

Aleg 189

Sprawozdanie

Komisji drogowej o projekcie ustawy drogowej.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 14. lutego b. r. Wysoki Sejm przydzielił Komisji drogowej sprawozdanie Wydziału krajowego o projekcie ustawy drogowej.

Komisya drogowa, po przeprowadzeniu obszernej dyskusyi, zgodziła się w całości na zasady projektu Wydziału krajowego i poczyniła tylko zmiany w §§. 2. i 7. na życzenie Rządu, wyrażone w reskrypcie c. k. Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 23. lutego b. r. L. 222, jakkolwiek zasadniczo była przeciwną tym zmianom.

Wobec tego sprawozdanie niniejsze ogranicza się do treściwego wskazania przewodniej myśli, którą kierowały się w tej sprawie Komisya drogowa i Wydział krajowy.

Obecna ustawa drogowa z dnia 5. lipca 1897, którą uważać należy za przejściową, zrównała pod względem świadczeń na rzecz dróg gminnych I. i II. klasy gminy z obszarami dworskimi. Bowiem zamiast materiału drzewnego, dostarczanego przez obszary dworskie, i czterech dni pieszych, odrabianych według dawniejszej ustawy od każdego numeru domu w gminie i na obszarze dworskim, zaprowadziła po dwa dni piesze od rodziny, zamieszkałej w gminie lub na obszarze dworskim (§. 16.), a zamiast trzechprocentowego dodatku nałożyła na wszystkich opodatkowanych 10% dodatku do podatków bezpośrednich (§. 24)

Według obecnego projektu ustawy powyższa prestacya osobista ma być zupełnie zniesiona

Wobec tego nie można było uniknąć podniesienia zasobu na te potrzeby z drugiego źródła, z którego je dotychczas czerpano, t. j. z podatków.

Jakoż §. 12. projektu postanawia, że każdy, kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza na cele drogowe powiatu 18%, zatem o 8% więcej, aniżeli dotychczas.

Zasada zastąpienia prestacyi w naturze dodatkami do podatków byłaby zupełnie słuszną i odpowiednią, gdyby było rzeczą możliwą w ten sposób przeprowadzić opodatkowanie dla zastąpienia powyższego ubytku, aby obecnie obowiązani do prestacyi drogowej opłacali dodatki do podatków w wysokości równającej się wartości prestacyi, od nich należnej. Ponieważ jednak jest to niemożliwe, przeto wszyscy opodatkowani będą pociągnięci do opłacania dodatków dla częściowego wyrównania ubytku prestacyjnego w miarę opłacanych przez nich podatków, jakkolwiek podatek jest tylko miarą względnej zamożności, a nie używania i korzystania z dróg.

Według obliczeń Wydziału krajowego, przeprowadzonych na podstawie sprawozdań Wydziałów powiatowych, wartość dwudniowej prestacyi wynosiła w roku 1904 łącznie 2,351.000 K., z czego przypada procentowo na obszary dworskie 2,68%, na gminy miejskie 18,46% i na gminy wiejskie 78,86%.

W przyszłości zaś przez nałożenie dodatków do podatków bezpośrednich obszary dworskie, gminy miejskie i gminy wiejskie partycypować będą w świadczeniach na cele drogowe powiatu w stosunku jak 20,71% : 24,61% : 54,68%.

Z zestawienia wymienionych cyfr okazuje się, że spadnie nowy ciężar na obszary dworskie, większy aż o 18.03% i na gminy miejskie większy tylko o 6.15%, a natomiast gminy wiejskie doznają ulgi w wysokości 25.18%.

Szczególniej obszary dworskie a także gminy miejskie ze względu na ogólną sprawę krajową robią tu znowu bardzo daleko idące ustępstwo na korzyść ludności wiejskiej.

Z przeniesienia ciężaru utrzymania dróg gminnych na podstawę podatkową wynikają dalsze konsekwencje. Mianowicie chcąc zabezpieczyć odpowiednie użycie funduszków i zapewnić prawidłową administrację drogom gminnym II. klasy, których w kraju mamy przeszło 40.000 km. na 13.700 km dróg krajowych, powiatowych i gminnych I. klasy, należało ich zarząd oddać Wydziałom powiatowym, których siły intelektualne i materialne dają gwarancję należytego spełnienia poruczonego im obowiązku.

Komisja drogowa jest świadoma niedogodności i trudności, jakie tego rodzaju zcentralizowanie spraw lokalnych za sobą pociąga, jednak widząc, że narazie obecnie nie można temu w inny sposób zaradzić, zgodziła się na to postanowienie i uważa je za korzystne dla rozwoju i poprawy komunikacji publicznej.

Wydział powiatowy prowadzić przeto będzie całą techniczną i ekonomiczną administrację dróg gminnych II. klasy, a miejscowe zarządy drogowe będą tylko organem wykonawczym Wydziału powiatowego, któremu przedkładać będą preliminarz potrzeb i zamknięcia rachunków, a poza tem wykonywać specjalne zarządzenia Reprezentacji powiatowej.

Przez przeniesienie administracji tych dróg na Wydziały powiatowe odpowiedzialność gmin za bezpieczeństwo komunikacji publicznej po tych drogach nie ulega zmianie, bowiem odpowiedzialność ta nie wypływa z ustawy drogowej lecz opiera się na postanowieniach ustaw gminnych z tytułu wykonywania policji miejscowej.

