

We Lwowie, dnia 28. października 1905.

Aleg. 812

Sprawozdanie

mniejszości komisji drogowej o części sprawozdania z czynności departamentu IV. Wydziału krajowego, dotyczącej zmiany ustawy drogowej.

Wysoki Sejmie!

Wykonując uchwałę Wysokiego Sejmu, która brzmi:

„Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby sprawę zmiany ustawy drogowej poddał gruntownym studjom, a przede wszystkim w tym kierunku, czem należałoby zastąpić ubytek w dochodach drogowych przy zniesieniu obecnie obowiązującej prestacyi osobistej, tudzież jak należałoby zaradzić temu, aby w wykonywaniu tej zmiany cały ciężar administracyjny nie spadał na reprezentacye powiatowe, które nie byłyby w stanie objąć pod własny wyłączny zarząd i kontrolę tak licznych dróg gminnych II. klasy“.

Wydział krajowy w przedłożonem sprawozdaniu z czynności departamentu IV. zaznacza, iż polecił Wydziałom powiatowym przedłożyć umotywowaną opinię, czy i o ile gospodarka drogowa oparta na prestacyach w naturze dała wyniki dodatnie lub ujemne. Z pomiędzy 60 Wydziałów powiatowych, które dotychczas przedłożyły odpowiedź 32 oświadczyły się za zatrzymaniem prestacyi osobistej, a z tych 13 nie żąda zmiany ustawy drogowej, 19 zaś jej żąda w tym kierunku, aby zamiast dotychczasowej swobody uiszczania prestacyi w naturze lub gotowiznie służyło Radom powiatowym prawo uchwalania przymusowej spłaty bądź w poszczególnych gminach lub też w całym powiecie. Jeden Wydział powiatowy chce, by prestacye osobiste były uiszczane w relutum lub zastąpione dodatkami do podatków bezpośrednich, wreszcie 27 Wydziałów oświadcza się za zniesieniem prestacyi i pokrywaniem potrzeb drogowych wyłącznie dodatkami do podatków.

Wydział krajowy wykazuje dalej na podstawie dat zebranych i do swego sprawozdania dołączonych wartość prestacyi osobistych wynoszącą według cen wykupna uchwalonych przez Rady powiatowe kwotę: 2,351.976 K., którą kwotę chcąc uzyskać z dodatków do podatków, trzeba by nałożyć przeciętnie 11.471% dodatków w różnych jednak wysokościach w powiatach, a to między 5% a 33%.

zależnie od siły podatkowej. Wydział krajowy wykazuje dalej, że prestacje osobiste istnieją i obowiązują we Francyi, w Węgrzech, w siedmiu prowincjach pruskich, w Królestwie polskiem, a także w krajach austriackich istnieją z małymi wyjątkami postanowienia, według których do gminy należy budowa i utrzymanie potrzebnych dla niej dróg i gościńców gminnych, a dla uzyskania potrzebnych do tego świadczeń pieniężnych i roboczych obowiązują przepisy ustawy gminnej.

Wydział krajowy w końcu, z powodów w swem sprawozdaniu obszernie podanych, oświadcza się za zniesieniem prestacji osobistej, a potrzebne dla utrzymania dróg wydatki proponuje pokryć funduszami zebranymi zapomocą dodatków do podatków, uważając, iż dla uzyskania funduszków drogowych jest to sposób najłatwiejszy, najwygodniejszy i względnie najślusznniejszy, — mniema jednak, że reforma ustawy drogowej oparta na powyższej podstawie powinna przyjść do skutku dopiero równocześnie ze zrealizowaniem programu przyjęcia w zarząd krajowy nowej sieci dróg w kraju, a przeprowadzenie obu spraw równocześnie powinno nastąpić przy pierwszej sposobności, przy której siły budżetu krajowego znajdują się w tem położeniu, że będzie można na nie nałożyć nowe, większe zadanie finansowej natury.

Większość komisji drogowej zgadza się z zapatrywaniem Wydziału krajowego w rezolucyi 5-ej poleca Wydziałowi krajowemu przygotować zmianę ustawy drogowej §§. 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 tak, aby znosząc prestacje osobiste w naturze dla dróg gminnych świadczone, obmyślił sposób stosownego pokrycia tego ubytku, częścią dodatkiem do podatków nie wyższym jak 5%, częścią stałą roczną subwencją funduszu krajowego na utrzymanie dróg gminnych II. klasy.

