

We Lwowie, dnia 2. stycznia 1907.

Aleg. 48

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o projekcie ustawy drogowej.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 12. listopada 1904 polecił Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu, aby poddał gruntownym studjom sprawę zmiany obowiązującej ustawy drogowej.

Wykonując tę uchwałę, Wydział krajowy przedłożył w zeszłym roku Wysokiemu Sejmowi materiały i daty, z których wywnioskował, że w administracji drogowej należy przejść w całości na system gospodarki pieniężnej t. j. znieść prestacje osobiste, przeznaczone dla dróg gminnych I. i II. klasy, a potrzebne dla tych dróg wydatki pokrywać funduszami, zebranymi z dodatków do podatków bezpośrednich.

Sprawa ta wywołała w komisji drogowej Wysokiego Sejmu bardzo żywą dyskusję. Ostatecznie większość i mniejszość komisji sejmowej wystąpiła z osobnymi wnioskami, które jednak nie stanęły na porządku dziennym obrad Wysokiego Sejmu.

W swych sprawozdaniach większość i mniejszość komisji godzi się na zasadę zniesienia prestacji osobistej, a tylko różni się co do sposobu pokrycia ubytku, jaki powstanie wskutek zniesienia prestacji w świadczeniach dotąd na cele administracji drogowej w kraju przeznaczonych. Gdy bowiem mniejszość żąda, aby cały ten ubytek pokryty został przez kraj i państwo, przy zupełnym zwolnieniu obecnych kontrybuentów, to większość domaga się, aby w jego pokryciu i czynniki lokalne konkurowały.

Wnioski te sprawiły, że tak w Wysokim Sejmie jak i w kraju coraz bardziej poczęła się ustalać opinia, iż obecna ustawa nadal bez zmiany nie może pozostać.

Wydział krajowy, po należytej rozwadze, przyszedł do przekonania, że żądanie mniejszości komisji sejmowej jest niewykonalne i niesłuszne. Jeśli bowiem prestacje osobiste mają być zniesione, to powstałe stąd braki muszą być zastąpione odpowiednim ekwiwalentem. Prestacje w naturze zużywane były przeważnie na utrzymanie dróg gminnych II. klasy, zatem dróg mających charakter i znaczenie komunikacji lokalnych. Tych komunikacji głównie używa i pożytek z ich istnienia odnosi ludność danej miejscowości. Słusznem jest zatem, by w ponoszeniu ciężarów, które mają zastąpić świadczenia prestacyjne, udział tej ludności znalazł wyraz bezpośredni.

Skoro zaś cała komisja drogowa Sejmu zgodziła się na zniesienie prestacji osobistej, a większość jej także na częściowe pokrycie ekwiwalentu miejscowymi dodatkami do podatków bezpośrednich, — Wydział krajowy na tych zasadach wypracował zarys projektu.

Następnie zaprosił Posłów różnych stronictw tej Izby na ankietę i po wysłuchaniu jej opinii wypracował ostateczny projekt ustawy drogowej, który odezwał z dnia 11. października 1906 LW. 102.461. przesłał c. k. Rządowi do objawienia zdania.

Do dnia zamknięcia niniejszego sprawozdania opinia ta nie nadeszła.

Wydział krajowy, nie chcąc wstrzymywać sprawy, którą uważa za dojrzałą, przedkłada wspomniany projekt Wysokiemu Sejmowi.

W projekcie starał się Wydział krajowy wprowadzić tylko te zmiany w przepisach dotychczasowej ustawy, które wyniknąć musiały z przyjęcia zasady zniesienia prestacji w naturze i takie odmienne od dotychczasowych postanowienia, które ze względu na doświadczenia nabyte w zastosowaniu teraz obowiązującej ustawy wydawały się potrzebne i wskazane. Niemniej zmiany te objęły tak wiele postanowień dotychczasowej ustawy drogowej, że nie mogły być ujęte w formę noweli do istniejącej ustawy.

Dlatego Wydział krajowy wypracował projekt zupełnie nowej ustawy. W projekcie starał się Wydział krajowy zebrać i skodyfikować postanowienia ustawodawcze tak, by nie było potrzeby uzupełniać je względnie komentować w odrębnym regulaminie wykonawczym.

