Rok 1910.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXIII. — Wydana i rozesłana dnia 25. sierpnia 1910.

149.

Ustawa z dnia 8. sierpnia 1910,

o kolejach niższego rzędu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Postanowienia ustawy niniejszej mają zastosowanie do kolei niższego rzędu, przeznaczonych do ruchu publicznego, a mianowicie do kolei lokalnych i kolejek.

Kolejami lokalnymi są koleje, które pod względem urządzenia technicznego i produktywności stoją poza kolejami głównymi, które jednak pośredniczą w obrocie w szerszym okręgu, a szczególnie w dowozie do kolei głównych i są oznaczone w dokumencie koncesyjnym jako koleje lokalne. W artykułach II do V ustawy niniejszej postanawia się, o ile pod względem przygotowania przedsiębiorstwa należy projektowane koleje traktować jako koleje lokalne.

Za kolejki uważa się takie koleje niższego rzędu, które mają mniejsze znaczenie dla ogólnego ruchu kolejowego, a w szczególności takie koleje, które pośredniczą głównie w obrocie miejscowym w obrębie jednej gminy albo pomiędzy gminami sąsiednimi. Do kolejek należą również koleje linowe, koleje powietrzne i inne podobne kolejowe środki przewozowe, jeżeli są przeznaczone do komunikacyi publicznej i uznane przez rząd za kolejki (Artykuł XXVIII.).

A. Koleje lokalne.

Artykuł II.

Nie uszczuplając wpływu, jaki na mocy ustawy służy wspólnemu Ministerstwu wojny, należy czynić przy nadawaniu koncesyi na koleje lokalne wszelkie możliwe ułatwienia pod względem robót przygotowawczych, budowy i urządzenia.

Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, i w postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki, a w szczególności ze względu na ustaloną chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne. Prawo korporacyi autonomicznych do wydawania we własnym zakresie działania przepisów, tyczących się bezpieczeństwa, nie powinno doznać przez to uszczerbku.

Takie same ułatwienia można czynić według uznania Ministerstwa kolei żelaznych i wówczas, gdy ruch kolei lokalnych będzie zaprowadzony na szlakach kolejowych już istniejących.

Do komisyi, mających na celu rewizyę trasy, oznaczenie stacyi i obchód polityczny, należy zaprosić reprezentanta wydziału krajowego, jako członka z prawem głosu. Jeżeli projektowana kolej lokalna łączy się z linią kolejową, pozostającą w zarządzie państwowym, należy przyznać takie same stanowisko reprezentantowi technicznemu tej dyrekcyi kolei państwowych, w której okręgu znajduje się odnośna linia kolejowa.

Artykuł III.

Przedsiębiorstwa kolei lokalnych są uwolnione w szczególności od następujących zobowiązań:

1. od obowiązków bezpłatnego przewożenia poczty według § 68. regulaminu ruchu na kolejach żelaznych i § 10., lit. *f*, ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238;

2. od obowiązków, opartych na § 89. regulaminu ruchu kolei żelaznych, do zwrotu nadwyżki kosztów, wynikającej z nadzoru policyjnego i skarbowego, tudzież od obowiązków do bezpłatnego stawiania i utrzymywania potrzebnych lokalności urzędowych oraz starania się o pomieszczenie odnośnych urzędników i sług.

Artykuł IV.

Upoważnia się rząd, aby przy ustanawianiu taryf dla kolei lokalnych zezwalał na wyjątki od przepisów ustawowych, tyczących się taryf i przewozu na kolejach żelaznych.

Artykuł V.

Aż do otwarcia ruchu na kolei lokalnej wolne są od stempli i należytości wszelkie umowy, dokumenty i podania, sporządzone lub wygotowane w celu budowy tej kolei, urządzenia jej i ruchu na niej, a które mają za przedmiot następujące sprawy:

1. zapewnienie odstąpienia gruntów, zezwolenia na ich wolne od ciężarów wydzielenie i przyznania jednego z praw, wymienionych nadto w § 2., l. 2 do 4, ustawy z dnia 18. lutego 1878, Dz. u. p. Nr. 30, dalej

dostarczenia materyałów do budowy i ruchu, tudzież

świadczenia wypłat w gotówce z objęciem akcyi lub bez ich objęcia, jakoteż innych dopłat jakiegokolwiek rodzaju;

2. ustalenie warunków co do używania dróg publicznych;

3. objęcie zobowiązań gwarancyjnych;

4. umowy, dotyczące dostarczenia kapitału, budowy kolei lub ruchu;

5. z tego samego uwolnienia korzystają podania, plany i inne dokumenty, mające na celu przygotowanie budowy kolei lokalnej pod względem technicznym i finansowym, a wnoszone przez strony interesowane, w szczególności także przez starających się o koncesyę i ich następców prawnych, po otrzymaniu zezwolenia na przygotowawcze roboty techniczne.

Artykuł VI.

Za udzielenie koncesyi i wygotowania dokumentu koncesyjnego nie opłaca się należytości ani taks.

Artykuł VII.

