

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLIII. — Wydana i rozesłana dnia 21. czerwca 1899.

**Treść:** (№ 107—109.) 107. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Chlumca do Miestca Kralowego. — 108. Dodatek drugi, którym uzupełnia się Przepis wykonawczy do rozdziału II. ustawy z dnia 2<sup>go</sup> października 1896, o podatkach osobistych bezpośrednich. — 109. Obwieszczenie o ustanowieniu Komory głównej w Morawskiej Szenawie

## 107.

### Dokument koncesyjny z dnia 3. czerwca 1899,

na kolej lokalną od Chlumca do Miestca Kralowego.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Karolowi Friczowi, właścicielowi fabryki w Chlumcu nad Cydliną o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchomiennej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacyi w Chlumcu c. k. uprzyw. kolei północno-zachodniej austriackiej do Miestca Kralowego z dobiegiem do linii Krzynek—Miestec Kralowy kolei komercyalnych czeskich, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach 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 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

Koncesyonaryusz kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, używa dobrodziejstw w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

#### §. 2.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku

okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w sumie maksymalnej 18.000 zł. w. a. na zapewnienie oprocentowania po cztery od sta i kwoty na umorzenie pożyczki pierwszeństwa w Banku krajowym królestwa czeskiego lub w innym instytucie finansowym celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej w sumie imiennej 425.000 zł. w. a., a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

#### §. 3.

Z czystego dochodu rocznego w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy (§. 11) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

#### §. 4.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancji, wydawany będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wypłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarzenie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb będzie i pierwiej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na pod-

stawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonaryusz będzie o to prosił na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty od państwa zgłaszając się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

#### §. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensye państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

#### §. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pożyczkę wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadownictwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należnościach, któreby instytucji finansowemu pożyczającemu miały być zwracane.

Od dopłat państwa niema przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

#### §. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej od-

dać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać ma koncesyonaryusz na żądanie Rządu kaucyę w kwocie 5.000 zł. w. a. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

#### §. 8.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

#### §. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło i innych zarządzeń jakie w tym względzie będą wydane, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei 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 ruchu ustanowionych w Porządku 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 zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

#### §. 10.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych pod bezpośrednim kie-

runkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych a względnie funkcyjaryuszów, których Ministerstwo do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu ułożonego przy odpowiednim wpływie funkcyjaryuszów rządowych, z bezpośredniem współdziałaniem Rządu i ile możności według warunków stosowanych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Wszelkie materiały budowlane, tabor kolejowy, szyny i wszelkie inne części składowe kolei, jakoteż wszelkie przedmioty do jej urządzenia mają być nabywane wyłącznie z fabryk krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dozwolić może Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć wszystkiego pod temi samymi warunkami, co się tyczy ceny, gatunku i czasu dostawy, jakie ofiarują fabryki zagraniczne.

#### §. 11.

Do wykonania koncesyonowanego przedsięwzięcia kolejowego nadaje się koncesyonaryuszowi prawo przeniesienia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, wszelkich praw i obowiązków z niniejszego dokumentu wynikających na spółkę akcyjną utworzyć się mającą lub już istniejącą.

Koncesyonaryusz jest upoważniony emitować pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa w sumie imiennej 425.000 zł. w. a. według okoliczności na udziałowe zapisy długu rozłożoną, najwięcej po cztery od sta oprocentowaną a która umorzona być ma w przeciągu lat 76, licząc od dnia nadania koncesyi.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyi kasowych łącznie z odsetkami interkalarnemi, ratami amortyzacyjnymi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu

kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Statut Spółki, kontrakt zbycia pożyczki pierwszeństwa i formularze emitować się mających według okoliczności obligacyi pierwszeństwa i akcyi, tudzież plan umorzenia obligacyi pierwszeństwa i akcyi, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawodowej, dyrekcyi), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

#### §. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółkę kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei

koncesyjonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonariusza obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

Koncesjonariusz zobowiązuje się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

#### §. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) mają być podobnie stosowane zniżenia taryfowe, służące dla transportów wojskowych.

#### §. 14.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał Rząd aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariusza a koncesjonariusz będzie obowiązany zwracać Rządowi koszty z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesjonariuszem.

Dopóki kolej będzie istotnie używała gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu, koncesjonariusze stosować się mają do ustanowionych warunków ruchu a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakcie ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu i koncesjonariusz obowiązany jest poddać się takiej regulacji.

#### §. 15.

Koncesjonariusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia

31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanymi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### §. 16.

