

Sprawozdanie

Komisji drogowej o projekcie ustawy drogowej.

W y s o k i S e j m i e !

Wydział krajowy wykonując przeszłoroczną uchwałę Wysokiego Sejmu przedłożył projekt nowej ustawy drogowej.

Komisja drogowa po zbadaniu tego projektu i przeprowadzeniu obszernej dyskusji, zgodziła się na wnioski Wydziału krajowego i przyjęła je we wszystkich zasadniczych punktach. Sprawozdanie niniejsze ograniczyć się musi, choćby tylko ze względu na krótkość czasu, do wskazania głównych zasad i treściwego przedstawienia motywów, któremi się kierowała tak Komisja jak i Wydział krajowy.

Najważniejsza zmiana, jaką Wydział krajowy do ustroju ustawy drogowej wprowadza, dotyczy rozkładu powinności na utrzymanie dróg gminnych służących. Zamiast obecnie przepisanej prestacyi 4 dni pieszych od każdego numeru domu, ma według projektu nowej ustawy każda rodzina względnie partya odrabiać dwa dni piesze (§. 16). Ponieważ według dat statystycznych liczba partyj, prowadzących samoistne gospodarstwo domowe, nie jest w naszym kraju znacznie wyższą od numerów domów, przeto postanowienie to nowej ustawy drogowej obniża zasób powinności drogowych z tego źródła pochodzących blisko o połowę. Następnie projekt obecny znosi obowiązek obszarów dworskich dostarczania materiału drewnianego na budowę mostów. Wobec tych dwóch zniżek nie można było uniknąć podniesienia zasobu na potrzeby dróg gminnych z trzeciego źródła, z którego zasoby te czerpać można t. j. z podatku. Jakoż § 24. projektu postanawia, iż każdy, kto opłaca podatek bezpośredni, niszcza na rzecz funduszu powiatowego dróg gminnych 10⁰/₀ podatków bezpośrednich. Według obecnie obowiązującej ustawy (§. 12.) dodatek ten wynosi 3⁰/₀ podatków, zatem podniesienie wynosi 7⁰/₀ podatków.

Jednakowoż w rzeczywistości podniesienie to jest znacznie niższe, gdyż już dzisiaj wiele Rad powiatowych uchwała prócz tych obowiązkowych 3⁰/₀ jeszcze osobną dotację na powiatowy fundusz dróg gminnych, która wynosi 2, 3 lub 4⁰/₀, a nawet i więcej.

Rezultatem tych postanowień jest to, że nowa ustawa przenosi w większej jak dotąd mierze ciężar utrzymania dróg gminnych na podstawę podatkową, a z tego wynikają dalsze konsekwencye.

Ustrój gminnych urzędzeń w naszych wsiach jest tak wadliwy, że, chcąc uniknąć marnowania funduszy, a zapewnić skuteczną administrację przynajmniej ważniejszym drogom gminnym, należało zarząd dróg gminnych oddać w znacznej mierze Wydziałom powiatowym.

Komisja drogowa jest świadomą pewnych niedogodności i trudności, jakie tego rodzaju zcentralizowanie spraw lokalnych za sobą pociąga, jednak widząc, iż w dzisiejszych naszych stosunkach nie da się to uniknąć, musiała się na te postanowienia zgodzić i uważa je za korzystne dla rozwoju naszych komunikacyj. Wydział powiatowy prowadzić przeto będzie cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg gminnych ważniejszych, nazwanych w ustawie drogami I. klasy, a nadzorować

miejscowe zarządy drogowe co do dróg gminnych II. klasy. Budowa mostów w całym powiecie zależeć będzie również wprost od Wydziału powiatowego, który koszta utrzymania mostów pokrywać będzie z powiatowego funduszu dróg gminnych. Rzeczą jest pewną, że zakres działania Wydziałów powiatowych znacznie się przez to wszystko wzmoże, co spowoduje potrzebę powiększenia personalu służby drogowej. Z drugiej strony można żywić nadzieję, że stan dróg gminnych na zwiększonej opiece Wydziałów powiatowych znacznie skorzysta.