Powiat przez objęcie dróg gminnych II. klasy we własny zarząd przyjmuje na siebie nowe wielkie ciężary administracyjne, a nadto przez ubytek prestacyj w naturze traci u dołu znaczny kapitał dyspozycyjny do naprawy i utrzymania tak licznej a luźnej sieci dróg gminnych II. klasy. Ubytek ten jest tem dotkliwszy, jeśli się zważy, że robocizna a zwłaszcza ciągną niezmiernie podrożała i niezawodnie w cenie podnosić się będzie.

To też nowy ośmioprocentowy dodatek do podatków bezpośrednich ani w połowie nie wystarczy na pokrycie potrzeb dróg gminnych II. klasy i wiele powiatów z powodu ubóstwa ludności a tem samem słabej siły podatkowej nie mogłoby sprostać nałożonym na nie obowiązkom. Dlatego już z tych powodów konieczną jest pomoc kraju, która będzie niejako regulatorem w równomiernym rozkładzie ciężarów pomiędzy poszczególne powiaty.

Większość Komisji drogowej w poprzednim swem sprawozdaniu z dnia 30. października 1905. l. s. 3.607, licząc wartość wszystkich prestacyj w naturze tylko na 10% podatków bezpośrednich, postawiła wniosek pokrycia tego ubytku przez powiaty i kraj po połowie. Obecnie jednak jednomyślną jest opinia Komisji drogowej, że wartość prestacyj jest daleko większa i że na jej pokrycie potrzebaby nałożyć przeciętnie około 12% dodatków powiatowych do podatków bezpośrednich.

Projektowana ustawa przyznaje na ten cel tylko 8%. — Na pokrycie brakującej reszty proponuje Wydział krajowy dotację z funduszu krajowego w kwocie 500.000 koron.

Komisja drogowa jest jednak zdania, że ta kwota nie zapełni ubytku i z tego powodu podwyższa tę sumę na 1.000.000 koron i przedstawia Wysokiemu Sejmowi do uchwalenia stosowną rezolucję do Wydziału krajowego.

Komisja drogowa sądzi, że w przyszłości i ta pomoc kraju będzie niewystarczająca i że kraj będzie musiał dla ulżenia administracji powiatowej przejąć w swój zarząd nową sieć dróg czy to budować się mających czy też jako powiatowe lub gminne I. klasy już zbudowanych. Dlatego w tej sprawie Komisja drogowa proponuje Wysokiemu Sejmowi do uchwalenia drugą rezolucję.

W Komisji drogowej także rozpatrywano szczegółowo sprawę podwyższenia ciężarów w gminach objętych §. 25. projektu.

Dotyczące gminy utrzymują dla swoich potrzeb urzędników technicznych a niektóre z nich jak n. p. Przemyśl i Stanisławów mają zorganizowane biuro

techniczne. Dlatego tym gmiom można nadal poruczyć cały zarząd dróg gminnych I. i II. klasy, w ich obrębie położonych. I to też jest postanowione w drugim ustępie powyższego paragrafu.

Z tem łączy się dalszy przepis, iż gminy te dostawać będą z ośmnasto-procentowego dodatku na budowę i utrzymywanie pomienionych dróg stałą dotację w wysokości 9% podatków bezpośrednich, opłacanych w tych gminach katastralnych.

Według dawniejszej ustawy miały one dla swoich dróg 4 dni piesze i płaciły na rzecz funduszu powiatowego 3% dodatku do podatków bezpośrednich.

Ustawa obowiązująca — jak to wyżej nadmieniono — zniżyła tę prestację na 2 dni piesze i równocześnie podniosła dodatek do podatków bezpośrednich z 3% na 10%. — Z tego dodatku wymienione gminy otrzymują bonifikację za zniesione 2 dni w wysokości 4% podatków bezpośrednich.

Według obecnego zaś projektu za zniesione dalsze 2 dni mają otrzymać dalszych 5%. — Wobec tego obecna bonifikacja za zniesione prestacje jest dla gmin korzystniejsza w porównaniu z bonifikacją za zniesione pierwsze 2 dni piesze.

Natomiast skutkiem tegosamego postanowienia płacić będą te gminy do funduszu powiatowego na cele drogowe powiatu 9% zamiast obecnych 6% podatków bezpośrednich czyli więcej o 3%.

Jeśli się zważy, że przez te wszystkie gminy prowadzą drogi bądź państwowe bądź krajowe lub powiatowe, budowane i utrzymywane z innych fundusów, i że drogi te znacznie przyczyniają się do pomyślnego stanu i rozwoju ekonomicznego tych gmin, jeśli dalej zważy się, że w 13 z tych gmin jest pobierane od mieszkańców kraju myto kopytkowe, z którego dochód wynosi rocznie przeszło 200.000 koron, to okaże się, że nowy dodatek ustawy w tych gminach w wysokości 3% na rzecz funduszu powiatowego jest słuszny i uzasadniony i nie przedstawia zbytejnego obciążenia dla tych gmin.

Na podstawie powyższego wyводу Komisya drogowa wnosi:

/. I. Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony /. projekt ustawy drogowej i uznać petycje L. 766, 1087—1107 i 1307 za załatwione.

II. Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby, po wejściu w życie nowej ustawy drogowej, zabezpieczył w budżecie krajowym odpowiednią dotację na zasiłki powiatom udzielać się mające z tytułu utrzymania dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy.

Wysokość tej dotacyi ma być zabezpieczoną przynajmniej na pierwsze sześć lat w wysokości jednego miliona koron rocznie.

2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby z uwzględnieniem możności finansowej kraju opracował projekt ukrajowienia pewnej sieci dróg czyto nowo zbudować się mających, czy też jako powiatowe lub gminne I. klasy już zbudowanych i by przeprowadził z c. k. Rządem rokowania, któreby miały na celu uzyskanie wydatniejszej jak dotychczas pomocy państwa na rzecz budowy i utrzymania autonomicznych dróg w kraju.