Projekt jest podzielony na dwie części. W pierwszej są zamieszczone przepisy ogólne, dotyczące wszystkich dróg, — w drugiej przepisy szczegółowe o funduszach i kompetencji władz dla poszczególnych kategorii dróg.

Przystępując do streszczenia i uzasadnienia ważniejszych szczegółów pierwszej części, zaznaczamy, że projekt ustawy (§§. 1. i 2.) nadal zatrzymuje obecne cztery kategorie dróg publicznych niepaństwowych t. j. kategorię dróg krajowych, powiatowych, gminnych I. klasy i gminnych II. klasy.

Podział ten odpowiada najbardziej charakterowi i znaczeniu naszych dróg, a co do dróg powiatowych i gminnych I. klasy musi być zatrzymany także ze względu na wyjątkowe postanowienia §. 25., według których gminy, tym paragrafem objęte, są nadal obowiązane utrzymywać funduszami miejscowymi wszystkie dotyczące drogi gminne I. i II. klasy.

Do wyższej kategorii dróg w przyszłości będą mogły być zaliczane nie tylko całe drogi, — jak przepisuje obecna ustawa, — lecz także ważniejsze lub kosztowniejsze poszczególne objekty drogowe (§. 3.). Jeśli bowiem zasada konkurencji miejscowej znajduje swój wyraz w jednostajnym i ile możliwości sprawiedliwym rozłożeniu ciężaru drogowego na kontrybuentów w danej miejscowości w miarę bezpośredniego korzystania z pewnej drogi lub pewnego obiektu drogowego, to słusznosc nakazuje uwzględnić także korzyści pośrednie, jakie przynoszą drogi gminne powiatowi, a drogi gminne i powiatowe krajowi — wpływając na rozwój ekonomiczny, który nie mówiąc już o innych skutkach nieskończonej ważniejszych dla gospodarstwa społecznego, wpływa także na zwiększenie dochodu z dodatków do podatków na potrzeby krajowe i powiatowe. Na tej podstawie opiera się konkurencja funduszu drogowego kategorii wyższej na rzecz takiegoż funduszu kategorii niższej, a jeden ze sposobów zastosowania takiej

konkurencyi umożliwiony zostanie przez wprowadzenie postanowienia zawartego w powyższym przepisie.

Do uznania drogi lub obiektu drogowego za krajowy potrzebną ma być według projektu ustawy tylko uchwała sejmowa (§. 2), a nie jak dotychczas, ustawa krajowa. Uznanie bowiem drogi za krajową ma charakter zarządzenia administracyjnego a nie czynności ustawodawczej — a nadto zdaniem Wydziału krajowego należy w krajowym ustawodawstwie drogowym przyjąć i przeprowadzić zasadę, że wszystkie sprawy dotyczące dróg publicznych niepaństwowych możliwie wyłącznie przez autonomiczne Reprezentacje i Władze załatwiane być winny.

Z tego też powodu ustawa projektowana nie wymaga przyzwolenia władz państwowych na założenie lub przebudowanie drogi wyższej kategorii oraz zgody władz politycznych na objęcie dróg w zarząd władz przełożonych autonomicznych (§§. 22. i 24.). Wreszcie dlatego także do nadania koncesyi mytniczej na przyszłość potrzebną ma być tylko sama uchwała sejmowa, a do jej przedłużenia decyzja samego Wydziału krajowego (§. 7.).

W drugiej części projektu są zamieszczone — jak wyżej nadmieniono — przepisy o funduszach i kompetencyi władz dla spraw drogowych.

Drogi krajowe będą budowane i utrzymywane nadal z funduszu krajowego (§. 9.), natomiast drogi powiatowe i gminne I. klasy z ogólnego funduszu powiatowego, a drogi gminne II. klasy z funduszu miejscowego (§. 10.). Obecnie istnieją w powiatach na cele drogowe trzy osobne fundusze: fundusz dróg powiatowych dla dróg powiatowych, — powiatowy fundusz dróg gminnych dla dróg gminnych I. i II. klasy i wreszcie osobny fundusz dla publicznych dojazdów kolejowych.