Komisya drogowa nie widzi potrzeby wymieniania i przytaczania innych zmian, które Wydział krajowy do ustawy drogowej wprowadza, gdyż sprawozdanie Wydziału krajowego, z obszernym motywowaniem, znajduje się w rękach wszystkich posłów, a w wielu z tych kwestyj Komisya wypowiedziała swe zapatrywania w dawniejszych swych sprawozdaniach, na które niech jej wolno będzie obecnie się powołać.

Pozostaje jeszcze Komisji wskazać na ważniejsze poprawki, które do projektu Wydziału krajowego wprowadziła i takowe pokrótce uzasadnić.

W §. 7., traktującym o datkach dobrowolnych na rzecz dróg, nowo budować się mających, wprowadził Wydział krajowy zbyt liczne szczegółowe przepisy, które zdaniem komisji w regulaminie wykonawczym miejsce znaleźć powinny. Paragraf ten został przeto znacznie skrócony i zawiera w naszej stylizacji tylko zasadnicze postanowienie.

W §. 9. dodano, na żądanie p. Komisarza rządowego, ustęp o mytach nadanych jako regale.

Dla objaśnienia ostatniego ustępu §. 23. nadmienia się, w myśl uwag poczynionych przez c. k. Rząd, iż ustęp ten w ten sposób rozumieć należy, że Wydział powiatowy ma obowiązek uwalniania od prestacyj drogowych kontrybuentów, zostających w zupełnym ubóstwie lub do roboty niezdolnych.

W §. 27., który normuje, w jakich wypadkach i pod jakimi warunkami może być nałożony przymusowy datek na strony odnoszące korzyści z budowy lub rekonstrukcyi drogi publicznej, Komisya wprowadziła znaczne zmiany. Komisya jest tego zdania, że datek taki, nałożony być może tylko na takie strony interesowane, które z budowy lub rekonstrukcyi drogi odnoszą „znaczne“ korzyści; interesowanemi mogą być osoby fizyczne lub moralne, a zatem tak ludzie prywatni jak i przedsiębiorstwa, instytucye, gminy, powiaty itd. Niewątpliwie każda nowa droga przynosi korzyści wszystkim, którzy w pobliżu tej drogi mieszkają lub swe posiadłości mają, ale jeżeli ta korzyść nie przynosi tej zwykłej miary, która jest połączoną z każdą drogą, to nie można na tem opierać żądania datków nadzwyczajnych od osób, które, płacąc podatki i spełniając inne powinności drogowe, mają zarazem prawo do tych korzyści, jakie droga zwykle każdemu przynosi. Dla uzasadnienia nadzwyczajnych datków, potrzeba, aby istniały nadzwyczajne, niezwykle korzyści. Naturalnie, mogą tu zachodzić najrozmaitsze wypadki i kombinacye, gdyż takich interesowanych, którzy odniosą nadzwyczajne korzyści, może być w jednym wypadku kilku lub więcej, a w drugim będzie tylko jeden; — również korzyści, ich mogą być rozmaite i w różnej wysokości. Rzeczą będzie najwyższych władz krajowych wydawać w tej mierze orzeczenia, po przeprowadzeniu dokładnych badań i dochodzeń. Gdy jednak każda droga publiczna powinna z natury rzeczy przynosić korzyści nietylko osobom pojedynczym, ale przede wszystkim ogółowi, przeto należy postanowić, iż datki, które na interesowanych przymusowo nałożone być mogą, nie powinny przekraczać pewnej stałej normy, co zarazem służyć ma jako zabezpieczenie od zbytniego przeciążenia pojedynczych kontrybuentów.

W projekcie komisyjnym norma ta ustanowioną jest na 30% kosztów budowy.

Na poczet datków, które przymusowo nałożone być mogą, należy jednak policzyć te datki, które strony interesowane, pociągnięte do przymusowych datków, dobrowolnie złożyć się zobowiązują, n. p. jeżeli na kogoś wypadalby datek przymusowy w kwocie 500 zł., a on obowiązuje się dobrowolnie złożyć 300 zł., to można na niego nałożyć przymusowo tylko 200 zł. tak, iżby razem uiscił kwotę 500 zł.