Zastępca przewodniczącego:

Sala.

Sprawozdawca:

Stan. Jędrzejowicz.

Ustawa

z dnia dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim z wyjątkiem miast Lwowa i Krakowa o budowie i utrzymaniu dróg publicznych niepaństwowych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim postanawiam, co następuje :

I. Ogólne postanowienia.

§. 1.

Drogi publiczne niepaństwowe, dzielą się na :

1. drogi krajowe, któremi są drogi, obecnie pod tą nazwą istniejące, i te, które za drogi krajowe uznane zostaną (§. 2.);
2. drogi powiatowe, któremi są drogi, obecnie pod tą nazwą istniejące, i te, które za drogi powiatowe uznane zostaną (§§. 2. i 21. punkt 5.);
3. publiczne dojazdy kolejowe, do których ustawa ta ma o tyle zastosowanie, o ile specjalnymi przepisami ustawodawczymi stosunki prawne tej kategorii dróg nie są odmiennie uregulowane;
4. drogi gminne I. klasy, któremi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące, i te, które za drogi gminne I. klasy uznane zostaną (§§. 2. i 21. punkt 5.);
5. drogi gminne II. klasy, któremi są wszystkie inne drogi, istniejące w granicach gminy i obszaru dworskiego, do publicznego użytku przeznaczone, a do powyższych kategorii nienależące, oraz te, które za drogi gminne II. klasy uznane zostaną (§. 2., §. 5. ustęp końcowy, §. 23. punkt 3. i §. 21. punkt 5.).

§. 2.

Do zakładania drogi krajowej i do przeistoczenia drogi innej kategorii na drogę krajową potrzeba uchwały sejmowej.

Do zakładania drogi powiatowej lub gminnej I. klasy oraz do przeistoczenia drogi innej kategorii na powiatową lub gminną I. klasy potrzeba uchwały Rady powiatowej i przyzwolenia Wydziału krajowego.

Przed założeniem drogi krajowej, powiatowej lub gminnej I. klasy porozumi się Wydział krajowy z c. k. Namiestnictwem co do ogólnego kierunku drogi ze względów wojskowych i pu-

blicznych. Szczegóły trasy i planu jak i porządek wykonania robót przy budowie drogi oznaczy dla drogi krajowej Wydział krajowy, a dla drogi powiatowej lub gminnej I. klasy Wydział powiatowy we własnym zakresie działania.

Za drogi powiatowe lub gminne I. klasy uznane być mają drogi ważniejsze dla gospodarczego, handlowego lub przemysłowego ruchu w powiecie, szczególnie zaś te, które zostały albo mają być budowane lub przebudowane przy zasiłku z funduszu krajowego (§. 15.)

Do zakładania drogi gminnej II. klasy potrzeba uchwały Rady gminnej, oświadczenia prełożonego obszaru dworskiego i przyzwolenia Wydziału powiatowego.

O ile droga uznana za krajową, powiatową lub gminną I. klasy nie została jeszcze objętą przez odpowiedni dla tej kategorii dróg zarząd drogowy, komunikacya po tej drodze utrzymywana będzie kosztem i pod odpowiedzialnością czynników, które do jej utrzymania były dotąd obowiązane.

§. 3.

Mosty, ławy i przewozy, nie mniej też budowy sztuczne i wszelkie urządzenia, przeznaczone do uzupełnienia, ochrony lub bezpieczeństwa dróg, uważane będą za przynależności tej drogi, na której lub przy której się znajdują; ze względu jednak na szczególną ważność lub kosztowność budowy albo utrzymania mogą być uznane w sposób przepisany §. 2 za samoistne objekty wyższej kategorii i budowane względnie utrzymywane z dotyczącego funduszu.

Co do podnoszenia kosztów budowy i utrzymania grobel i wałów, po których drogi publiczne prowadzą, jakoteż obiektów, robót i urządzeń wodnych, z istnieniem drogi w związku będących, obowiązują postanowienia ustawy wodnej z dnia 14. marca 1875 dz. u. kr. Nr. 38. wraz z odnośnymi ustawami i przepisami.

§. 4.

Własność nieruchoma, stale lub czasowo potrzebna w celu budowy i utrzymania drogi publicznej a względnie jej założenia, rozszerzenia, przełożenia, przebudowania, odwodnienia, ochrony i t. p., może być nabytą w drodze wywłaszczenia.

Również w drodze wywłaszczenia nabyte być mogą grunta potrzebne do produkcji kamienia łamanego, żwiru, piasku, gliny i t. p., niemniej też do urządzania placów składowych i dojazdów, do stawiania domków mytniczych i wogóle wznoszenia budynków dla potrzeb, wywołanych budową lub utrzymaniem drogi publicznej.

Orzeczenie ekspropriacyjne, które ma wydać c. k. Namiestnictwo, winno zawierać zarazem postanowienie co do wysokości odszkodowania, które należy wyśrodkować na podstawie oszacowania zaprzysiężonych znawców nieinteresowanych.

Strona interesowana, która czuje się pokrzywdzoną wynagrodzeniem, oznaczonym przez władzę administracyjną w orzeczeniu ekspropriacyjnym, może udać się do właściwego sądu o przeprowadzenie sądowego oszacowania przy analogicznem stosowaniu przepisów ustawy z dnia 18. lutego 1878 dz. u. p. Nr. 30., mimo to jednak prawomocne orzeczenie ekspropriacyjne nadaje zarządowi drogi prawo objęcia w posiadanie przedmiotu wywłaszczonego, jeśli złoży do depozytu politycznego wynagrodzenie, oznaczone przez władzę administracyjną.