Mniejszość komisji oświadcza się również za zniesieniem prestacji osobistej, czy to w naturze czy w pieniądzu, ale po części z innych jak Wydział krajowy i większość komisji powodów.

Mniejszość komisji bowiem nie uważa prestację osobistą za niesprawiedliwą i uciążliwą, a dla dróg niekorzystną, przeciwnie nisko wymierzona prestacja jest sprawiedliwą, bo słuszną i sprawiedliwą jest zasada, aby wszyscy mieszkańcy kraju, nawet ci, którzy nie opłacają żadnych bezpośrednich podatków, przyczynili się drobną prestacją także do utrzymania dróg, korzystając z nich i używając. Nie ulega zaś wątpliwości, iż dwudniowa prestacja osobista w porównaniu do wszystkich innych powinności drogowych, na utrzymanie dróg krajowych, powiatowych i gminnych przeznaczonych, a rozłożonych na podstawie podatkowej, jest niską. Uciążliwą też ta prestacja osobista nie jest, od której się wolno wykupić (a ubodzy i niezdolni do pracy są od niej uwolnieni), zwłaszcza jeśli — jak być powinno — odrabiana jest w czasie wolnym od wszelkich robót w polu. Niekorzystną zaś dla dróg nie jest tam, gdzie Zarządy drogowe spełniają swe zadanie i dbają, aby należycie odrabiane zostały. Tam zaś, gdzie Zarządy nie spełniają to zadanie są, po części prestacje marnowane, ale też tam zapewne i roboty za pieniądze marnowane być mogą.

Zauważyć także musimy, że prestacje osobiste, jak wyżej nadmieniliśmy, istnieją i obowiązują w różnych formach w państwach i krajach stojących od naszego wyżej pod względem kulturowym, finansowym i ekonomicznym.

Pomimo tego mniejszość komisji oświadcza się stanowczo za zniesieniem prestacji osobistej w tem przeświadczeniu, że obowiązkiem jest naszym usuwać o ile możności wszystko, co nas dzielić, a czynić to, co nas łączyć i do wzmożenia harmonii przyczynić się może, pod warunkiem, iż przez ustępstwo w zapatrywaniach na kwestyę administracyjno-ekonomiczną nie ucierpi interes ogólny i dobro kraju.

Mniejszość komisji zatem, oświadczając się z tych względów za projektem ustawy opartej na zasadzie zniesienia prestacji, musi mieć zarazem na uwadze, że celem ustawy drogowej jest, obok unormowania równomiernego rozkładu ciężarów drogowych, umożliwić i poparcie rozwoju i ulepszania dróg, z drugiej zaś strony również musi mieć na uwadze, aby znosząc prestacje przeznaczone na utrzymanie przede wszystkim dróg gminnych II. klasy, cały ciężar utrzymania tych dróg nie spadł na fundusze powiatowe.

Znosząc prestacje mające wartość — według wykazów przedłożonych przez Wydziały powiatowe — około 2,351.976 K, czyli około 11 $\frac{1}{2}$ %, musimy mieć na uwadze, aby przez to drogi gminne zupełnie nie upadły i zapewnione im zostały środki do ich utrzymania, a także poprawy i zastanowić się, czy Reprezentacje powiatowe dochodami, jakie mieć mogą, dokonać tego będą mogły.

Otóż w ogóle dróg w kraju mamy przeszło 60.000 km. — Z tych jest dróg państwowych 2924 km, krajowych 1829, powiatowych 2551, gminnych I. klasy około 8000, gminnych II. klasy 44.000 km.