Dla uniknięcia nieporozumienia zaznacza tutaj Komisya, że postanowienia, objęte tym paragrafem, nie mają nic wspólnego z zasadą, na której opierała się dawna t. z. konkurencya drogowa, która nie uwzględniała zupełnie, jakie kto odnosił korzyści, tylko rozdzielała koszta budowy dróg na opodatkowanych w pewnym okręgu

konkurencyjnym w stosunku opłacanych podatków. Postanowienia proponowane przez Komisję polegają na zupełnie odmiennej zasadzie, które zyskały sobie uznanie i zastosowanie w obcych ustawach drogowych.

W §. 37. dodano jako ustęp dziesiąty przepis, iż Wydział powiatowy obowiązany jest w ciągu lat sześciu sporządzić kataster dróg powiatowych i gminnych. Kataster taki jest dla wielu względów pożądany, a przyczyni się w wielu wypadkach do uchylenia sporów co do pytania, które drogi jako publiczne uważane być mają.

§. 43. postanawia, iż w 30 miastach większych, które podlegają ustawie gminnej z 13. marca 1889 r., prestacje drogowe nie będą in natura odrabiane, tylko że obliczy się je na pieniądze i że wypadającą z tej zmiany kwotę rozłoży Rada gminna według podatków na wszystkich w gminie opodatkowanych. Przepis taki znajduje się już w dzisiaj obowiązującej ustawie, ale rozciąga się tylko na 19 miast, podczas gdy według projektu nowej ustawy obejmie on 30 miast większych. Miasta te utrzymują dla swoich potrzeb urzędników technicznych, a niektóre z nich jak n. p. Przemysł, mają zorganizowane biuro techniczne. Dlatego miastom tym można zupełnie oddać cały zarząd dróg gminnych w ich obrębie i to też jest w drugim ustępie tego paragrafu postanowione. Z tem łączy się przepis, iż miastom tym należy się będzie z powiatowego funduszu dróg gminnych stały roczny zasiłek, wynoszący 3% podatków bezpośrednich, w gminie płaconych. Skutkiem tego postanowienia miasta na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych płacić będą nie 10% ale 7%. Jeżeli zważymy, że dotychczasowy stały, ustawą przepisany dodatek na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych wynosił 3%, to wynika, iż w miastach obowiązek ten podniósł się o 4%. Jestto w wielu wypadkach tylko pozorne podwyższenie, gdyż wiele Rad powiatowych widząc, że ten 3% dodatek jest dla ich potrzeb za mały, uchwały na rzecz dróg gminnych osobną dotację, czyli osobny dodatek, do czego §. 26. obecnie obowiązującej ustawy drogowej je zniewala.

Dodatek ten (oprócz owych 3%) jest w wielu miastach już obecnie wyższy, a nawet nieraz znacznie wyższy jak te 4%, o które w miastach projekt ustawy dodatek na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych powiększa; i tak: w preli-minarzach powiatowych funduszu dróg gminnych na r. 1896. wstawionem są, prócz ustawą oznaczonych 3%, następujące dodatki: w Bochni $7\frac{1}{2}\%$, w Buczaczu $9\cdot7\%$, Gródek $6\cdot5\%$, Jasło 7% , Kołomyja 5% , Sambor 4% , Sanok 5% , Nowy Sącz $4\cdot4\%$, Wadowice 5% , Wieliczka 8% , Podgórze 8% , Złoczow $5\cdot5\%$, Żółkiew 6% , a nawet Tarnopol 15% , a Gorlice 16% . Inne miasta płacą niższe dodatki: Drohobycz 3% , Przemysł 3% , Stryj 3% — i w tych miastach podwyższenie wynosić będzie 1% podatków, Rzeszów płaci $2\cdot5\%$, Tarnów 2% , Brody $2\cdot1\%$, Jarosław $1\cdot5\%$.

Są tylko cztery miasta, które z tego tytułu dotąd żadnego dodatku nie płaciły t. j. Brzeżany, Jaworów, Stanisławów i Trembowla — jednak zważyć należy, że już obecnie Rady powiatowe mają prawo każdego czasu takie dodatki do podatków nałożyć lub podwyższyć. Oczywiście, że przy powzięciu takich uchwał współdziałają reprezentanci miast, które w Radach powiatowych licznych mają reprezentantów i z natury rzeczy często tak na same uchwały, jak i na ich wykonanie i przeprowadzenie znaczny a nawet przeważny wpływ wywierają.