W razie nadania koncesyi wolne są od stempli i należytości aż do upływu trzeciego roku obrotowego:

1. wszelkie umowy, dokumenty i podania, zawarte, zdziałane i wnoszone przez przedsiębiorstwo kolei lokalnej, to jest koncesyonaryusza, jego następcę prawnego pod względem koncesyi, jakoteż kierownika ruchu przedsiębiorstwa, które mają na celu budowę, urządzenie i ruch kolei;

2. potwierdzenia odbioru przedsiębiorców budowlanych i dostawców co do wypłat za budowę i urządzenie kolei.

Artykuł VIII.

Od stempli i należytości są dalej wolne:

1. bez ograniczenia co do czasu, umowy, zawarte przez koncesyonowane przedsiębiorstwo kolei lokalnej, sporządzone przez nie dokumenty i wnoszone podania w celach, wymienionych poniżej, a mianowicie:

a) w celu gromadzenia kapitału na pierwsze urządzenie i zgodne z koncesyą uposażenie kolei lokalnej; uwolnienie to rozciąga się w szczególności na zaciągnięcie, oprocentowanie i spłatę pożyczek oraz na wydanie w tym celu listów udziałowych, akcyi i częściowych zapisów długu łącznie z kwitami tymczasowymi;

b) w celu wykupna gruntów lub wolnego od ciężarów wydzielenia gruntów dla pierwszego urządzenia i zgodnego z koncesyą uposażenia kolei lokalnej oraz w celu nabycia z powyższego powodu jednego z praw, wymienionych ponadto w § 2., l. 2 do 4 ustawy z dnia 18. lutego 1878, Dz. u. p. Nr. 30;

c) w celu wzajemnej fuzyi kolei lokalnych, koncesyonowanych na podstawie niniejszej ustawy, lub ich fuzyi z innymi kolejami niższego rzędu; dobrodziejstwo to rozciąga się na umowy, dokumenty i podania, potrzebne w celu przeprowadzenia fuzyi tylko o tyle, o ile one będą zawarte, sporządzone lub wniesione przed upływem drugiego roku po zarejestrowaniu fuzyi

2. aż do upływu siódmego roku ruchu umowy, dokumenty i podania przedsiębiorstwa kolei lokalnej, odnoszące się do celów następujących:

a) zaciągnięcia, oprocentowania i spłaty pożyczek, przeznaczonych na umorzenie długów, którym przysługiwało uwolnienie od stempli i należytości w myśl artykułów V. i VII.;

b) przejścia przedsiębiorstwa kolei lokalnej na spółkę akcyjną albo spółkę z poręką ograniczoną, przewidzianą w koncesyi lub w toku innych czynności, połączonych z założeniem przedsiębiorstwa;

3. aż do upływu piętnastego roku ruchu przeniesienie własności albo zarządu przedsiębiorstwa kolei lokalnej na państwo, na jedno z królestw i krajów, reprezentowanych w Radzie państwa lub na jedną z krajowych korporacyi publicznych, uprawnionych do pobierania opłat.

Artykuł IX.

Terminy, ustalone w artykułach V., VII. i VIII., l. 2, co do przyznanych tam uwolnień od stempli i należytości, należy w razie stopniowego otwierania ruchu na kolei lokalnej wyznaczać osobno dla każdej poszczególnej części szlaku.

Artykuł X.

Koncesyonaryuszowi, jego następcy prawnemu pod względem koncesyi, a w szczególności spółce (Artykuł VIII., l. 2, lit. *b*), która obejmuje koncesyę, przysługuje na przeciąg 25 lat uwolnienie:

1. od podatku zarobkowego według ustawy o podatkach osobistych z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, rozdział I. i II.;

2. od uiszczania opłat stemplowych od kuponów od papierów wartościowych, wymienionych w artykule VIII., l. 1, lit. *a*, jakoteż uwolnienie od opłat stemplowych i bezpośrednich za pokwitowania, które wystawiać się będzie przy sposobności wypłaty procentów od wymienionych tamże winkulowanych obligacyi pierwszeństwa i akcyi pierwszeństwa.

Termin uwolnienia od podatku zarobkowego rozpoczyna się liczyć od chwili otwarcia ruchu. W razie otwierania ruchu pojedynczymi szlakami rozpoczyna się termin uwolnienia dla całej kolei od chwili otwarcia pierwszej części szlaku.

Termin uwolnienia od stempli i należytości, przyznanego kuponom i kwitom procentowym, o których mowa pod l. 2, należy w tym wypadku, jeżeli płatność pierwszego kuponu lub pierwszej raty procentowej przypada w ciągu pierwszego roku po dniu udzielenia koncesyi, liczyć od dnia tej płatności; w innych wypadkach rozpoczyna się bieg terminu 25letniego z upływem wspomnianego okresu jednorocznego.

Artykuł XI.

Dobrodziejstwa, wspomniane w artykułach V. do X., stosują się także do kolei dojazdowych, torów ładunkowych, połączeń i innych urządzeń ubocznych, wykonanych przez przedsiębiorstwo kolei lokalnej, jeżeli one służą do ruchu kolejowego i stanowią istotne części składowe przedsiębiorstwa kolei lokalnej oraz jeżeli rząd uznał ten ich charakter.

Co do uwolnienia od stempli i należytości bezpośrednich w myśl artykułów V. do X. postawi się przekształcenia i rozszerzenia budowli oraz dodatkowe nabycia, uznane przez rząd za pożyteczne, na równi z pierwszem urządzeniem kolei lokalnej bez względu na to, czy uznanie to nastąpi przy sposobności przejścia do innego rodzaju ruchu, czy też z jakiegokolwiek innego powodu.