Taki podział spowodowuje często dowolność w budżetowaniu i prowadzeniu odnośnych rachunków, utrudnia powiatom administrację, a Wydziałowi krajowemu ewidencję i kontrolę. Dla przykładu przytoczymy, że jedne powiaty nie rozdzielają kosztów utrzymania służby drogowej, dla wszystkich dróg wspólnej, na poszczególne fundusze, drugie dowolnie je dzielą, a inne biorą je na fundusz administracyjny. Jest też wiele powiatów, które na pokrycie nawet bardzo znacznego niedoboru jednego funduszu nie uchwalają osobnego dodatku drogowego, lecz pokrywają go w formie zasiłku z zasobów drugiego zwykle administracyjnego funduszu. Stąd to właśnie pochodzi, że niektóre powiaty mają na cele drogowe pozornie mały, czasem tylko ustawowy dodatek do podatków bezpośrednich. Są wreszcie i takie, które mimo odmiennych postanowień pokrywają wszystkie wydatki drogowe z ogólnego funduszu powiatowego.

W projekcie nowej ustawy drogowej, Wydział krajowy proponuje pokrywanie wydatków drogowych powiatu z ogólnego funduszu powiatowego (§. 10.) jednak z tem wyraźnem zastrzeżeniem, że, jeśli dochód jakiś ma specjalne przeznaczenie dla pewnej drogi lub pewnego przedmiotu drogowego, winien być w całości na ten cel użyty (§. 11.).

Do takich dochodów zalicza projekt datki i subwencje na budowę pewnej drogi, datki z powodu niezwykłego zużywania dróg, dochody z myt i t. p.

Do funduszu powiatowego na cele drogowe powiatu wpływać ma stały ośmnastoprocentowy dodatek do podatków bezpośrednich (§. 12.) w miejsce obecnego 10% dodatku, przeznaczanego tylko na drogi gminne I. i II. klasy.

Podwyższenie to dodatku ustawowego dotychczasowego jest zupełnie uzasadnione faktem równoczesnego zniesienia świadczeń prestacyjnych w naturze, a wysokość jego przyjęta w projekcie ustawy nie może być uważana za nadmierną. Raczej gdy się zważy na objawiające się w ostatnich czasach podrożenie wydatków z administracją dróg połączonych przez podwyższenie ceny za materiały drogowe i koszty najmu robotników, dodatek przyjęty w projekcie ustawy uznany być musi za minimalny, jaki w ustawie przyjęty być może.

Już dzisiaj zresztą w 64 powiatach autonomicznych dodatki drogowe przewyższają tę miarę.

Fundusz powiatowy ma pokrywać wszystkie potrzeby dróg powiatowych i gminnych I. klasy oraz dawać funduszom miejscowym dotacje, które winne wynosić corocznie, w miarę rzeczywistej potrzeby, przynajmniej 8% podatków bezpośrednich, przypisanych w dotyczącej gminie katastralnej (§. 13.).

W ten sposób projekt zabezpiecza gminom ekwiwalent za ubytek prestacji, których wartość nie rzeczywista lecz obliczana w preliminarzach według cen wykupna dnia roboczego, przez Rady powiatowe uchwalanych, odpowiada przeciętnie w kraju wartości około 11% podatków bezpośrednich.

Jeżeli fundusz powiatowy przy 18% ustawowym dodatku do podatków nie pokryje wszystkich wydatków drogowych, Rada powiatowa będzie obowiązana uchwalić dalszy dodatek (§. 14.).

Pod tym względem projekt w zasadzie nie różni się od dotychczasowego postanowienia (§. 26.) ustawy istniejącej.

W końcu jeśli dodatki drogowe powiatu przewyższają 28%, a mimo to wraz z innymi dochodami jeszcze nie wystarczają na niezbędne potrzeby utrzymania dróg w powiecie, natenczas Wydział krajowy ma przyznać funduszowi powiatowemu w miarę rozporządzałej dotacyi stosowną pomoc.