Trwanie koncesyi z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczzonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fie 7mym zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesjonariusza, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

#### §. 17.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające w razie odkupienia będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie w miejsce koncesjonariusza pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych długów, jakieby koncesjonariusz za zezwoleniem Rządu na pokrycie policzalnych kosztów założenia (§. 11, ustęp 6), zaciągnął, w kwotach zalegających jeszcze jako nieumorzona a nadto kwotę kapitału akcyjnego zalegającą jeszcze w chwili odkupienia spłaci gotówką lub obligacyami długu państwa.

Obligacye te liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki

za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolei niniejszem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe własnością koncesjonariuszów będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które, bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też na zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancyi (§. 5) lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1) z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Koncesjonariusz obowiązany jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesjonariusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonariusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego do tego celu potrzebował.

#### §. 18.

Gdy koncesya uplynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesjonariusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, l. 2.

Tak wtedy gdy koncesya uplynie jak i w razie odkupienia (§. 17), zatrzymają koncesjonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

#### §. 19.

Po utworzeniu się Spółki akcyjnej w §. 11 przewidzianej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki

sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru i interesowi finansowemu skarbu państwa dającego gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

### §. 20.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

## 108.

### Dodatek drugi

którym uzupełnia się Przepis wykonawczy do rozdziału II. ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, o podatkach osobistych bezpośrednich.

(Ogłoszony rozporządzeniem Ministerstwa skarbu z dnia 15. czerwca 1899.)

Postępowanie z temi stowarzyszeniami zarobkowymi i gospodarzami, w myśl §. 85 uwzględnionemi, które wykonywają zastępstwo Banku austriacko-węgierskiego, jakiegoś instytutu kredytowego krajowego itp.

Zbieg u podmiotu prawnego kilku przedsiębiorstw, rozmaitym stopom podatkowym podlegających.

Do artykułu 7go przydać należy następujące ustępy:

Lecz jeżeli stowarzyszenie zarobkowe i gospodarze, w myśl §. 85go uwzględnione, oprócz właściwych czynności stowarzyszenia, wykonywa jako podrzędne zatrudnienie poboczne lecz jako samodzielną, w sobie zamkniętą gałąź przemysłu, także jeszcze zastępstwo Banku austriacko-węgierskiego, jakiegoś instytutu kredytowego krajowego itp., pozwala się, żeby ze stowarzyszeniem takim postępowano według postanowień powszechnych tylko co do dochodu z wzmiankowanego zatrudnienia pobocznego, co się zaś tyczy jego właściwej czynności jako stowarzyszenia, to jest co się tyczy zysku z niej osiągniętego, żeby je uważano za przedsię-

biorstwo w myśl §. 85go uwzględnione. Stowarzyszenia roszczące sobie pretensję do tego rozdziału ich czynności pod względem prawa podatkowego, obowiązane są utrzymywać osobne zapiski do obu działów swego przedsiębiorstwa i przekładać je do wymierzenia podatku.

Gdyby w wzmiankowanym zatrudnieniu pobocznem poniesiono straty, takowe przed wykonaniem przepisanego w §. 100, ustęp 11 (artykuł 42) obliczenia podstawy opodatkowania potrącić należy z intryaty przedsiębiorstwa w myśl §. 85go uwzględnianego.

W artykule 34 po l. 3, która na przyszłość oznaczana będzie l. 3 a, przydać należy:

3 b. Nakoniec zachodzi wyjątek od pravidła pod l. 1 ustanowionego, także jeszcze w tych przypadkach, w których podmiot prawny, rozdziałowi II podlegający, wykonywa kilka przedsiębiorstw, a ich czyste intryaty podlegają stosownie do §. 100 rozmaitym procentom podatkowym. W przypadkach tych nie trzeba intryat czystych ściągać w jedną sumę, lecz do każdej z osobna czystej intryaty zastosować należy procenty podatkowe dla odnośnego rodzaju przedsiębiorstw ustanowione.

Tyczy się to w szczególności przypadków wzmiankowanych w ostatnich ustępach artykułu 7, jakoteż kas oszczędności, które oprócz czynności takim kasom właściwych, wykonywają inne przedsiębiorstwa (tu należą oddziały do listów zastawnych, zakłady zastawnicze, stowarzyszenia zaliczkowe itp.).

Lecz także i w tych przypadkach straty poniesione przez jedno przedsiębiorstwo potrącać należy z intryaty drugiego przedsiębiorstwa, a względnie. jeżeli istnieje kilka przedsiębiorstw, od których wymierzone być mają rozmaite procenty podatkowe, potrącać je należy z intryat innych przedsiębiorstw.

Kaizl r. w.

## 109.

### Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 15. czerwca 1899,

o ustanowieniu Komory głównej w Morawskiej Szenawie.

Dnia 1. lipca 1899 rozpocznie czynności swoje Komora główna I. klasy w Morawskiej Szenawie ustanowiona, która została upoważniona także do ekspedycyowania towarów z stosowaniem skróconego postępowania awizacyjnego.

Kaizl r. w.