманію грузовыхъ сборовъ. Кромѣ того вышеупомянутое добавленіе едва ли справедливо, такъ какъ большинство тѣхъ грузовъ, которые прибываютъ на станцію, стоящую внѣ городской черты, могутъ быть не городскіе грузы, а грузы окрестныхъ заводовъ, фабрикъ и селеній не имѣющіе никакого отношенія къ благоустройству городскихъ путей.

Самое же важное измѣненіе которое ввела Государственная Дума въ министерскій законопроектъ, касается той роли, какую играютъ представители промышленности и торговли при установленіи сборовъ въ пользу городовъ. Роль эта по законопроекту, принятому Государственной Думой, сведена почти на нѣтъ, между

тѣмъ какъ въ законопроектѣ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ участіе этихъ представителей является безусловно необходимымъ при установленіи грузовыхъ сборовъ, хотя степень этого участія весьма ограничена. Такъ, напримѣръ, согласно ст. 10 Министерскаго Законопроекта подробная такса сбора *устанавливается городскимъ управленіемъ при участіи представителей торговли и промышленности*; по законопроектѣ же Государственной Думы представители торговли и промышленности могутъ дать только свое *заключеніе* по этому вопросу.

VII. Замѣчанія относительно законопроекта Государственной Думы.

Таковы недостатки разбираемаго законопроекта, указанные торгово-промышленными организаціями. Будемъ надѣяться что всѣ эти недостатки обратятъ на себя вниманіе г.г. членовъ Государственнаго Совѣта, при обсужденіи въ немъ настоящаго законопроекта.

Кромѣ тѣхъ замѣчаній относительно законопроекта, которыя были указаны выше въ отзывахъ торгово-промышленныхъ организацій, необходимо отмѣтить слѣдующія положенія въ дополненіе и развитіе этихъ замѣчаній.

Необходимо *сохранить существующій законодательный порядокъ установленія сборовъ съ грузовъ въ пользу городовъ.*

Вопросъ о законодательномъ или административномъ порядкѣ разрѣшенія сборовъ съ грузовъ былъ предметъ разсмотрѣнія Финансовой Комиссіи Государственной Думы, которая высказалась, что,

„Едва ли въ принципѣ можно считать правильнымъ установленіе какого-либо налога безъ санкціи каждый разъ законодательной власти. Сборъ въ пользу

84545
городовъ съ грузовъ не является результатомъ самообложенія въ точномъ смыслѣ этого слова; къ уплатѣ сбора будутъ привлечены и тѣ лица, которыя не имѣютъ непосредственнаго голоса при разрѣшеніи въ городскихъ думахъ вопроса объ установленіи сбора. Съ этой точки зрѣнія сохраненіе и на будущее время законодательнаго порядка для разрѣшенія взиманія сбора могло бы болѣе успѣшно оградить интересы плательщиковъ налога, такъ какъ *нынѣшній составъ городского представительства не въ одинаковой мѣрѣ обезпечиваетъ интересы какъ торгово-промышленнаго класса, такъ и другихъ группъ городского населенія*, въ особенности, если принять въ расчетъ тѣ права, которыя по настоящему законопроекту предоставляются городскимъ думахъ“.

Однако практическія соображенія, какъ „большой промежутокъ времени протекающій между внесеніемъ законопроекта въ Государственную Думу и утвержденіе его Высочайшей властью“, а также обремененіе законодательныхъ учрежденій дѣлами важнаго государственнаго значенія, вслѣдствіе чего они лишены возможности удѣлять много времени дѣламъ по преимуществу мѣстнымъ, побудили Финансовую Комиссію и Государственную Думу высказаться за административный порядокъ разрѣшенія сборовъ съ грузовъ.

Но, едва ли соображеніе о большомъ промежуткѣ времени можно считать столь неопреодолимыми, что слѣдовало бы изъ-за него поступиться принципомъ недопустимости передачи въ руки одной части населенія право облагать другую. Кромѣ того замѣну законодательнаго порядка разрѣшенія налога административнымъ тѣмъ болѣе нельзя допустить изъ-за соображенія о мѣстномъ характерѣ грузовыхъ сборовъ, что сама Финансовая Комиссія смотрѣла на устройство

подъездныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, какъ на общегосударственную потребность, которая по этому не есть дѣло „по преимуществу мѣстное“.

Далѣе, слѣдовало установить, какъ это указалъ XXXIII Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, *чтобы попутный сборъ взымался только съ ввозимыхъ въ городъ грузовъ*, а не съ вывозимыхъ или тѣхъ и другихъ вмѣстѣ, какъ устанавливается законопроектами Министерства Внутреннихъ Дѣлъ и Государственной Думы.