Jeśli w interesie komunikacyi publicznej zachodzi potrzeba uskutecznienia robót pilnych, które czynią koniecznem bezwzględnie wykonanie prawa wywłaszczenia, może nastąpić skró-

cone postępowanie ekspropriacyjne według zasad przyjętych w §§. 40. i 41. wyżej wymienionej ustawy z dnia 18. lutego 1878 dz. u. p. Nr. 30.

§. 5.

Zaniechanie drogi krajowej może nastąpić tylko na mocy ustawy krajowej, — drogi powiatowej lub gminnej I. klasy na podstawie uchwały Rady powiatowej i za pozwoleniem Wydziału krajowego i c. k. Namiestnictwa; zaś drogi gminnej II. klasy na podstawie uchwały Rady gminnej, oświadczenia położonego obszaru dworskiego, tudzież przyzwolenia Wydziału powiatowego i c. k. Starostwa, a w razie niezgodności rozstrzyga Wydział krajowy po porozumieniu z c. k. Namiestnictwem

Wszelako jeżeli miejscowa gmina i miejscowy obszar dworski zgodnie oświadczą się przeciw zaniechaniu drogi gminnej II. klasy, droga ta zaniechaną być nie może.

Przed zaniechaniem drogi krajowej, powiatowej, lub gminnej I. klasy należy przesłać reprezentantów gmin i obszarów dworskich, przez których terytorjum ta droga prowadzi.

Postanowienia, poprzednimi ustępami objęte, nie tyczą się częściowego zaniechania drogi publicznej, spowodowanego jej położeniem, sprostowaniem lub zmianą kierunku, jeżeli droga i nadal prowadzić ma bez przerwy przez miejscowości, które przedtem z sobą łączyła.

Zaniechana droga krajowa, powiatowa lub gminna I. klasy staje się drogą gminną II. klasy, o ile według swobodnego uznania czynników, powołanych do jej zaniechania, jest potrzebna do użytku publicznego, a nie została przeznaczona do założenia lub urządzenia drogi publicznej innej kategorii.

§. 6.

Grunt drogi, w całości lub w części zaniechanej, niepotrzebny do założenia lub urządzenia drogi publicznej tej samej lub innej kategorii, albo też do zamiany za inny grunt, potrzebny dla drogi, sprzedanym będzie na korzyść funduszu budowy względnie przebudowy nowej drogi.

W tym celu Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy, po zadecydowaniu zaniechania drogi, zarządzi jej oszacowanie przez znawców nieinteresowanych i zawięzie o zapłacenie ceny szacunkowej w regule tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają, w miarę ich z nią stykania się.

Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 30 od zawezwania złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

W ten sam sposób ma być przeprowadzona sprzedaż także każdego innego gruntu, niepotrzebnego dla drogi publicznej, wszelako na korzyść funduszu tej kategorii dróg, do której droga ta należy (§§. 9. i 11.).

§. 7.

Ustanowienie zasad, na podstawie których odbywa się pobór myta na drogach publicznych niepaństwowych, należy do ustawodawstwa krajowego.

Co do poboru myta na drogach krajowych obowiązuje ustawa z dnia 25. grudnia 1871 dz. u. kr. Nr. 18. z r. 1872.

Postanowienia wymienionej ustawy mają zastosowanie także do innych dróg publicznych niepaństwowych, objętych we własny zarząd Wydziału krajowego.

Pozatem strony interesowane mogą pobierać myto mostowe, drogowe lub przewozowe na drogach powiatowych,

gminnych lub publicznych dojazdach kolejowych na podstawie uchwały Sejmu krajowego i za cesarskiem zezwoleniem.

Do udzielenia koncesyi na pobór myta kopytkowego potrzeba ustawy krajowej.

Udzielona koncesya mytnicza, której termin upływa, może być przedłużoną, ilekroć zachodzi potrzeba, przez Wydział krajowy po porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, jednak za każdym razem nie na dłużej, jak na czas ustanowiony w koncesyi, jeżeli istnieją te same warunki, z powodu których udzielenie koncesyi nastąpiło.

Jeżeliby nie przyszło do porozumienia między Wydziałem krajowym i c. k. Namiestnictwem, sprawa odnowienia koncesyi winna być przedłożoną Sejmowi krajowemu na sesyi najbliższej dla powzięcia uchwały w myśl postanowień o udzielaniu koncesyj mytniczych.

Strona prywatna, która ma prawo do poboru opłat mytniczych, bez względu na to, czy z prawa korzysta lub nie, winna przedmiot omycony utrzymywać dla komunikacji publicznej w należytem stanie i własnym kosztem aż do wygaśnięcia koncesyi.

Zezwolenie na postawienie lub przeniesienie rogatki również jak rozstrzygnięcie sporów co do uwolnienia od myta, objędzania rogatek i t. p. należy do władz politycznych.

§. 8.

Niniejsza ustawa nie narusza praw i obowiązków, opartych na dobrowolnych ugodach lub innych specjalnych tytułach prawnych co do dróg wszelkich kategorii.

II. Szczegółowe postanowienia.

A) Pokrycie kosztów.

§. 9.

Koszta budowy i utrzymania dróg krajowych ponosi fundusz krajowy, do którego wpływają także dochody ze źródeł, przepisanych tą ustawą.