Przy stosowaniu postanowień obu ustępów poprzedzających jest obojętne, czy roboty te przewidziano już w koncesyi i przywiązano je do oznaczonych terminów, czy też nie.

Termin wyznaczony dla uwolnień w myśl artykułu V. gaśnie z chwilą udzielenia konsensu na używanie odnośnego urządzenia. Od tego samego dnia rozpoczyna się termin wyznaczony dla uwolnień w myśl artykułów VII. i VIII., l. 2., lit. *a*. Uwolnienia w myśl artykułu X. obowiązują przez czas trwania dobrodziejstw, przyznanych tamże przedsiębiorstwu głównemu.

Artykuł XII.

Wszystkie uwolnienia od należytości stemplowych i bezpośrednich, przewidziane w artykułach V. do XI., odnoszą się przy czynnościach prawnych obustronnie obowiązujących i sporządzonych na nie dokumentach nie tylko do przedsiębiorstwa kolei lokalnej, lecz także do strony drugiej, która zawarła interes z przedsiębiorstwem.

W razie istnienia wymogów wspomnianych, w artykułach V. do XI. i w granicach oznaczonych tamże terminów, rozciągają się uwolnienia te także na wpis hipoteczny praw, przyznanych na podstawie uwolnionego od należytości aktu prawnego, w szczególności więc także na wpis prawa zastawu przy kolejowych jednostkach hipotecznych, przeznaczonych do tego na podstawie umowy albo przy innych nieruchomościach, na należytości stemplowe i bezpośrednie od innych czynności urzędowych i wygotowań urzędowych, uskutecznionych na podstawie wolnego od należytości aktu prawnego, w końcu na dokumenty przedsiębiorstwa kolei lokalnej, wystawione w jego wykonaniu oraz na wygotowane przez osoby trzecie odstąpienia pierwszeństwa, deklaracye uwolnienia, pokwitowania kwot wypłaconych za wykupno gruntów, tudzież na ich hipoteczne przeprowadzenie.

Uwolnienia te nie mają nigdy zastosowania do podań i rozpraw w procesie cywilnym.

Artykuł XIII.

Przewóz osób kolejami lokalnymi, koncesyonowanymi na podstawie niniejszej ustawy, podlega

podatkowi od biletów kolejowych w myśl postanowień ustawy z dnia 19. lipca 1902, Dz. u. p. Nr. 153, obowiązujących dla kolei lokalnych.

Upoważnia się jednak rząd, aby do kolei lokalnych podrzędnego znaczenia, pośredniczących przeważnie w obrocie miejscowym w jednej gminie i jej okolicy, stosował przepisy powyższej ustawy, obowiązujące dla kolejek.

Artykuł XIV.

Wydawanie częściowych zapisów długu przez przedsiębiorstwa kolei lokalnych dozwolone jest tylko wówczas, jeżeli ich oprocentowanie i umorzenie jest według uznania rządu trwale zapewnione przez własne czyste dochody przedsiębiorstwa, przez gwarancye przewozu i dochodu lub przez obietnicę poręczenia, pochodzącą od państwa, od jednego z królestw i krajów, korporacyi autonomicznych, zakładów finansowych, spółek kolejowych lub stron interesowanych.

Powyższe częściowe zapisy długu muszą opiewać na ustawową walutę krajową.

Wydawanie takich zapisów jest wykluczone, jeżeli dla przedsiębiorstwa kolejowego nie można otworzyć wykazu hipotecznego w myśl ustawy z dnia 19. maja 1874, Dz. u. p. Nr. 70.

Artykuł XV.

Pożyczkom, zaciągniętym za zezwoleniem rządu przez jedno z królestw i krajów, albo przez krajową korporacyę publiczną, uprawnioną do pobierania opłat, w celu zgromadzenia kapitału lub przyczynienia się do kosztów na koleje lokalne, przysługuje uwolnienie od należytości stemplowych i bezpośrednich, odnoszące się do umów, skryptów dłużnych, częściowych zapisów długu, pokwitowań i innych dokumetów, zawartych i wygotowanych co do zaciągnięcia tych pożyczek, ich oprocentowania, spłaty i zabezpieczenia tudzież do hipotecznego wpisu i wykreślenia ich zabezpieczenia i to nawet wówczas, gdyby uwolnienie to nie przysługiwało już i tak w myśl artykułów poprzednich.

Odsetki od pożyczek takich są wolne od podatku rentowego i od należytości stemplowych od kuponów.

Artykuł XVI.

W analogicznem zastosowaniu artykułu III. ustawy z dnia 10. lipca 1865, Dz. u. p. Nr. 55, służy uwolnienie od stempli i należytości zapisom długu i kuponom zapisów długu, które w celu zgromadzenia kapitału na nowe koleje lokalne albo w celu inwestycyi na kolejach lokalnych, już istniejących, za zezwoleniem rządu i pod szczególnym jego nadzorem będą wydane i w sposób podany poniżej ufundowane przez zakład (bank krajowy), używający gwarancyi jednego z królestw i krajów, lub przez inne na podstawie statutów do tego powołane zakłady albo spółki tudzież samodzielne oddziały tychże.