Komisya drogowa jest zdania, że te okoliczności, te cyfry i obecnie obowiązujące normy prawne dostatecznie jej wnioski co do §. 43. uzasadniają.

To są najważniejsze zmiany i poprawki, które komisya do projektu ustawy drogowej przez Wydział krajowy przedłożonego wprowadziła. Wprowadzono także wiele innych merytorycznych i stylistycznych poprawek, nie wymienia się ich tu szczegółowo, ponieważ są mniejszej wagi i po większej części same się tłómaczą.

Do Wysokiego Sejmu wpłynęły bardzo liczne petycje, żądające zmiany ustawy drogowej i to po największej części zupełnie równobrzmiące i niezawierające żadnego motywowania.

Komisya drogowa uznaje te petycje za załatwione przez wniesienie projektu ustawy drogowej.

Komisya drogowa przeto wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony projekt ustawy i uznać petycye:
L. 298, 341, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 421, 422, 423, 447, 451,
494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 520, 577, 578, 635, 643, 644, 645, 646, 647, 648,
649, 650, 651, 830, 960, 961, 962, 963, 1360, 1361, 1362, 1363, 1364, 1365, 1366,
1367, 1368, 1369, 1370, 1371, 1372, 1373, 1374, 1442, 1732, 1733, 1734, 1735, 1736,
1737, 1738, 1739, 1741, 1742, 1743, 1744, 1745, 1784, 1923, 1961, 1962, 1963, 1964,
1965, 1966, 1967, 2216, za załatwione.

Lwów, 7. lutego 1897.

Przewodniczący:

Józef Męciński w. r.

Sprawozdawca:

Gustaw Romer w. r.

U s t a w a

z dnia 1897. dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wiel-
kiem Księstwem Krakowskiem o prestacyach, funduszach i kompetencyi co
do dróg publicznych nierządowych.

I. Ogólne postanowienia.

§. 1.

Ustawa niniejsza obejmuje postanowienia o drogach kra-
jowych, powiatowych, gminnych I. klasy i gminnych II. klasy.

§. 2.

Drogami krajowemi są drogi obecnie pod tą nazwą istnie-
jące i te, które ustawa krajowa za krajowe uzna.

§. 3.

Drogami powiatowemi są drogi obecnie pod tą nazwą
istniejące i te, które Rada powiatowa za powiatowe uzna.

§. 4.

Drogami gminnemi I. klasy są te drogi, które na wniosek
Wydziału powiatowego uzna Wydział krajowy za drogi gminne
I. klasy; przy czem w pierwszym rzędzie należy uwzględnić te
drogi, które przy udziale zasiłku z funduszu krajowego zbudow-
wane zostały lub budowane być mają.

§. 5.

Drogami gminnemi II. klasy są drogi, istniejące w grani-
cach gminy i obszaru dworskiego, do publicznego użytku
przeznaczone, a nie objęte §§. 2., 3. i 4. ani też ustawą o pu-
blicznych dojazdach kolejowych oraz te, które za drogi gminne
II. klasy uznane będą przez Radę gminną za porozumieniem
z przełożonym obszaru dworskiego i za zgodą Wydziału po-
wiatowego.

§. 6.

Mosty i przewozy nie mniej też budowy sztuczne i wszel-
kie urządzenia, przeznaczone do uzupełnienia, ochrony lub bez-
pieczeństwa dróg, uważane będą za przynależności tej drogi,
na której lub przy której się znajdują; ze względu jednak na
szczególną ważność lub kosztowność budowy może zrobić wy-

jątek od tego prawidła Sejm krajowy, przyjmując koszta budowy lub utrzymania tych przedmiotów na fundusz krajowy, a co do dróg gminnych (§§. 4. i 5.) także Rada powiatowa, przyjmując je na fundusz powiatowy.

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 d. 14. marca 1875. dz. u. kr. Nr. 33. wraz z odnośnemi ustawami i przepisami.

§. 7.