Sejm krajowy przy uznaniu drogi za krajową (§. 2.) może określić świadczenia powiatów, przez których terytorium ta droga ma prowadzić, na rzecz jej budowy i przyszłego utrzymania. W takim razie wykonanie uchwały sejmowej zależnem będzie od uiszczenia przez odnośne Reprezentacye powiatowe zastrzeżonych świadczeń.

§. 10.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych i gminnych I. klasy ponosi fundusz powiatowy — zaś dróg gminnych II. klasy fundusz miejscowy.

§ 11.

Do funduszu powiatowego wpływają na cele drogowe:

1. dochody ze sprzedaży niepotrzebnych gruntów i budynków drogowych, starych materiałów i narzędzi, z wydzierżawienia trawy, odsetki od własnych kapitałów i t. p.
2. datki na budowę i utrzymanie dróg;
3. datki z powodu niezwykłego zużywania dróg;
4. dochody z myt;
5. dochody z wynagrodzenia szkód zrzędzonych na dotyczących drogach;

6. dotacje i subwencje;

7. należności, uiszczane na mocy specjalnych tytułów prawnych;

8. grzywny, nałożone na członków miejscowego zarządu drogowego;

9. dodatki do podatków bezpośrednich.

Takie same dochody z wyjątkiem wymienionych pod poz. 8. i 9. wpływają na rzecz dróg gminnych II. klasy w danej miejscowości do funduszu miejscowego.

Jeżeli dochód funduszu powiatowego lub funduszu miejscowego ma specjalne przeznaczenie dla pewnej drogi lub pewnego przedmiotu drogowego, winien być w całości na ten cel użyty.

§. 12.

Każdy opodatkowany opłaca rocznie na rzecz funduszu powiatowego na cele drogowe powiatu 18% podatków bezpośrednich.

Wobec uwolnienia ustawodawstwem krajowym w myśl art. XIII. ustawy z dnia 25. października 1896 dz. u. p. Nr. 220 podatku osobisto-dochodowego od wszelkich dodatków, kompetencji ustawodawstwa krajowego podlegających, podatek ten jest także wolny od wszelkich dodatków na cele drogowe.

§ 13.

Z funduszu powiatowego pokrywane być mają wszystkie potrzeby dróg powiatowych i gminnych I. klasy.

Z tego funduszu także udzielane być mają dotacje dla funduszy miejscowych na pokrycie potrzeb dróg gminnych II. klasy.

Dotacje te w miarę rzeczywistej potrzeby winne wynosić corocznie przynajmniej 8% podatków bezpośrednich, przypisanych w gminie i na obszarze dworskim (w gminie katastralnej).

Wyjątek stanowią gminy, objęte postanowieniami §. 25., które otrzymywać będą na rzecz dróg gminnych I. i II. klasy stałą dotację roczną w wysokości 9% podatków bezpośrednich w tej gminie opłacanych.

§. 14.

Jeżeli zasoby powiatowego funduszu nie pokrywają wydatków, poprzednim paragrafem przepisanych, obowiązana jest Rada powiatowa uchwalić na ten cel stosowne dodatki do podatków bezpośrednich.

Jeżeliby Rada powiatowa nie wykonała tego obowiązku, a stąd sprawa utrzymania komunikacji publicznej doznawała uszczerbku, natenczas Wydział krajowy, po zbadaniu i stwierdzeniu takiego stanu rzeczy, wstawi w budżet powiatowy potrzebną na cel powyższy kwotę i nałoży na jej pokrycie dodatki do podatków bezpośrednich a to w granicach zakreślonych §. 23. ustawy o Reprezentacji powiatowej.

§. 15.

Do budowy albo przebudowy drogi powiatowej lub gminnej, mającej doniosłe znaczenie pod względem komunikacji, udzielony być może z funduszu krajowego zasiłek bezzwrotny lub zwrotny z zastrzeżeniem dopełnienia warunków, przepisanych ustawą (§. 2.) i zastrzeżonych przez Wydział krajowy.

Jeżeli droga, zbudowana lub uregulowana przy pomocy zasiłku z funduszu krajowego, nie jest utrzymywana w należytym stanie, zaradzi temu Wydział krajowy i w razie potrzeby zastosuje środki przewidziane w §§. 14. i 21.

Wyjątkowo udzielonym być może zasiłek z funduszu krajowego także na rzecz utrzymania dróg powiatowych lub gminnych, zbudowanych przy pomocy funduszu krajowego, a ważnych dla zakładów przez kraj utrzymywanych, dla zdrojowisk krajowych lub stacji klimatycznych.

Jeżeli powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich, uchwalone przez Radę powiatową na utrzymanie dróg w powiecie, nie z 18% stałym dodatkiem przenoszą 28% tychże podatków, a mimo to niezbędne potrzeby na ten cel tymi dochodami oraz zasobami powiatu z innych źródeł pokryte być nie mogą, natenczas przyzna Wydział krajowy po zbadaniu stanu rzeczy, w miarę rozporządzalnej dotacji (§. 20.), stosowną pomoc z funduszu krajowego dla zasilenia funduszu powiatowego (§. 11.).

§. 16.

Wydział krajowy co do drogi krajowej, a Wydział powiatowy co do drogi powiatowej lub gminnej winien przeprowadzić rokowania ze stronami interesowanymi (osobami fizycznymi lub moralnymi) co do datków dobrowolnych bądź w pieniądzu bądź też w robociźnie, materyale albo gruntach na rzecz jej budowy lub przebudowy i przyszłego utrzymania.