Te 44.000 km. (czyli niespełna w przecięciu 600 km. w każdym powiecie) utrzymywane są w bardzo przeważnej części prestacjami wartości 2,351.976 K, a w małej części subwencjami z funduszu powiatowego na budowę i konserwację mostów i przepustów. Wartość ta, to jest mniej, jak i kor. za 1 dzień, nie jest w dzisiejszym czasie za wysoko obliczoną z powodu, że cena robocizny ciągle wzrasta i że wartość dni ciągłych, których jest niespełna $\frac{1}{5}$ część, obliczana jest tylko na niespełna 2 korony. Dalej zauważyć musimy, że dodatki do podatków, to prawie wyłączne a uciążliwe źródło dochodu jest już prawie na wyczerpaniu, wzrosły bowiem od r. 1897, a zatem w przeciągu lat ośmiu z 8% na około 25%, a zatem w przecięciu wzrastają przeszło o 2% rocznie i wzrastać będą i muszą wskutek wzrastających cen drzewa i robocizny i dojdą w r. 1911, w którym ustawa drogowa oparta na zniesieniu prestacji powinna wejść w życie, do trzydziestu kilku % dodatków powiatowych wyłącznie na pokrycie wydatków drogowych, a w przecięciu nawet wyższych dodatków, jeśli powiaty za zniesieniem myt się oświadczą, a przeto dojdą przed zniesieniem prestacji do tej wysokości, którą przekraczać nie pozwolą siły podatkowe powiatów, siły podatkowe gmin wiejskich i obszarów dworskich, a także i miast, dla których nowa ustawa oparta na zasadzie rozkładu powinności drogowych na podstawie podatkowej wyjątków czynićby nie mogła.

Z drugiej strony gminy i obszary dworskie utrzymujące przeważnie prestacjami drogi gminne II. klasy, zadowolające się dotychczas drobnymi subwencjami, po przejściu wyłącznie na podstawę podatkową, żądać będą, płacać równomiernie podatki, równomiernego stosownie do frekwencji utrzymania dróg bez względu jak się one nazywają.

Reprezentacje powiatowe zaś ze względu na siły podatkowe powiatów, nie będą mogły spełnić te żądania, co pociągnie za sobą upadek dróg gminnych II. klasy i wywoływać będzie niezadowolenie i wzburzenie w powiatach.

Jedynym zatem wyjściem jest przyznanie powiatom ekwiwalentu na utrzymanie dróg gminnych II. klasy w wysokości wartości zniesionej prestacji, a to w formie budowy, względnie objęcia w zarząd sieci dróg przez państwo i kraj i udzielania powiatom stałej rocznej subwencji. Większość komisji drogowej uznaje również konieczność ekwiwalentu, proponuje jednak ubytek prestacji pokryć prawie w połowie subwencją z funduszu krajowego, drugą zaś połowę wartości, jak ją oblicza 5% dodatkiem do podatków powiatowych, zatem źródłem jedynym, które Reprezentacje powiatowe miały i mają na pokrywanie swych wzrastających szybko wydatków.

Mniejszość komisji zgadza się stanowczo na zniesienie prestacji i zgadza się z większością, aby ubytek prestacji pokryty został mniej więcej w połowie z funduszu kraju, czerpiącego swe dochody w $\frac{2}{5}$ a w r. 1911 w chwili otrzymania nowego źródła dochodu w $\frac{3}{5}$ częściach z innych źródeł jak najuciążliwszych dodatków, i to tem więcej, że w przeciwieństwie do powiatów wydatki kraju na cele drogowe, po odtrąceniu dochodów równają się tylko około 9% dodatków do podatków, — natomiast nie zgadza się, żeby proponowany przez większość komisji 5% dodatek do dodatków powiatowych był ekwiwalentem, lecz proponuje, aby druga połowa wartości prestacji pokryta została nie przez powiat ale przez państwo, a to po części z wyżej wymienionych powodów, po części niżej podanych, i to w formie utworzenia nowej sieci dróg państwowych ważnych pod względem wojskowym i ekonomicznym, względnie przyczyniania się przez Rząd do budowy i konserwacji dróg, przez zgodzenie się na ustawę krajową o drogach konkurencyjnych na wzór obowiązujących już w Tyrolu

Przed arulanii. Sejm Tyrolu a następnie Przedarulanii uchwaliły ustawy dotyczące budowy i konserwacji dróg konkurencyjnych w tych krajach, zawierające następujące ważniejsze postanowienia :

1) W latach 15 w ustawie oznaczonym porządku ma być wybudowanym szereg dróg.

2) Koszt budowy tych dróg.

3) Stosunek datków konkurencyjnych, a mianowicie państwowych około 50%, krajowych około 34% i stron interesowanych 16%.

4) Postanowienia dotyczące konserwacji dróg.

Ustawy te dostały Najwyższą Sankcyę i weszły już w życie.