Wydział krajowy jest świadom, że wskutek zniesienia prestacji i oddania Wydziałom powiatowym zarządu wszystkich dróg powiatowych i gminnych przypadną powiatom do spełniania zadania administracyjne, którym powiaty ubogie nie byłyby w stanie podołać, i że dla równomiernego rozkładu ciężarów na wszystkie powiaty kraj będzie musiał przyjść im w miarę sił i możliwości z wydatniejszą jak dotąd pomocą bądź w formie zasiłku bądź przez objęcie dróg ogólnego znaczenia w zarząd własny. To też już teraz Wydział krajowy ma zamiar zaproponować podwyższenie, po wejściu w życie tej ustawy, w budżecie krajowym dotacyi na zasiłki z tytułu utrzymania dróg w powiatach do wysokości 500.000 K. Również uważa Wydział krajowy za wskazane wziąć pod rozwagę kwestyę opracowania projektu dla utworzenia w kraju nowej sieci dróg krajowych. Utworzenie nowej sieci dróg krajowych, częścią przez budowę nowych, częścią przez objęcie w zarząd i utrzymanie kraju istniejących ważnego ogólnego znaczenia komunikacyjnego dróg powiatowych, mogłoby i stan ogólny komunikacji w kraju znacznie polepszyć i wyrównać w pewnej mierze stosunki obciążenia spowodowane spełnianiem zadań administracji drogowej pomiędzy pojedynczymi powiatami.

Chwila gdy kraj do spełnienia tego zadania będzie mógł przystąpić, zależną jest od rozwoju stanu stosunków finansowych budżetu krajowego i stanu sił biurowych technicznych, któreby mógł Wydział krajowy użyć do opracowania projektów dla nowych dróg krajowych.

Byłoby także pożądanem przeprowadzić rokowania z c. k. Rządem co do wydatniejszej jak dotąd pomocy państwowej na rzecz budowy i utrzymania dróg autonomicznych.

Wydział krajowy nie łądzi się, jakoby powyższe zasady i wnioski mogły zadowolić wszystkie w Wysokiej Izbie reprezentowane zdania. Niema jednak ustawy, któraby odpowiadała wszystkim często sprzecznym interesom kraju naszego. Jeżeli wszakże projekt Wydziału krajowego zaprowadza jednolity i równy rozkład świadczeń na cele drogowe tak dla gmin jak i dla obszarów dworskich, jeżeli pociąga do świadczeń wszystkich, którzy z drogi korzystają w miarę tej korzyści, a przytem zabezpiecza środki niezbędne dla rozwoju gospodarstwa drogowego, natenczas przyznać wypadnie, iż projekt ten dąży do tego, aby odpowiedzieć istotnym wymogom dzisiejszego stanu stosunków w administracji dróg w kraju.

Pozostaje jeszcze do omówienia kwestya kompetencji władz, drogami zarządzającymi.

Co do administracji dróg krajowych, powiatowych i gminnych I. klasy projekt nie wprowadza żadnych zasadniczych zmian, bowiem drogami krajowymi

nadał jak dotąd zarządzać będzie Wydział krajowy przy pomocy Wydziałów powiatowych, a drogami powiatowymi i gminnymi I. klasy Wydział powiatowy.

Natomiast administracja dróg gminnych II. klasy według projektu ulega zasadniczej zmianie.

Nowa ustawa przenosi ciężar budowy i utrzymania tych dróg na podstawę podatkową, a z tego wynikają dalsze konsekwencje. Chcąc uniknąć marnowania funduszy i zapewnić skuteczniejszą administrację tym wszystkim drogom, należało ich zarząd oddać Wydziałom powiatowym, a miejscowe zarządy drogowe uczynić tylko ich organem wykonawczym (§. 23.). One w interesie czynników miejscowych i dla ułatwienia administracji mają donosić Wydziałowi powiatowemu o potrzebach dróg gminnych II. klasy i przedkładać co roku preliminarz potrzeb, a poza tem wykonywać tylko specjalne polecenia Wydziału powiatowego (§. 24.).

Wydział krajowy jest pomny pewnych trudności i niedogodności oraz zwiększenia kosztów, jakie pociągnie za sobą tego rodzaju zcentralizowanie spraw lokalnych, jednak widząc, że w dzisiejszych naszych stosunkach nie da się tego uniknąć, musiał wejść na tę drogę.

Można jednak żywić nadzieję, że stan dróg gminnych II. klasy na zwiększonej opiece Wydziałów powiatowych znacznie skorzysta.