Представленіе права городскимъ управленіямъ взывать сборы съ грузовъ ввозимыхъ и вывозимыхъ совмѣстно сведется къ тому, что одинъ и тотъ же товаръ будетъ не рѣдко подвергаться обложенію нѣсколько разъ: разъ при ввозѣ въ городъ сырья для изготовленія фабrikата, другой разъ при вывозѣ этого фабrikата и наконецъ при ввозѣ этого фабrikата въ другой городъ. Нечего и говорить сколь обременительно это будетъ для промышленности, на которую главнымъ образомъ и падетъ вся тяжесть сбора. А между тѣмъ такое нежелательное явленіе свободно могло бы быть избѣгнуто безъ всякаго ущерба для города.

Очень во многихъ городахъ, гдѣ установленъ попутный сборъ съ грузовъ сумма поступленій сбора за одинъ годъ превышаетъ въ два и болѣе разъ расходы города на содержаніе и устройство всѣхъ мостовыхъ, а не однихъ только подъездныхъ путей.

Такъ на примѣръ въ Одессѣ въ 1896 г. поступленіе попутнаго сбора съ грузовъ привозимыхъ и отвозимыхъ равнялось 569.305 рублямъ, а расходы на содержаніе и устройство мостовыхъ не превышали 162.106 рублей; въ 1897 году тоже сборъ съ грузовъ достигалъ 531.197 р. расходы же на мостовыя—всего 262.168 рублей. И это въ такомъ благоустроенномъ городѣ какъ Одесса, гдѣ всѣ

улицы замощены. Въ другихъ же городахъ, соотношеніе между ежегоднымъ поступленіемъ попутнаго сбора и расходами по содержанію и устройству мостовыхъ за нѣкоторые годы достигаетъ совсѣмъ невѣроятныхъ размѣровъ. Такъ напримѣръ въ Батумѣ за 1896 годъ доходы города отъ попутнаго сбора равнялись 154.500 рублямъ, тогда какъ истрачено на содержаніе и устройство мостовыхъ (всѣхъ) всего только 12540 рублей (см. докладъ финансовой комиссіи Государственной Думы). Изъ этихъ примѣровъ очевидно, что безъ всякаго ущерба для дѣла можно было бы уменьшить цифру ежегоднаго поступленія въ пользу города попутнаго сбора съ грузовъ.

Этого можно было бы достигнуть какъ пониженіемъ размѣра обложенія, такъ и ограниченіемъ взиманія попутнаго сбора только съ ввозимыхъ грузовъ. Не трудно видѣть, что обложеніе ввозимыхъ грузовъ имѣетъ преимущества надъ обложеніемъ грузовъ вывозимыхъ. При установленіи сборовъ съ вывозимыхъ грузовъ нарушаются условія конкуренціи производителей даннаго груза, такъ какъ тотъ же самый грузъ, пріобрѣтаемый потребителемъ изъ района, расположеннаго внѣ города, не будетъ обложенъ попутнымъ сборомъ. Между тѣмъ всякій грузъ, облагаемый при ввозѣ въ данный городъ, будетъ находиться въ совершенно равныхъ условіяхъ независимо отъ того, гдѣ онъ пріобрѣтенъ и откуда привезенъ, и тяжесть этого сбора будетъ ложиться не на однихъ промышленниковъ, но равномерно на всѣхъ получателей груза, при непримѣрномъ, конечно условіи, что **всѣ** ввозимые въ городъ грузы изъ тѣхъ, которые пользуются подъѣздными путями, подлежатъ обложенію сборомъ.

Поэтому слѣдуетъ значительно сократить число категорій грузовъ, которые согласно Министерскому законопроекту подлежатъ освобожденію отъ взиманія попутнаго сбора. Съ этой цѣлью слѣдовало-бы установить принципъ, что только тѣ грузы, которые не пользуются городскими подъѣздными путями, и могутъ быть освобождены отъ взиманія попутнаго въ пользу города сбора.

Кромѣ всѣхъ этихъ поправокъ къ законопроекту, которыя сдѣлали бы сборъ съ грузовъ въ пользу городовъ менѣе обременительнымъ для промышленности, безъ всякаго ущерба цѣлямъ, для которыхъ онъ предназначается, слѣдовало бы также допустить плательщиковъ этого сбора къ участию въ обсужденіи всѣхъ вопросовъ, связанныхъ съ взиманіемъ попутнаго сбора, на правахъ равныхъ съ городскими общественными управленіями. Такой порядокъ хотя бы до нѣкоторой степени компенсировалъ то несправедливое положеніе, которое создается съ введеніемъ сбора—что сборъ этотъ, носящій по существу характеръ дополнительнаго городского налога, будетъ устанавливаться Городскими Думами, которыя при настоящемъ Городовомъ Положеніи не являются представителями всео городского населенія и не включаютъ въ себя въ достаточной степени представителей промышленности. Съ этой цѣлью слѣдовало бы не только возстановить редакціи соответствующихъ статей Министерскаго законопроекта, но пойти еще дальше. Такъ при обсужденіи вопроса объ установленіи попутнаго городского сбора, совмѣстно съ торговцами и промышленниками слѣдовало бы уровнять число представителей какъ отъ города, такъ и отъ торгово-промышленныхъ организацій. Слѣдовало бы допустить представителей промышленности и торговли