Powyższe zapisy długu muszą być fundowane w ten sposób, aby:

a) pretensye lub papiery wartościowe zakładu emisyjnego, służące do fundowania, przedstawiały według uznania rządu dostateczną pewność dla wydanych zapisów długu;

b) kwoty potrzebne każdorazowo na oprocentowanie i umorzenie wydanych zapisów długu były pokryte równymi co najmniej co do wysokości pretensyami lub dochodami z papierów wartościowych zakładu emisyjnego, płatnymi w pewnych oznaczonych terminach odpowiednio do potrzeby.

Postanowienia ustawy z dnia 27. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 213, dotyczącej fundowanych bankowych zapisów długu mają zastosowanie, z wyjątkiem § 6., do zapisów długu, wyszczególnionych w ustępie 1., nawet wówczas, gdy ich zabezpieczenie nie odpowiada wymogom § 1., ustęp 2. wspomnianej ustawy.

Artykuł XVII.

A. Do korzystnego lokowania kapitałów fundacyi, zakładów, zostających pod nadzorem publicznym, urzędu pocztowych kas oszczędności, tudzież pieniędzy sierocych, powierzniczych i depozytowych, oraz na kaucye służbowe i handlowe można używać z pośród zapisów długu, wyszczególnionych w artykułach VIII., XV. i XVI.:

1. zapisów długu, wydanych przez jedno z królestw i krajów;

2. zapisów długu, wydanych przez jedną z korporacyi krajowych, uprawnionych do pobierania opłat, albo też przez przedsiębiorstwo kolei lokalnej, o ile oprocentowanie i zgodne z planem umorzenie zapisów tych jest zabezpieczone ze strony państwa lub jednego z królestw i krajów przyrzeczeniem zapłaty, poręką, lub gwarancyą czystych dochodów;

3. zapisów długu, wspomnianych w artykule XVI., o ile one nie nadają się do lokacyi kapitałów sierocych i im podobnych już na podstawie przepisów ustawy z dnia 27. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 213, pod warunkiem, iż co do pretensyi lub papierów wartościowych, służących do fundowania, istnieje gwarancya czystych dochodów, udzielona przez państwo lub jedno z królestw i krajów, reprezentowanych w Radzie państwa.

Czy zapisy długu, oznaczone pod l. 1 do 3, nadają się do lokacyi wspomnianych wartości, winno ogłosić Ministerstwo skarbu w porozumieniu z Ministerstwem sprawiedliwości w Dzienniku ustaw państwa.

B. Jeżeli pewien zapis długu, wymieniony w artykule XVI., fundowany jest wyłącznie na takich pretensyach i papierach wartościowych, których oprocentowanie i umorzenie zostało zabezpieczone przyrzeczeniem zapłaty, poręką lub gwarancyą czystych dochodów ze strony państwa, wówczas może rząd przyznać dla fundowanego papieru gwarancyę państwa i ustanowić odnośne warunki.

Artykuł XVIII.

Oprócz ulg, przyznanych przedsiębiorstwom kolei lokalnych na podstawie artykułów poprzednich, może rząd według uznania swego czynić im dalsze ulgi, wymienione w niniejszym artykule, tudzież w następnych artykułach XIX., XXI. i XXII.

Koleje lokalne można uwolnić od policzania im wynagrodzenia za wspólne korzystanie z urządzeń kolei państwowych i z pełnionej przez ich organa służby stacyjnej na dobiegowych dworcach kolejowych, tudzież w razie, jeżeli państwo utrzymuje je w ruchu, także od liczenia im pewnej kwoty na koszta administracyi centralnej kolei państwowych i to w takim rozmiarze, by po dopełnieniu zobowiązań z tytułu pożyczek i akcyi pierwszeństwa możliwe było oprocentowanie i umarzanie kapitału zakładowego najwyżej po pięć od sta rocznie.

Przedsiębiorstwu kolei lokalnej można także zapewnić objęcie kolei w zarząd państwowy na rachunek przedsiębiorstwa i za wynagrodzeniem kosztów własnych, połączonych z utrzymaniem ruchu przez państwo.

Koszta powyższe można przytem oznaczyć także ryczałtowo w pewnej stopie procentowej dochodów brutto lub w pewnej kwocie za kilometr ruchu.

W przypadku tym można też zezwolić na odroczenie zapłaty wynagrodzenia za koszta ruchu celem umożliwienia, by w pierwszym rzędzie dopełniono zobowiązań z tytułu pożyczek i akcyi pierwszeństwa, jeżeli według uznania rządu nie należy się z tego powodu obawiać trwałego obciążenia skarbu państwa.

Artykuł XIX.

Budowle dla połączeń kolejowych, jakie okażą się potrzebne wskutek dobiegu kolei lokalnej do już istniejącej lub dopiero powstać mającej stacyi ruchu kolei państwowej, winien z reguły wykonać zarząd kolei państwowych za zwrotem kosztów własnych.

Przedsiębiorstwo kolei lokalnej może jednak samo oddać w przedsiębiorstwo lub wykonać urządzenia budowlane dobiegowe, jeżeli zarząd kolei państwowych nie podniesie przeciw temu postępowaniu żadnych zarzutów i jeżeli zostanie mu zapewniony nadzór nad budowlami, które się ma wykonać.

