

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LIII. — Wydana i rozesłana dnia 31. lipca 1909.

Treść: (№ 114 i 115.) 114. Rozporządzenie, którem w wykonaniu artykułu X., l. 3. ustawy z dnia 25. października 1896 ustanawia się na rok 1909. wysokość opustu z podatku gruntowego i budynkowego, tudzież sumę ogólną podatku zarobkowego i stopę podatkową dla przedsiębiorstw, obowiązanych do publicznego składania rachunków, a wymienionych w § 100., ustęp 1. i 5. przytoczonej ustawy. — 115. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Berhomet nad Seretem do Łopusznej.

114.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 20. lipca 1909,

którem w wykonaniu artykułu X., l. 3. ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, ustanawia się na rok 1909. wysokość opustu z podatku gruntowego i budynkowego, tudzież sumę ogólną podatku zarobkowego i stopę podatkową dla przedsiębiorstw, obowiązanych do publicznego składania rachunków, a wymienionych w § 100., ustęp 1. i 5. przytoczonej ustawy.

W wykonaniu artykułów IV. do XI. ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220 o bezpośrednich podatkach osobistych postanawia się, że opust z podatku gruntowego na rok 1909 wynosić ma piętnaście procent, a opust z podatku budynkowego, z wyjątkiem pięcioprocentowego podatku od dochodu z budynków czasowo wolnych od podatku, dwanaście i pół procent.

Indywidualny rozkład opustu w podatkach realnych uskuteczniiony będzie według postanowień rozporządzenia Ministerstwa skarbu z dnia 15. grudnia 1897, Dz. u. p. Nr. 297.

Opust z powszechnego podatku zarobkowego wynosić ma i na rok 1909. dwadzieścia pięć procent tej kwoty, którą wzięto za podstawę przy obliczeniu ogólnej sumy podatku zarobkowego (artykuł VIII., § 11. ustawy z dnia 25. października

1896, Dz. u. p. Nr. 220). Opust ten wzięto już w całości w rachubę przy ustanowieniu ogólnej sumy podatku zarobkowego, oznaczonej na okres rozkładu 1908/1909, w myśl § 11. powołanej ustawy na 36,632.889 K 26 h.

Stopę opodatkowania przedsiębiorstw, określonych w § 100., ustępie 1. i 5. ustawy powyższej a obowiązanych do publicznego składania rachunków, ustanawia się na rok 1909. na dziesięć od sta dochodu, podlegającego opodatkowaniu.

Biliński wlr.

115.

Dokument koncesyjny z dnia 29. lipca 1909,

na kolej lokalną z Berhomet nad Seretem do Łopusznej.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Spółce akcyjnej „Koleje lokalne bukowińskie“ żądaną koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei poruszanej lokomotywą, która ma być wykonana jako normalnotorowa kolej lokalna od stacji Berhomet nad Seretem na linii kolei lokalnej Spółki Hliboka—Berhomet przez Meżybrody do Łopusznej, z uwzględnieniem kolei podjazdowej Spółki z Berhomet nad Seretem do Meżybrodów. będącej przedmiotem reskryptu e. k. Ministerstwa handlu z dnia

10. maja 1886, l. 15893, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, i z dnia 29. grudnia 1908, Dz. u. p. Nr. 264, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do linii Meżybrody—Łopuszna kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyonaryuszka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

§ 2.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest ukończyć budowę koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotową kolej na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu przez cały okres koncesyjny a mianowicie co do obrotu towarowego w ładunkach całowozowych bez przerwy, natomiast co do przewozu osób i pakunków podróźnych co najmniej od 1. lipca do 31. sierpnia każdego roku.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć ma koncesyonaryuszka na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokowania pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§ 3.