Mniejszość komisji jest zdania, że kraj nasz do niedawna, prawie przez wiek cały zaniedbywany i uważany tylko za rynek zbytu dla prowincji przemysłowych, kraj nasz stojący pod względem komunikacji niżej od innych w monarchii, mający zaledwie 0'43 km. dróg państwowych na 1000 mieszkańców, wobec przeciętnej 0'66, zaś 3'68 km. na 100 km. □ powierzchni, wobec przeciętnej 5'27, kraj nasz mający stosunkowo najmniej dróg państwowych ze wszystkich krajów Przedlitawii z wyjątkiem Niższej Austrii, która w rachunek wchodzić nie może, na podstawie bowiem umowy z c. k. Rządem, względnie ustawy z 12. stycznia 1880, zostało 291'4 km. dróg państwowych oznaczonych za powiatowe, a Rząd obowiązany jest subwencyonować te drogi rocznym datkiem w wysokości 100 000 kor. Kraj zatem energicznie i ciągle domagać się powinien upaństwowienia nowych sieci dróg i ustawy na wzór obowiązujących w wyżej wymienionych krajach.

Większość komisji drogowej, zapewne obawiając się, że Rząd centralny nie spełni tych słusznych żądań kraju, nie czyni zawisłem przedłożenie projektu ustawy drogowej opartej na zniesieniu prestacyi, na spełnieniu po części przez Rząd tych żądań, lecz zgadzając się na zaproponowane przez mniejszość komisji rezolucye I, II, III. i po części IV., przedkłada zamiast z ustępu IV. rezolucyi i V. rezolucyi — rezolucyę V. odmienną, która gdyby ją Wysoki Sejm uchwalił, zadawałaby się połową ekwiwalentu za zniesione prestacye, osłabiłaby tylko rezolucyę do Rządu centralnego skierowane i przyczyniła się do powiększenia liczby przez c. k. Rząd nie uwzględnionych rezolucyi, i nałożyła na powiaty nowy ciężar, którego konsekwencye wyżej uzasadnione zostały.

Mniejszość komisji przekonana jest i pewna, że te słuszne i uzasadnione żądania przez Rząd centralny uwzględnione i spełnione zostaną do czasu, w którym projektowana ustawa ma wejść w życie, jeśli delegacja Sejmu, za jaką posłów do Rady państwa zawsze uważamy, jak również władze krajowe i ich naczelnicy, którzy tylokrotnie, a także w ostatnim czasie dali dowody skutecznej energii w popieraniu postulatów kraju, te żądania jako jeden z postulatów kraju postawią i stanowczo poprą.

Na podstawie powyższych wywodów, uznając za wskazaną reformę ustawy drogowej opartej na zasadzie zniesienia prestacyi osobistej pomni zarazem, że celem ustawy jest umożliwienie i poparcie rozwoju i poprawy komunikacji, tej jednej z dźwigni ekonomicznego podniesienia i dobrobytu kraju, wnosimy:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności departamentu IV. w sprawach drogowych za czas od 1. stycznia 1904 do 30. czerwca 1905 przyjmuje się do wiadomości.

2. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby na podstawie uchwał sejmowych dalej toczył rokowania i domagał się od c. k. Rządu uznania za państwowe dróg ważnych pod względem wojskowym i ekonomicznym.

3. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby toczył rokowania z c. k. Rządem, dotyczące projektu ustawy krajowej o drogach konkurencyjnych na wzór obowiązujących w Tyrolu i Przedarulanii.

4. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby układając program finansowy kraju z powodu spodziewanego nowego źródła dochodu, wziął pod rozwagę także konieczną potrzebę ukrajowienia pewnej nowej sieci dróg, — jak również podniesienia w budżecie krajowym w rubryce VIII. pozycji b) przeznaczonej po myśli §. 25. ustawy drogowej na zasiłki dla powiatów na utrzymanie i naprawę dróg powiatowych i gminnych.

5. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby przedłożył projekt zmiany ustawy drogowej w kierunku zniesienia prestacyi osobistej, wówczas, gdy za ubytek tej prestacyi zapewniony zostanie ekwiwalent odpowiadający jej wartości w formie czy to pokrywania kosztów konserwacyi nowej sieci dróg państwowych i krajowych, lub też w formie stałych rocznych subwencyj państwowych lub krajowych przeznaczonych na utrzymanie dróg gminnych.

Sprawozdawca mniejszości komisji:

Mieczysław Urbański w. r.

Borkowski, W. Gnoiński, Moysa, Skrzyński, Sozański, Tyszkiewicz.