Przed założeniem lub przebudowaniem drogi publicznej (§. 2., 3., 4. i 5.) należy przeprowadzić rokowania ze stronami interesowanemi co do konkurencyi dobrowolnej, a nadto uzyskać przyzwolenie właściwych władz co do względów politycznych i wojskowych, jeżeli idzie o drogę krajową, powiatową lub gminną I. klasy.

Szczegółowe przepisy w tej mierze zawierać będzie wykonawczy regulamin drogowy (§. 44.).

§. 8.

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.

Jeżeli właściciel przedmiotu wywłaszczonego nie zadowolą się wynagrodzeniem, ofiarowanem mu przez zarząd drogowy lub oznaczonem przez władzę administracyjną, orzekającą o dopuszczalności wywłaszczenia, może udać się na zwykłą drogę prawa o przeprowadzenie sądowego oszacowania, co jednak nie wstrzymuje wykonania orzeczenia ekspropriacyjnego i oddania przedmiotu wywłaszczonego na rzecz drogi publicznej, jeżeli zarząd drogowy złoży do depozytu wynagrodzenie, oznaczone przez władzę administracyjną.

§. 9.

Ustanowienie zasad, na podstawie których odbywa się pobór myta na drogach publicznych nierządowych, 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.).

Koncesya na pobór myta: drogowego, mostowego i przewozowego na innych drogach publicznych udzieloną być może na podstawie uchwały Sejmu krajowego i za Cesarskiem zezwoleniem.

Do udzielenia koncesyi na pobór myta kopytkowego potrzeba ustawy krajowej.

Udzieloną koncesya mytnicza (ustęp 3. i 4.), której termin upływa, może być przedłużoną, ilekroć zachodzi potrzeba, przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem na dalszy, stosownie wymierzony okres czasu, jeżeli istnieją te same warunki, z powodu których udzielenie koncesyi nastąpiło.

Jeżeliby nie przyszło do porozumienia między Wydziałem krajowym i c. k. Namiestnictwem, sprawa odnowienia koncesyi winna być przedłożoną Sejmowi krajowemu na sesyi najbliższej dla powzięcia uchwały w myśl postanowień o udzielaniu koncesyi mytniczych.

Wszelkie dotychczasowe prawo do poboru myta, nadane bez terminu na czas nieograniczony, ustanie z końcem 1900. r., jeżeli nie będzie odnowione w sposób powyżej przepisany (ustęp 3. i 4.). Wyjątek stanowią przywileje mytnicze, nadane jako regalia przed wejściem w życie ustawy drogowej z 1866. r., które w powyższym terminie mają być poddane rewizyi i co do których stosownie do wyniku wydane będą osobne postanowienia w drodze właściwej.

§. 10.

Zaniechanie drogi krajowej jako takiej nastąpić może tylko na mocy ustawy krajowej, drogi zaś powiatowej lub gminnej (§§. 4. i 5.) na podstawie uchwały Rady powiatowej i za przyzwoleniem Wydziału krajowego i c. k. Namiestnictwa względnie powiatowej władzy politycznej, gdy idzie o zaniechanie drogi gminnej.

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

Zaniechana droga krajowa równie jak zaniechana droga powiatowa lub gminna I. klasy ma być uznana za drogę gminną II. klasy, o ile jest potrzebna do użytku publicznego, a nie została przeznaczona do założenia lub urządzenia drogi publicznej innej kategorii.

§. 11.

Grunt drogi zaniechanej, niepotrzebny do założenia lub urządzenia drogi publicznej tej samej lub innej kategorii, sprzedanym będzie na korzyść funduszu tej kategorii dróg, do której droga ta należała, w regule właścicielom bezpośrednio z drogą stykających się gruntów w miarę ich z nią stykania się.

Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych (§§. 4. i 5.), po zadecydowaniu zaniechania drogi, zarządzi natychmiast oszacowanie jej przez znawców nieinteresowanych, następnie zawiadzie o zapłacenie ceny szacunkowej tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają. Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 60 od zawiadzenia złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

§. 12.

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.

§. 13.

Koszta budowy i utrzymania drogi krajowej ponosi fundusz krajowy.

Czy i w jakiej mierze powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do tych kosztów,

oznaczonem będzie przy uznaniu drogi za krajową (§. 2.) w każdym poszczególnym wypadku ustawą krajową.

§. 14.