Na strony interesowane, które z wybudowania lub rekonstrukcyi potrzebnej dla nich drogi powiatowej lub gminnej, względnie mostu na takiej drodze odniosą znaczne korzyści, nałożony być może na wniosek Wydziału powiatowego i po zbadaniu stanu rzeczy, osobny datek przymusowy, a to orzeczeniem, wydanem przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Do obowiązkowego udziału w kosztach powyższych powołani być mogą tylko interesowani, korzystający z drogi lub mostu, bez względu na granice osad i powiatów.

Stopień korzyści z drogi i wysokość datku przymusowego oznaczone będą z uwzględnieniem okoliczności, miarę interesu komunikacyjnego wykazujących, a przedewszystkiem na podstawie przybliżonego obliczenia fur względnie średniej wagi ładunków po drodze lub moście przewożonych względnie przewozić się mających.

Wysokość datków przymusowych, nałożonych na strony interesowane, razem wziętych, nie może przenosić 30% całego kosztu połączonego z budową lub rekonstrukcją drogi lub mostu.

Do powyższych 30% nie wlicza się datków dobrowolnie przez inne strony interesowane ofiarowanych. Wszelako stronom interesowanym, którym nakłada się datek przymusowy, należy wliczyć do 30% datki, które one już dobrowolnie zobowiązały się uiścić.

Pierwszeństwo budowy lub przebudowy przy równych zresztą warunkach służy tym drogom, dla których ofiarność stron interesowanych okaże się największą.

§. 17.

Jeżeli przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne lub użytkowanie kopalń lub kamieniołomów albo też eksploatacja lasów albo wreszcie dostawa materyałów budowlanych nieomyconą drogą niezwykle zużywa lub psuje, obowiązany będzie odosny przedsiębiorca do osobnych datków na rzecz tej drogi.

Powyższe datki mają być opłacane także za zużycie drogi omyconej, jeżeli fury nie przejeżdżają przez roгатkę, postawioną dla poboru myta drogowego.

Znajdujące się na drodze myto mostowe lub przewozowe nie uwalnia od datków z powodu niezwykłego zużycia drogi samej.

Transporty wolne od myta są także wolne od datków z powodu niezwykłego zużywania drogi.

Jeżeli nie przyjdzie do porozumienia między stroną interesowaną i Wydziałem krajowym co do datków dobrowolnych dla drogi krajowej lub Wydziałem powiatowym dla drogi powiatowej, gminnej lub publicznego dojazdu kolejowego, natenczas o wysokości tych datków i sposobie ich uiszczenia orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Jeżeli dojdzie do wydania formalnego orzeczenia, strona interesowana jest obowiązana ponieść także wszystkie koszty dochodzeń, potrzebnych według uznania władzy orzekającej, dla ustalenia powyższych datków.

W regule za podstawę do obliczenia datków przyjąć należy przybliżoną ilość fur, drogę zużywających, z uwzględnieniem przypuszczalnego dochodu, jakiby mógł być uzyskany w razie zaprowadzenia na niej opłat mytniczych w stosunku do jej długości.

Jeżeli znaną jest nie ilość fur lecz przybliżona ilość ciężarów, natenczas przyjąć można wagę ciężaru 1.500 kg. dla przewozu jedną furą parokonną lub parobydłaną.

Przed wydaniem orzeczenia stronie interesowanej musi być daną możność poznania obliczenia mającego służyć za podstawę do oznaczenia wysokości datków i wniesienia przeciw temu obliczeniu swoich zarzutów.

§. 18.

Jeżeli droga krajowa, powiatowa, gmina I. lub II. klasy przechodzi przez miejską lub wiejską osadę i jedynie z powodu szczególnych potrzeb tych osad wymaga większych kosztów na budowanie ścieków, kanałów, bruków i t. p., całą stąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada analogicznie do postanowień ustawy gminnej względnie ustawy o obszarach dworskich co do zakładania i utrzymywania ulic, placów i t. p. tudzież pokrycia kosztów odnośnych.

Wyjątek od powyższego pravidła zrobić może Wydział krajowy co do dróg krajowych, przyjmując część onych kosztów na fundusz krajowy w wypadku uwzględnienia godnym, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych I. lub II. klasy, przyjmując ją w takimże razie na fundusz powiatowy.

§. 19.

Jeżeli komunikacya przez wypadki elementarne jak n. p. zaspasy śniegowe, powódzie i t. p. została zagrożoną lub całkowicie przerwana, natenczas obowiązani są do robót nie cierpiących zwłoki za wynagrodzeniem mieszkańcy osad (gminy i obszaru dworskiego) najbliższych miejsca, w którym robota ma być wykonaną.

Rada powiatowa oznaczy okrąg osad, które i kolejny porządek, w jakim osady te mają być powoływane do wykonywania takich robót, oraz stosunek, w jakim mają być dostarczeni robotnicy z gminy i obszaru dworskiego, stanowiących jedną miejscowość.

Wynagrodzenie za robotę oznaczy Wydział krajowy co do dróg krajowych, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy.

B) Zakres działania Reprezentacji i Władz, o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzednich.

§. 20.

Sejm krajowy uchwała:

1. fundusze potrzebne do budowy i utrzymania dróg krajowych;
2. dotację z funduszu krajowego na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych (§. 15.).

§. 21.