Do wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszce prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszce także odnośnie do tych kolei podjazdowych, ewentualnie wybudować się mających, których wykonanie zarząd państwowy uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i ruchu na niej ma koncesyonaryuszka stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, oraz do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852, tudzież

do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Zresztą uważać należy w mowie będącą koleją lokalną z Berhomet nad Seretem do Łopusznej za istotną część składową przedsiębiorstwa, będącego przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. sierpnia 1885, Dz. u. p. Nr. 141, i dokumentu koncesyjnego z dnia 23. października 1899, Dz. u. p. Nr. 215, a obejmującego koleje lokalne z Hatny do Dołhopola, z Hlibokiej do Berhomet z odgałęzieniem Karapczów—Czudyn i z Dołhopola do Dornej Watry z odgałęzieniem Pożoryta—Louisenthal, z którym jest połączona kolej podjazdowa Wama—Ruska Mołdowycia i skutkiem tego postanowienia, zawarte w §§ 7. do 13. włącznie wspomnianego Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. sierpnia 1885, Dz. u. p. Nr. 141, ze zmianami, postanowionymi w § 6. dokumentu koncesyjnego z dnia 23. października 1899, Dz. u. p. Nr. 215, mają znaleźć zastosowanie do wszystkich wspomnianych wyżej linii kolei żelaznych jako do przedsiębiorstwa jednolitego.

Przytem wejść w zastosowanie pod względem oznaczenia ceny wykupna w miejsce postanowień, zawartych w punkcie II, lit. b, l. 2. i 5, § 6. dokumentu koncesyjnego z dnia 23. października 1899, Dz. u. p. Nr. 215, które niniejszem uchyla się, następujące postanowienia:

2. *aa)* Jeżeli wykupno nastąpi w czasie, kiedy ani co do linii głównych ani też co do jednej z pozostałych linii jednolitego przedsiębiorstwa kolejowego spółki nie zaistniał obowiązek płacenia podatków, natenczas aż do upływu okresu uwolnienia od podatków, które służyło pierwszej linii, wstępującej w obowiązek opłaty podatku, stanowi średni dochód czysty, obliczony w myśl ustępu 1, rentę wykupna, która ma być wypłacona bez pobrania podatku.

Z uwagi na to, że uwolnienie od podatku, służące liniom głównym i pozostałym liniom, upływa w różnym czasie, oznaczy się zarazem na przyszłość rentę wykupna w ten sposób, iż w każdym wypadku obliczy się za czas od dnia, w którym co do pojedynczych linii kolejowych zajdzie obowiązek płacenia podatku, przypadający na nie podatek wraz z dodatkami według stóp procentowych lat,

podług których oblicza się sumę średnią, i potrąci go z dochodów odnośnych lat tak, iż za czas po upływie wolności podatkowej, przysługującej tej linii, która ostatnia wstępuje w obowiązek opłaty podatku potrąci się z dochodów wszystkich linii odpowiadający im podatek wraz z dodatkami.

Do pozostałych reszt dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131, lit. a, ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

bb) Gdyby wykupno nastąpić miało w chwili, w której zgłosił czasowe uwolnienie od podatków co do poszczególnych albo wszystkich linii jednolitego przedsiębiorstwa kolejowego spółki, wówczas przy obliczaniu czystych dochodów rocznych uważać się będzie podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, za wydatki ruchu, podczas gdy co do dochodów linii wolnych jeszcze od podatku w czasie wykupna znajdują analogiczne zastosowanie postanowienia, zawarte powyżej pod aa).

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy dla odnośnych linii także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131, lit. a, ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnego czystego dochodu, w taki sposób obliczonego, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tego czystego dochodu.

5. Państwo zastrzega sobie prawo, iż może pożyczki zaciągnięte dla zebrania kapitału na koncesjonowane koleje, w kwocie, według zatwierdzo-

nego planu umorzenia w czasie wykupna jeszcze nie umorzonej, przejąc w każdym czasie w miejsce koncesjonaryuszki do zapłaty z własnych fundusów, w którym to wypadku przypadająca do wypłaty renta wykupna obniża się o kwotę potrzebną do oprocentowania i umorzenia oznaczonego kapitału pożyczkowego, tudzież w danym razie o odpowiadającą temu zapotrzebowaniu kwotę dodatku, który w myśl postanowień ustępu 2. ma być doliczony do dochodu przeciętnego.

Państwo zastrzega sobie dalej prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesjonaryuszce należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się to samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 2. zawierał się w tych rentach; przytem zdyskontować należy tę część rocznych rent, która odpowiada sumie potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie zatwierdzonego, imiennego kapitału zakładowego linii kolejowych będących przedmiotem wykupna a utworzonego przez wydanie obligacyi pierwszeństwa, według stopy po cztery od sta, natomiast pozostałą część tych rent po pięć od sta, licząc odsetki od odsetek.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako przecięcie z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

Wrba wlr.