Zarząd kolei państwowych może odstąpić kolei lokalnej za zwrotem kosztów własnych materyały do budowy i ruchu, przedmioty, należące do inwentarza, tudzież tabor kolejowy.

Dla spłaty tych wynagrodzeń można także ustanowić odpowiednie raty roczne.

Obydwa świadczenia powyższe mogą także przyjść do skutku za zwrotem kosztów w papierach wartościowych kolei lokalnej (obligacyach, akcyach pierwszeństwa lub akcyach zakładowych) albo też bezpłatnie, jeżeli wybudowanie kolei lokalnej leży według uznania rządu w interesie ruchu kolei państwowych i pozwala spodziewać się takich korzyści, iż one zrównoważą poniesioną ofiarę.

Części składowe inwentarza i środki przewozowe, których ma się dostarczyć, winno się z reguły sprawić na nowo, a tylko wyjątkowo wziąć z zapasów kolei państwowych.

Taboru kolejowego można też dostarczyć za wynagrodzeniem rocznem, które obliczy się w pewnych kwotach stałych, albo w stosunku do jego użyteczności dla ruchu albo do przychodów z przewozu.

Materyały do budowy i ruchu, przedmioty należące do inwentarza i środki przewozowe, które są przeznaczone do budowy i ruchu kolei lokalnej, należy przewozić po zniżonych stopach taryfowych, mających zastosowanie do własnych posyłek zarządu kolei państwowych, o ile oszczędności na przewozie, uzyskane tym sposobem, wychodzą dowodnie na korzyść odnośnego przedsiębiorstwa kolei lokalnej.

Artykuł XX.

Postanowienia artykułów XVIII. i XIX. mają zastosowanie również do kolei prywatnych, na których państwo utrzymuje ruch na własny rachunek.

Także zarządy innych kolei, a w szczególności te przedsiębiorstwa, które korzystają z państwowej gwarancyi dochodów, winno się zobowiązać w miarę kompetencyi rządowej do takich samych ustępstw dla łączącej się z nimi kolei lokalnej.

Jeżeli układ między koleją lokalną a koleją prywatną nie przyszedł do skutku, wówczas przy wydawaniu decyzyi Ministerstwa kolei żelaznych, przewidzianej w § 10., lit. *g*, ustawy o koncesyach na koleje żelazne, rozstrzyga zasada, iż kolej prywatna jest obowiązana zgodzić się stosownie do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych na przyłączenie do niej kolei lokalnej, czy to na stacyi, która już istnieje, czy też na takiej, która dopiero ma powstać; kolei prywatnej należy natomiast dać tylko wynagrodzenie za rzeczywistą nadwyżkę kosztów, która wyniknie dla niej istotnie z powodu tych budowli i przy ruchu.

Artykuł XXI.

Państwo może objąć ruch na kolei lokalnej na własny rachunek za zapłatą stałej lub zmiennej renty dzierżawnej, jeżeli na podstawie wykazów, zbadanych przez rząd i przy uwzględnieniu transportów lub gwarancyi dochodowych albo dopłat rocznych, zapewnionych tym kolejom, należy stale oczekiwać, że renta dzierżawna będzie pokrywaną czystymi dochodami kolei lokalnej.

Artykuł XXII.

Rząd może brać udział w gromadzeniu kapitału na budowę lub uposażenie takich kolei lokalnych, przez których ruch osiągnięte zostaną według dochodzeń, poczynionych przez organa państwowe, korzyści finansowe dla poszczególnych gałęzi administracyi państwowej (skarbu pocztowego, telegraficznego, drogowego, lasowego, górniczego i salinarnego, zarządu kolei państwowych itd.), dające się oznaczyć cyfrowo.

Udział ten może polegać na dopłatach *à fonds perdu* albo w razie utworzenia spółek akcyjnych na dopłatach, zwrotnych w ich papierach wartościowych (obligacyach, akcyach pierwszeństwa lub akcyach zakładowych) tychże spółek. Przychodzi on do skutku albo w drodze subwencyi rocznych albo przez wpłaty kapitału. Wysokość subwencyi nie powinna przewyższać korzyści, których należy spodziewać się dla skarbu państwa z budowy lub uposażenia kolei lokalnej w postaci przyrostu dochodów lub zaoszczędzeń. Zamiast subwencyi można przyznać jednorazową wpłatę aż do skapitalizowanej wartości tych korzyści.

Artykuł XXIII.

O ile poszczególnym kolejom lokalnym, mającym znaczenie ekonomiczne lub wojskowe, można przyznać oprócz ulg, wspomnianych w artykułach XVIII. do XXII., inne finansowe wsparcia, przechodzące zakres działania władzy administracyjnej, postanowi się w każdym poszczególnym wypadku osobną ustawą.

Korzyści te są:

Zapewnienie państwowej gwarancyi dochodu, dodatek państwowy na budowę zwrotny w akcyach prócz przypadków, przewidzianych w artykułach XIX. i XXII., objęcie ruchu na rachunek państwa za zapewnieniem renty dzierżawnej, o ile to już na podstawie artykułu XXI. nie jest dopuszczalne.