Wydział krajowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg krajowych oraz naczelny nadzór nad kierunkiem, budową i utrzymywaniem wszystkich innych dróg publicznych niepaństwowych tudzież nad ich funduszami, wydaje potrzebne w tym celu rozporządzenia i instrukcje, które może ogłaszać w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych i czuwa nad ścisłym wykonywaniem przepisów istniejących;
2. przeznaczona w granicach dotacji przez Sejm uchwalonej (§ 20. punkt 2.) zasiłki bezzwrotne i pożyczki na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 15.);
3. może objąć, w razie potrzeby przez siebie uznanej, w zarząd własny budowę i utrzymanie drogi powiatowej lub gminnej I. albo II. klasy, przyczem oznaczy kwotę, która w takim razie z funduszu powiatowego w czasie trwania tego zarządu ma być oddaną do dyspozycji Wydziału krajowego wraz z dochodami, przeznaczonymi specjalnie na rzecz drogi odnośnej;
4. ustanowi, w razie potrzeby przez siebie uznanej, na koszt powiatu własny organ w celu zastępowania Wydziału powiatowego, jeśli Wydział powiatowy zaniedbuje bądź drogi powiatowe bądź drogi gminne I. lub II. klasy, albo nie wykonuje należycie nadzoru nad drogami gminnymi (§. 25. punkt a.), lub w sposób nieodpowiedni używa funduszków drogowych;
5. rozstrzyga spory między Radami powiatowymi co do potrzeby i kierunku dróg powiatowych lub gminnych I. klasy, dalej rozstrzyga w razie niezgodności zdań między gminą i obszarem dworskim względnie gminami i obszarami dworskimi z jednej a Wydziałem powiatowym względnie Wydziałami powiatowymi z drugiej strony co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy i
6. wogóle rozstrzyga spory drogowe, w drodze odwołania się doń wniesione.

§. 22.

Rada powiatowa wydaje potrzebne uchwały w sprawie dróg powiatowych i gminnych, a w szczególności uchwała także potrzebne dla tych dróg fundusze, orzeka o budowie i kierunku dróg powiatowych lub gminnych I. klasy i czuwa nad ścisłym wykonaniem przepisów obowiązujących.

§. 23.

Wydział powiatowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych i gminnych I. klasy bezpośrednio, a gminnych II. klasy przy współdziałaniu miejscowego zarządu drogowego (§. 24.);

2. kieruje budową i sprawuje nadzór nad utrzymaniem drogi krajowej, jeżeli ta czynność przez Wydział krajowy została mu powierzona;

3. orzeka w braku porozumienia między gminą a obszarem dworskim, tudzież między sąsiednimi gminami i obszarami dworskimi co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy;

4. rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych II. klasy;

5. orzeka w sprawach naruszenia całości drogi publicznej i przywrócenia jej do pierwotnego stanu;

6. sporządza i utrzymuje w ewidencji kataster dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy, co do tych ostatnich przy współudziale gmin i obszarów dworskich. Do katastru dróg gminnych II. klasy wciągnięte być mają wszystkie drogi gminne, do użytku publicznego przeznaczone.

§. 24.

Miejscowy zarząd drogowy (§. 23. punkt 1.) jest organem wykonawczym Wydziału powiatowego dla administracji dróg gminnych II. kl. w danej miejscowości.

Miejscowy zarząd drogowy składa się z naczelnika gminy względnie jego zastępcy i przełożonego obszaru dworskiego lub jego zastępcy.

Zastępcę przełożonego obszaru dworskiego wyznacza pod własną odpowiedzialnością analogicznie do postanowień §. 8. ust. o obsz. dworsk. właściciel tegoż obszaru z pośród miejscowych mieszkańców (obszaru dworskiego lub gminy) i nazwisko tegoż podaje do wiadomości c. k. Starostwa i Wydziału powiatowego.

Kto nie może być przełożonym obszaru dworskiego, ten nie może być jego zastępcą w zarządzie drogowym.

W miejscowościach, w których obszar dworski wcielony jest do gminy, oraz w tych wszystkich gminach, w których obowiązują wyjątkowe postanowienia §. 25., miejscowy zarząd drogowy należy do zakresu działania Zwierzchności gminnej względnie magistratu.

Miejscowy zarząd drogowy dogląda, czy drogi gminne II. klasy są w stanie dla komunikacji publicznej przydatnym i jest obowiązany zawiadamiać Wydział powiatowy o potrzebach tych dróg.

Miejscowy zarząd drogowy przedkłada Wydziałowi powiatowemu preliminarz potrzeb dróg gminnych II. klasy i wykonuje wszelkie polecenia Wydziału powiatowego, a w szczególności na polecenie Wydziału powiatowego prowadzi także rachunki dochodów i wydatków i przedkłada Wydziałowi powiatowemu coroczne zamknięcie rachunkowe.

Wydziałowi powiatowemu służy też prawo wydawania poleceń w sprawach dróg gminnych II. klasy do poszczególnych członków miejscowego zarządu drogowego.

Członkowie miejscowego zarządu drogowego, w ustępie 2. i 3. wymienieni, winni porozumieć się ze sobą co do sposobu wspólnego wykonywania swych czynności w zarządzie dróg gminnych II. klasy, a w szczególności ułożyć sposób zwoływania zebrań zarządu drogowego, prowadzenia kasy i rachunków, oraz odbierania, wysyłania i podpisywania pism urzędowych.

O wyniku porozumienia winien zarząd drogowy donieść Wydziałowi powiatowemu w czasie, przez tenże Wydział oznaczonym.

W braku porozumienia wyda odpowiednie zarządzenie Wydział powiatowy.

Na każdego członka miejscowego zarządu drogowego, przekraczającego lub zaniedbującego swoje obowiązki, nakładać może Wydział powiatowy kary pieniężne (porządkowe) aż do 40 K.

Kary te wpływają do funduszu powiatowego (§. 11. punkt 8.).

Każdy członek miejscowego zarządu drogowego jest odpowiedzialny za szkodę, wyrządzoną funduszowi wskutek zaniedbania swego obowiązku lub nadużycia prawa.