Miejscowy zarząd drogowy, o którym wyżej mowa, składać się ma w gminach, w których jest obszar dworski, z naczelnika gminy względnie jego zastępcy i przełożonego obszaru dworskiego lub jego zastępcy (§. 24.).

Zastępcę przełożonego obszaru dworskiego w zarządzie drogowym wprowadza dopiero projekt ustawy. — Ma go wyznaczyć właściciel tegoż obszaru z pośród miejscowych mieszkańców. Leży to w interesie szybkiej i skutecznej administracji drogowej.

Gdzie niema obszaru dworskiego przy gminie, zarząd dróg gminnych II. kl. należy do zwierzchności gminnej.

W uwzględnieniu odrębnych stosunków w gminach, w których jest teraz ekwiwalent prestacyjny, zarząd dróg gminnych I. i II. klasy nadal należeć będzie w całości do Zwierzchności gminnej względnie magistratu (§. 25.).

Na koszt utrzymania tych dróg otrzymają te gminy corocznie z 18% ustawowego dodatku do podatków 9% podatków bezpośrednich w gminie opłacanych. Jeżeli zważymy, że do utrzymania dróg w tych gminach ludność powiatu już przyczynia się opłatą kopytkowego lub targowego i że obecnie za zniesione dwa dni prestacyjne otrzymują te gminy 4% z ustawowego 10% dodatku, to okaże się, że proponowany stały ekwiwalent w wysokości dalszych 5% za zniesione dalsze dwa dni prestacyjne jest dla tych gmin bardzo korzystny.

Co do innych gmin katastralnych projekt pozostawia ich swobodnemu uznaniu oraz decyzji Rady powiatowej i Wydziału krajowego, czy mają także podlegać pod powyższe wyjątkowe przepisy.

Wydział krajowy ustanawia wreszcie w swym projekcie odpowiednią kontrolę nad gospodarką drogową powiatów i gmin. wskazuje środki zaradcze, które ewentualnie przedsięwziąć należy w razie skonstatowania w tej gospodarce zaniedbań i błędów, i określa obowiązek władz rządowych do udzielania władzom autonomicznym pomocy egzekucyjnej.

Zmiany dotyczących przepisów mają swoje uzasadnienie w zasadach w projekcie ustawy przyjętych i dążą do tego, aby nowa ustawa była skuteczną i miała warunki odpowiedniej trwałości.

Na podstawie powyższego sprawozdania Wydział krajowy uprasza :

- Aleg.**
- I. Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony ./. projekt ustawy drogowej.
 - II. Wysoki Sejm raczy uchwalić :
- Poleca się Wydziałowi krajowemu :

1) aby, po wejściu w życie nowej ustawy drogowej, przedłożył Sejmowi wniosek o przyznanie w budżecie krajowym odpowiedniej dotacyi na zasiłki z tytułu utrzymania dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy i

2) aby z uwzględnieniem możności finansowej kraju i w miarę rozporządzalnych sił biurowych technicznych wziął pod rozagę opracowanie projektu nowej sieci dróg krajowych i 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.

**Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz
z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.**

Marszałek krajowy:
St. Badeni, w. r.

Sprawozdawca:
Dr. Stanisław Dąbski, w. r.
Członek Wydziału kraj.

USTAWA

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

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem 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.

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 przełożonego 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, komunikacyjny po tej drodze utrzymywana będzie kosztem i pod odpowiedzialnością czynników, które do jej utrzymywania 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 ponoszenia 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 według istniejących ustaw i przepisów.

Powyższe postanowienie ma być zastosowane również przy nabyciu gruntów potrzebnych 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.

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 za-

rządowi drogi prawo objęcia w posiadanie przedmiotu wyłączonego, jeśli złoży do depozytu politycznego wynagrodzenie, oznaczone przez władzę administracyjną.

Jeśli w interesie komunikacji publicznej zachodzi potrzeba uskutecznienia robót pilnych, które czynią koniecznym bezzwłoczne wykonanie prawa wyłączenia — może nastąpić skrócone postępowanie ekspropriacyjne według zasad przyjętych w §§. 40. i 41. wyżej wymienionej ustawy z dnia 16. lutego 1878. dz. u. p. Nr. 30.

§. 5.