Przy ustalaniu zakresu wspomnianych korzyści należy uwzględnić zwłaszcza ewentualne większe wydatki, które powstaną dla przedsiębiorstwa kolei lokalnej wskutek żądań wojskowych, nie leżących zarazem w interesie ruchu.

Artykuł XXIV.

Przy nadawaniu koncesyi przedsiębiorstwom kolei lokalnych, używającym ulg, przytoczonych w artykułach VI. do X. i XVIII. do XXIII., należy zawsze zastrzedz rządowi prawo do wykupna kolei w każdym czasie pod warunkami, ustanowionymi w dokumencie koncesyjnym.

Jeżeli jedno z królestw i krajów albo jedna z korporacyi krajowych, uprawnionych do pobierania opłat, przez przyrzeczenie zapłaty, porękę, gwarancyę czystych dochodów, pożyczkę lub przez udzielenie innego zasiłku albo przez kilka takich środków łącznie zapewniła lub dostarczyła przedsiębiorstwu kolei lokalnej więcej, aniżeli połowę kapitału, wówczas ma dotyczące królestwo, kraj lub korporacya, dopóki roszczenia odnośne istnieją w podanej wysokości, prawo do wykupna przedsiębiorstwa kolei lokalnej pod warunkami, przewidzianymi dla rządu, o ile prawo to zostało zastrzeżone przy nadaniu koncesyi na kolej lokalną.

Dotyczące królestwo, kraj lub korporacya może wykonać prawo wykupna w każdym czasie, jeżeli zajdą warunki, przewidziane w koncesyi co do wykupna przez państwo.

Wykupno kolei lokalnej przez odnośne królestwo, kraj lub wspomnianą wyżej korporacyę nie narusza w niczem prawa wykupna i prawa przepadku, służących państwu względem tej kolei.

Artykuł XXV.

Przedsiębiorstwa kolei lokalnych są nadto zobowiązane dozwolić zarządowi kolei państwowych współużywania kolei lokalnej do ruchu między kolejami, już istniejącymi lub mającymi powstać w przyszłości, na których państwo ruch utrzymuje, w taki sposób, aby zarząd ten mógł przy swobodnem ustanawianiu taryf przeprawiać lub kazać przeprawiać koleją lokalną tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy za opłatą stosownego wynagrodzenia.

O ile między zarządem kolei państwowych a przedsiębiorstwem kolei lokalnej nie zawarto układu, ma być wynagrodzenie to ustanowione według postanowień załącznika *C*, strona 63, Dz. u. p. Nr. 7 z dnia 5. stycznia 1886 (koncesya na kolej północną).

Współużywanie kolei lokalnej może mieć miejsce tylko o tyle, o ile nie tamuje się przez to regularnego ruchu. Współużywania tego nie można również wyzyskiwać do celów konkurencyjnych wobec przedsiębiorstwa kolei lokalnej.

Jeżeli przechodzenie obcych środków przewozowych na kolej lokalną nie da się pogodzić według uznania władzy nadzorczej z ułatwieniami, dozwolonymi kolei tej pod względem budowy, urzą-

dzenia i systemu ruchu, wówczas należy wynagrodzić kolei lokalnej nadwyżkę kosztów, powstałą wskutek umożliwienia tego ruchu przechodowego.

Artykuł XXVI.

Co do krzyżowania dróg publicznych przez kolej lokalną, czy to na wysokości szyn, czy też zapomocą podkopu lub wiaduktu, mają zastosowanie postanowienia, wydane dla kolei głównych.

Co do używania dróg publicznych przez koleje lokalne w inny sposób obowiązują następujące postanowienia:

Użycie gościńców pod budowę kolei lokalnych jest dozwolone, o ile ruch kolejowy nie zagraża bezpieczeństwu ruchu na gościńcu.

Na drogach, ważnych pod względem wojskowym, należy budować kolej zawsze w ten sposób, aby w razie potrzeby wozy wojskowe mogły zająć całą szerokość drogi.

O dopuszczalności i warunkach użycia drogi pod budowę kolei lokalnych orzeka na wniosek politycznych władz krajowych Ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem kolei żelaznych i wspólnem Ministerstwem wojny.

Niezawiśle od obowiązków, wynikających z ewentualnych praw mytniczych, nie ma się opłacać za używanie drogi żadnego wynagrodzenia.

Nie ma ono miejsca nawet w takim razie, gdy część drogi, używaną przez kolej lokalną, odgraniczono od reszty powierzchni drogi i oddano kolei lokalnej do wyłącznego użytku; o to odgraniczenie starać się należy zwłaszcza na drogach mniej ważnych pod względem wojskowym.

Kolej ma być odgraniczona od pozostałej części drogi w taki sposób, aby urządzone w danym razie baryery mogły być szybko usunięte, gdy zajdzie potrzeba użycia całej szerokości drogi do ruchów wojskowych.

Na przedsiębiorstwie kolei lokalnej ciążą w szczególności:

a) koszta rekonstrukcyi drogi, spowodowanej budową kolei;

b) koszta należytej konserwacyi części drogi, używanej przez kolej, i koszta takiego jej uprzątania, jakie jest potrzebne dla utrzymania ruchu kolejowego;

c) ewentualna nadwyżka wydatków na utrzymanie drogi, naprawienie szkód elementarnych tudzież na nowe budowle, które okazują się potrzebne ze względu na ruch drogowy a wynikły wskutek używania drogi przez kolej;

d) koszta wszelkich szczególnych urządzeń celem zapobieżenia przerwaniu lub zagrożeniu komunikacyi drogowej wskutek ruchu kolejowego.