Jeżeliby miejscowy zarząd drogowy nie wypełniał należyście obowiązków poruczonych mu ustawą lub poleceniami władz, natenczas Wydział powiatowy ma zarządzić temu w sposób stosowny, a w szczególności winien w miarę potrzeby przez siebie uznanej usunąć tenże zarząd, w którym to razie rozporządzać będzie dochodami z myta i wszystkimi innymi funduszami, dla dotyczących dróg przeznaczonymi.

§. 25.

W gminach miejskich, dla których wydana została ustawa gminna z dnia 13. marca 1889. Dz. u. kr. Nr. 24. oraz w gminach Oświęcim, Lipnik, Czarna wieś, Dąbie, Krowodża i Nowa wieś narodowa, obowiązuje niniejsza ustawa z następującymi zmianami:

a) gminy te prowadzić będą pod kontrolą władz nadzorczych (§§. 21. i 24.) cały zarząd techniczny i ekonomiczny w wszystkich dróg gminnych I. i II. klasy, w obrębie gminy i obszaru dworskiego (gminy katastralnej) położonych, nie wyłączając czynności z §. 6. tej ustawy wpływających;

b) z ustanowionego w §. 12. ośmnastoprocentowego dodatku do podatków bezpośrednich, opłacanych w tych gminach katastralnych, 9% tychże podatków wpływać będzie do kasy miejscowej na rzecz dróg gminnych I. i II. klasy, a 9% do kasy Rady powiatowej na cele drogowe powiatu;

c) jeżeli powyższy dodatek wraz z innymi dochodami (§. 11.), przeznaczonymi na rzecz dróg gminnych I. i II. klasy, nie wystarcza na opędzenie wydatków połączonych z budową i należytem utrzymaniem dróg pomienionych, natenczas Rada gminna jest obowiązana na pokrycie niedoborów wyznaczyć dotację z innych funduszy, a w braku tychże uchwalić odpowiedni dodatek do podatków bezpośrednich.

Jeżeli przy gminie jest samoistny obszar dworski, w pokryciu niedoborów winien i on partycypować kwotą w stosunku podatków bezpośrednich opłacanych przez gminę i obszar dworski.

W tym celu Wydział powiatowy, przy załatwieniu preliminarza, nałoży na obszar dworski stosowny dodatek do podatków bezpośrednich.

Przepisy tego paragrafu zastosować można także do innych gmin wraz z obszarami dworskimi, po wysłuchaniu Reprezentacji gminnej i przełożonego obszaru dworskiego, uchwałą Rady powiatowej i Wydziału krajowego.

§. 26.

Władze polityczne mają prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy bez przeszkody mógł używać niemniej, aby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie cierpiało. W razie więc takiego zaniedbania zażądają zarządzenia od organu, sprawującego dozór bezpośredni, a w razie niebezpieczeństwa, gdy krok ten zostanie bezskutecznym, zarządzają stosowne środki do naprawy drogi na koszt zobowiązanych i właściwy organ bezzwłocznie o tem zawiadomią.

§. 27.

Wszelkie należności, przypadające na podstawie tej ustawy tudzież koszta postępowania wykonawczego, gdy nie są uiszczone w terminie, ściągnięte będą drogą egzekucyi politycznej podług istniejących ustaw i przepisów.

Prawomocne uchwały, orzeczenia i rozporządzenia, wydane na podstawie niniejszej ustawy, egzekwowane będą na żądanie właściwej władzy autonomicznej przez polityczną władzę powiatową.

§. 28.

Wszystkie przedstawienia i odwołania się do wyższej władzy autonomicznej winne być wniesione w ciągu 14 dni, licząc od dnia następnego po ogłoszeniu lub doręczeniu na ręce tej władzy, która zarządzenie lub orzeczenie wydała, albo jest organem wykonawczym reprezentacyi, która uchwałę powzięła. Jeśli reprezentacya lub władza, która zarządzenie lub orzeczenie wydała, uważa odwołanie się do wyższej władzy za słuszne, natenczas przyjąć je może jako przedstawienie i zmienić swą pierwotną decyzję.

Przeciw zarządzeniom I. instancyi, których wykonanie w interesie bezpieczeństwa publicznego jest pilnem, odwołanie się nie ma mocy wstrzymującej.

Koszta komisyi, wywołane przez żalącego się, ponosi tenże, jeśli zażalenie w całości za niesłuszne uznaniem zostało. W przeciwnym razie ponosi je dotyczący fundusz.

Od orzeczeń politycznej władzy powiatowej, wydanych na mocy §. 26., odwołać się można w myśl przepisów obowiązujących do c. k. Namiestnictwa, który rozstrzyga sprawę ostatecznie w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

§. 29.

Ustawa ta obowiązywać będzie od dnia 1. stycznia po ogłoszeniu w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych.

Równocześnie utraci moc obowiązującą ustawa z dnia 5. lipca 1897. dz. u. kr. Nr. 43. o prestacyach, funduszach i kompetencyi co do dróg publicznych nierządowych tudzież ustawa z dnia 17. kwietnia 1874. dz. u. kr. Nr. 35. odnosząca się do postępowania przy udzielaniu koncesyi na pobór opłat mytniczych na rzecz funduszów powiatowych, gminnych jako też na rzecz stron prywatnych i ustawa z dnia 7. czerwca 1899. dz. u. kr. Nr. 74 o nakładaniu i pobieraniu myta na drogach powiatowych i gminnych I. klasy, objętych w zarząd Wydziału krajowego.

§. 30.

Wykonanie tej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.