также и въ Губернскія присутствія при разсмотрѣніи вопроса объ утвержденіи постановленія управленій о взысканіи попутнаго сбора съ грузовъ. Наконецъ слѣдуетъ допустить представителей промышленности и торговли къ завѣдованію расходою этого сбора — что является логическимъ развитіемъ общаго принципа — участія промышленниковъ во всѣхъ стадіяхъ этого сбора, чтобы сборъ этотъ, такимъ образомъ, возможно приблизился по своему характеру къ самообложенію промышленниковъ на свои спеціальныя нужды, что было бы совершенно справедливо и притомъ отвѣчало бы интересамъ дѣла.

Предоставленіе такихъ правъ плательщикамъ попутнаго сбора дало бы имъ увѣренность въ томъ, что сборъ этотъ расходуется только на тѣ городскіе нужды, для которыхъ онъ предиазначается и не на что больше.

VIII. Примѣры изъ практики существующихъ грузовыхъ сборовъ.

Введеніе всѣхъ этихъ поправокъ необходимо, т. к. практика существующихъ уже сборовъ съ грузовъ въ пользу городовъ *) ^{негашимый} ~~надежный~~ проводитъ къ очень ~~надежнымъ~~ заключеніямъ относительно справедливости и законности дѣйствій городскихъ самоуправленій въ этомъ дѣлѣ.

Такъ на примѣръ, около города Луганска существуетъ рядъ заводовъ, которые соединяются со станціей Луганскъ своей желѣзнодорожной вѣткой. Весь получаемый и отправляемый грузъ приходитъ въ вагонахъ лишь до ст. Луганскъ и тотчасъ же передается въ вагонахъ на заводскую вѣтку. Поэтому ст. Луганскъ служитъ только передаточнымъ пунктомъ, и прибывающій

*) Такіе сборы въ настоящее время существуютъ въ 56 городахъ на основаніи Высоч. утвержд. мѣстной Госуд. Совѣта.

на эту станцію для завода грузъ, является для города Луганска транзитнымъ грузомъ, т. е. такимъ, который на основаніи Положенія объ этомъ сборѣ не подлежитъ обложенію попутнымъ сборамъ въ пользу г. Луганска, такъ какъ не провозится по городскимъ улицамъ и не пользуется городскими подъѣздными путями.

Несмотря на все это г. Луганскъ въ послѣднее время все же взималъ съ этихъ грузовъ попутный сборъ, что несомнѣнно является произволомъ со стороны городского управленія этого города. Потребовался рядъ протестовъ и возбужденіе передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ ходатайства, чтобы сборъ этотъ въ концѣ концовъ былъ отмѣненъ.

Но для того, чтобы добиться отмѣны этого незаконнаго взысканія сбора, пришлось и мѣстнымъ заводамъ, и Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи потратить немало энергіи и времени.

Еще большимъ произволомъ является отношеніе къ этому вопросу Славянской городской думы. Весною 1907 г. Славянской городской Думой была образована особая комиссія по вопросу объ установленіи городского попутнаго сбора съ участіемъ представителей мѣстной промышленности и торговли. Однако въ эту комиссію почему-то не попали представители наиболѣе крупной промышленности г. Славянска, а именно: солепромышленники, которые не были даже до послѣдняго времени освѣдомляемы о работахъ комиссіи. Несмотря на это въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1908 г. Славянская городская дума, постановивъ ходатайствовать передъ правительствомъ, объ установленіи на семилѣтній срокъ городского попутнаго сбора съ ввозимыхъ и вывозимыхъ по желѣзной дорогѣ грузовъ, для устройства въ городѣ мостовыхъ, въ числѣ прочихъ грузовъ предположила обло-

жить въ размѣрѣ $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда также соль, отправляемую со станціи „Соляные заводы“ Южныхъ жел. дорогъ и каменный уголь, привозимый на эту станцію, т.-е. грузы, не пользующіеся городскими подъѣздными путями.

Своевременно Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи протестовалъ противъ подобнаго постановленія Славянской городской думы и, какъ теперь стало извѣстно, журналъ городской думы губернаторомъ не утвержденъ.

Изложенное выше показываетъ, что желанія промышленниковъ въ области даннаго вопроса сводится къ тому, чтобы проектируемый новый видъ обложенія былъ построенъ на принципѣ справедливости и чтобы формулировка самаго закона отличалась достаточной ясностью и опредѣленностью, дабы устранить поводы ко всякимъ произвольнымъ толкованіямъ при примѣненіи закона на практикѣ, а эти произвольныя толкованія крайнѣ многочисленны, разнообразны и сводятся къ значительному переобремененію промышленности налогами, чему свидѣтельствомъ являются и земскіе налоги, и промысловый налогъ, и гербовый сборъ.