Zobowiązania rozciąglejsze od tych, które przytoczono w ustępie poprzedzającym, można wkładać na przedsiębiorstwo kolei lokalnej tylko w takim razie, jeżeli odnośne roboty i świadczenia są następstwem istnienia urządzenia kolejowego.

Zobowiązania takie dotyczą przedewszystkiem wzmocnienia i konserwacyi mostów oraz budowli, leżących pod torem drogi, tudzież konserwacyi i czyszczenia ścieżek bocznych, rowów i stoków, znajdujących się po stronie kolei, jakoteż sprzątania śniegu.

Drogi publiczne nieskarbowe mogą być zajęte pod budowę kolei lokalnej tylko za zezwoleniem tych władz, które według istniejących ustaw mają prawo rozporządzania tymi drogami.

Artykuł XXVII.

W razie mobilizacyi i wojny są przedsiębiorstwa kolei lokalnych obowiązane oddać każdego czasu za stosownem odszkodowaniem ruch kolejowy do rozporządzenia dla celów wojskowych w takim zakresie i na taki przeciąg czasu, jaki władza wojskowa uzna za potrzebny (§ 70. regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852).

B. Kolejki.

Artykuł XXVIII.

Uznanie kolei za kolejkę i udzielenie koncesyi na taką kolej należy do Ministerstwa kolei żelaznych w porozumieniu z innymi Ministerstwami i z wspólnem Ministerstwem wojny.

Okres koncesyjny należy wyznaczać korporacyi autonomicznej najwyżej na lat 90, a we wszelkich innych wypadkach najwyżej na lat 60.

Jeżeli kolej niższego rzędu, na którą udzielono koncesyę jako na kolej lokalną, będzie później uznana za kolejkę, wówczas mają analogiczne zastosowanie postanowienia artykułu XXXII.

Zresztą stosują się do kolejek postanowienia rozdziału *A* ustawy niniejszej z następującymi zmianami i uzupełnieniami.

Artykuł XXIX.

Wpływ państwa na budowę i ruch kolejek ogranicza się jedynie:

1. do zezwolenia na budowę i przeprowadzenie trasy kolei, w szczególności do zatwierdzenia projektów generalnych i szczegółowych na podstawie komisyjnego zbadania, i to tak co do pierwszego założenia, jak też co do budowli uzupełniających i przebudowań;

2. do przestrzegania względów policyi bezpieczeństwa;

3. do ochrony sąsiadów, graniczących z koleją i innych osób interesowanych od niebezpieczeństwa pożaru i innych uszkodzeń wskutek budowy i ruchu kolei.

Artykuł XXX.

Przedsiębiorstwa kolejek są zobowiązane do świadczeń, ciążących na przedsiębiorstwach kolei lokalnych wobec zarządu wojskowego, tylko o tyle, o ile świadczenia te są wykonalne ze względu na budowę kolei i urządzenie ruchowe.

Tak samo jak koleje lokalne są kolejki obowiązane do bezpłatnego przewożenia funkcyonaryuszy nadzoru państwowego, którzy jadą w służbie i należycie się wylegitymują, oraz ich pakunków.

Od wszelkich innych bezpłatnych świadczeń na cele publiczne (na rzecz zarządu pocztowego i telegraficznego, policyi, straży skarbowej itd.) są kolejki uwolnione.

Artykuł XXXI.

Ustanowienie cen przewozu osób i towarów, jakoteż należytości pobocznych zastrzeżone jest przedsiębiorstwom kolejek pod warunkiem zupełnie równomiernego traktowania osób, które używają kolei do jazdy lub przewozu rzeczy.

Zniżki taryfowe w obrocie towarowym należy najpóźniej na trzy dni przed ich wprowadzeniem ogłaszać publicznie w sposób, ustanowiony przez Ministerstwo kolei żelaznych i podawać do wiadomości władzy nadzorczej.

Wszelkie inne zarządzenia taryfowe należy najpóźniej na ośm dni przed ich wprowadzeniem ogłaszać publicznie w sposób, ustanowiony przez Ministerstwo kolei żelaznych i podawać do wiadomości władzy nadzorczej.

Władza nadzorcza jest upoważniona do zezwolenia na odstąpienie od tych terminów w przypadkach godnych uwzględnienia.

Jeżeli kolej w trzech po sobie następujących latach dawała z własnych czystych dochodów po dopełnieniu zobowiązań pożyczkowych najmniej 6 procent rocznie na oprocentowanie i umorzenie reszty kapitału zakładowego, wówczas ma rząd prawo ustanowić po wysłuchaniu przedsiębiorstwa zniżone taryfy maksymalne dla obrotu osobowego i towarowego. Przytem należy jednak uwzględnić tak interesa publiczne, jak i trwałe zabezpieczenie tego 6procentowego przychodu.

Postanowienie powyższe nie ma zastosowania do kolejek, na których utrzymuje się ruch na rachunek korporacyi autonomicznych.