Zaniechanie drogi krajowej nastąpić może tylko na mocy ustawy krajowej, — drogi powiatowej lub gminnej I. klasy na podstawie uchwały Rady powiatowej i za przyzwoleniem Wydziału krajowego i c. k. Namieśtnictwa; zaś drogi gminnej II. klasy na podstawie uchwały Rady gminnej, oświadczenia przełożonego obszaru dworskiego, tudzież przyzwolenia Wydziału powiatowego i c. k. Starostwa.

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

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

Postanowienia, poprzednimi ustępami objęte, nie tyczą się częściowego zaniechania drogi publicznej, spowodowanego jej przełożeniem, 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, sprzedany 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. lub II. klasy, po zadecydowaniu zaniechania drogi, zarządzi jej oszacowanie przez znawców nieinteresowanych i zavezwie 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 zavezwania 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, ogłoszonej w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych.

Do udzielenia koncesyi na pobór myta kopytkowego potrzeba również uchwały Sejmu krajowego, ogłoszonej w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych.

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

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

Zezwolenie na postawienie lub przeniesienie rogatki również jak roztrzyganie sporów co do uwolnienia od myta, obejżdżania 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 zużycia dróg;
4. dochody z myt;
5. dochody z wynagrodzenia szkód zrzadzonych na dotyczących drogach;
6. dotacje i subwencye;
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.

Na czas uwolnienia ustawodawstwem krajowem w myśl art. XIII. ustawy z dnia 25. października 1896 dz. u. p. Nr. 220. podatku osobisto-dochodowego od wszelkich dodatków, kompetencyi 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 należytem stanie, zaradzi temu Wydział krajowy i wraze 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, łącznie z 18% stałym dodatkiem przynoszą 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 robociznie, materiale albo gruntach na rzecz jej budowy lub przebudowy i przyszłego utrzymania.

Na strony interesowane, które z wybudowania lub rekonstrukcji 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 przede wszystkim 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 datki przymusowe, należy wliczyć do 30% datki, które one już dobrowolnie zobowiązały się uiścić.

Pierwszeństwo budowy lub przebudowy przy różnych 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 materiałów budowlanych nieomyślną drogą niezwykle zużywa lub psuje, obowiązany będzie odnośny przedsiębiorca do osobnych datków na rzecz tej drogi.

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

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

Transporty wolne od myta są także wolne od datków z powodu niezwykłego zużycia 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 znana 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 dana możność poznania obliczenia mającego służyć za podstawę do oznaczenia wysokości datków i wniesienia przeciw temu obliczeniu swoich zarzutów.

§. 18.

Jeżeli droga krajowa, powiatowa, gminna 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 utrzymania 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 wykonana.

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 ściśłem wykonywaniem przepisów istniejących;
2. przeznacza 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, 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 sprawach 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 ściśłem wykonaniem przepisów obowiązujących.

§. 23.

Wydział powiatowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych i gminnych I. klasy bezpośrednie, a gminnych II. klasy przy współudziale 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 ujęciu 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 należycie 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.

W wyjątkowych wypadkach służy Wydziałowi powiatowemu prawo wyznaczania miejscowemu zarządowi drogowemu względnie jednemu z jego członków bądź stałego bądź jednorazowego wynagrodzenia, które pokryte będzie z funduszu powiatowego przeznaczonego na cele drogowe.

§. 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, Krowodza i Nowa wieś narodowa, obowiązuje niniejsza ustawa z następującymi zmianami:

a) gminy te prowadzić będą pod kontrolą władz nadzorczych cały zarząd techniczny i ekonomiczny 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 gmin-

nych 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 wymienionych, 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 Reprezentacyi 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. Wrazie więc takiego zaniedbania zażądają zarządzenia od organu, sprawującego dozór bezpośredni, a w razie niebezpieczeństwa, gdy krok ten zostanie bezskutecznym, zarządzą stosowne środki do naprawy drogi na koszt zobowiązanych i właściwy organ bezzwłocznie o tem zawiadomia.

§. 27.

Wszelkie należytości, 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, na-

tenczas 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, wywołanej przez żalącego się, ponosi tenże, jeśli zażalenie w całości za niestuszne 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, które rozstrzyga sprawę 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. n. 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.