Przy nadawaniu koncesyi na kolejki może rząd zastrzedz sobie także dalej idący wpływ na ustanawianie taryf osobowych i towarowych; gdy koncesyę otrzymała korporacya autonomiczna, ma zastrzeżenie to zastosowanie tylko w takim razie, jeżeli ruch nie będzie już utrzymywany na jej rachunek.

Przedsiębiorstwa kolejek mają prawo do wydawania za zezwoleniem Ministerstwa kolei żelaznych szczególnych przepisów co do przewozu, odpowiadających ich warunkom ruchowym, chociażby przepisy te były odmienne od postanowień regulaminu ruchu na kolejach żelaznych.

Artykuł XXXII.

Okres uwolnienia od podatku zarobkowego, należytości stemplowych od kuponów i należytości od kwitów procentowych, ustanowiony w artykule X., ogranicza się dla kolejek do lat 15.

Kolejkom, których założenie wymaga nadzwyczajnych kosztów z powodu trudności budowlanych, może rząd przyznać uwolnienia, wspomniane w ustępie 1., najwyżej na przeciąg lat 25.

Kolejki, koncesyonowane na rzecz korporacyi autonomicznych i utrzymywane w ruchu na ich rachunek, korzystają z wspomnianych uwolnień przez 25 lat.

Rząd może przedłużyć czas trwania uwolnień do tej najdalszej granicy także wówczas, gdy kolejka przechodzi do wyższego rodzaju ruchu (ruchu lokalnego), wymagającego nakładu kapitału.

Co do obliczania terminów należy stosować w odpowiedni sposób postanowienia artykułu X. niniejszej ustawy.

Przewóz osób na kolejkach, koncesyonowanych na podstawie niniejszej ustawy, albo które za takie uznane zostały, podlega podatkowi od biletów kolejowych według postanowień ustawy z dnia 19. lipca 1902, Dz. u. p. Nr. 153, obowiązujących co do kolejek.

Artykuł XXXIII.

Rząd może przy nadawaniu koncesyi na kolejki:

1. pominąć zastrzeżenie prawa wykupna na rzecz państwa według artykułu XXIV. i

2. zrzec się prawa przepadku na rzecz państwa w myśl § 8. ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Jeżeli przy nadawaniu koncesyi zachodzą warunki, uzasadniające według artykułu XXIV., ustęp drugi, prawo wykupna na rzecz jednego z królestw i krajów lub jednej z korporacyi krajowych, uprawnionych do pobierania opłat, wówczas potrzeba zgody tychże, aby pominąć także ich prawo wykupna. Jeżeli jednak stosunki te zajdą dopiero później, wówczas przez zrzeczenie się państwa odpada także to prawo wykupna.

Co do kolejek, na które korporacye autonomiczne otrzymały koncesyę, nie istnieje wobec państwa ani prawo wykupna, ani przepadku.

Prawa te mogą być zastrzeżone tylko na ten wypadek, jeżeliby koncesya przejdzie na osobę trzecią lub będzie wykonywana na jej rachunek.

C. Postanowienia końcowe.

Artykuł XXXIV.

Przepisy co do prac przygotowawczych przy kolejach lokalnych i kolejkach, co do wygotowania operatów technicznych i urzędowego postępowania z nimi, wreszcie co do budowy takich kolei i ruchu na nich winno się wydać drogą rozporządzenia.

W tej mierze zwrócić należy uwagę na to, aby postępowanie było jak najprostsze i jak najszybsze, tudzież aby budowa i urządzenia ruchu doznawały jak największych ułatwień i mogły być jak najtańsze.

Artykuł XXXV.

Postanowienia ustawy niniejszej mogą być stosowane także do istniejących już kolei w rodzaju, określonym w artykule I. niniejszej ustawy, z tem ograniczeniem, że tylko te ulgi podatkowe, stemplowe i należytościowe mają im przypaść w udziale, z których przedsiębiorstwa odnośne korzystają na podstawie swej koncesyi i ustawy, na której koncesyę oparto.

Ułatwienia, oparte na koncesyi wydanej przed wejściem niniejszej ustawy w życie albo na innem zarządzeniu państwowem, pozostają wobec tego nienaruszone nawet wówczas, jeżeli wychodzą poza zakres, w którym mogłyby być przyznane według ustawy niniejszej.

Uwolnienie od stempli i należytości, przewidziane w artykule VIII., l. 1, lit. *c*, ma zastosowanie także w razie fuzyi istniejących kolei niższego rzędu.

Artykuł XXXVI.

Uchyla się postanowienia artykułów XX., XXI. i XXII. ustawy z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85.

Ulgi, przyznane dotychczas na podstawie tych artykułów i ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pozostają i nadal w mocy.

Artykuł XXXVII.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Równocześnie traci moc obowiązującą ustawa z dnia 29. grudnia 1908, Dz. u. p. Nr. 264.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi kolei żelaznych, Memu Ministrowi spraw wewnętrznych, Memu Ministrowi sprawiedliwości i Memu Ministrowi skarbu.

Bad Ischl, dnia 8. sierpnia 1910.

Franciszek Józef wlr.

Bienerth wlr. **Biliński** wlr.
Haerdtl wlr. **Wrba** wlr.
Hochenburger wlr.