Koszta budowy i utrzymania drogi powiatowej ciężą przede wszystkim na funduszach właściwego powiatu, a Rada powiatowa winna corocznie uchwalać dotację potrzebną do utrzymania tych dróg w dobrym stanie §. 36. ust. 2.

Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z dopełnieniem tego obowiązku, a stąd sprawa komunikacji 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.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych I. i II. klasy (§§. 4. i 5.) tak na gruntach gminy jak obszaru dworskiego mają być pokrywane prestacjami (§§. 16. i 19.) i zasiłkiem z powiatowego funduszu dróg gminnych, który dla dróg gminnych II. klasy w takim tylko razie udzielony będzie, jeżeli dochody z innych źródeł, przeznaczonych specjalnie na rzecz tych dróg, nie wystarczają na pokrycie niezbędnych potrzeb (§. 25. ust. 2).

§. 16.

Prestacje na rzecz dróg gminnych (§§. 4. i 5.) wymierza się w sposób następujący:

1. Od każdej rodziny względnie partyi, prowadzącej samoistne gospodarstwo domowe, a zamieszkałej w gminie lub na obszarze dworskim, odrabiać należy rocznie dwa dni piesze.

2. Zarządowi drogowemu wolno będzie, w razie uznanej przez niego potrzeby, zamienić niewykupioną (§. 18.) robotę pieszą na ciągłą w stosunku dwóch dni pieszych do jednego dnia ciągłego.

Drogą tej zamiany żądać można roboty ciągłej tylko od kontrybuenta posiadającego bydło zaprzężne.

3. W razie kosztowniejszej budowy lub rekonstrukcji drogi gminnej, służy Radzie powiatowej prawo nałożenia na kontrybuentów odnośnej miejscowości obowiązku uiszczania prestacji nadzwyczajnej w granicach zwykłego wymiaru rocznego aż do ukończenia budowy drogi.

Od uchwały, nakładającej prestację nadzwyczajną, odwołać się można do Wydziału krajowego w sposób przepisany ustawą o Reprezentacji powiatowej.

§. 17.

Za podstawę do obliczenia prestacji rocznej (§. 16.) służyć będą spisy rodzin względnie partyi.

Spisy takie układane będą pod kontrolą Wydziału powiatowego przez miejscowy zarząd drogowy (§. 38.) co lat trzy według stanu, jaki się znajdował w gminie i na obszarze dworskim dnia 31. grudnia.

§. 18.

Każdy obowiązany do prestacji w robocie (§. 16. ust. 1. i 3.) może się od niej wykupić do końca lutego każdego roku spłatą jej wartości na podstawie ceny, ustanowionej przez Radę powiatową (§. 36. ust. 4.).

§. 19.

Jaka część z pozostałych (§§. 16. i 18.) do odrobienia prestacyi ma być użytą na rzecz dróg gminnych I. klasy, a jaka na rzecz dróg gminnych II. klasy, oznaczy Wydział powiatowy z uwzględnieniem długości i potrzeb tych dróg w każdej miejscowości.

§. 20.

Przy wykonywaniu prestacyi pieszej i ciągłej winna być ile możności wskazaną robota, jaka w jednym dniu ma być uskutecznią.

Prestacyę w naturze ogranicza się na terytoryum gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość; wolno wszakże zarządowi drogowemu użyć prestacyi do dostawy materyałów, znajdujących się w innej miejscowości z warunkiem, że dostawa ta uskutecznią być może w ciągu jednego dnia.

§. 21.

Jeżeli kontrybuent nie chce lub nie może wykonać osobiście robocizny prestacyjnej, natenczas zastąpić go może w uiszczeniu powinności drogowej tylko osoba, zupełnie uzdolniona do tej roboty.

Osoby, które nie ukończyły ośmnastego roku życia albo też wskutek starości lub kalectwa niezdolne są do roboty, nie mogą zastępywać nikogo w odbywaniu powinności drogowej.

§. 22.

Prestacya w naturze w terminie niewykupiona i mimo wezwania zarządu drogowego wcale nie odrobiona (§§ 16., 18. i 19.) lub nieodpowiednio uskutecznią (§. 20.) będzie wykonaną w miarę potrzeby na koszt i niebezpieczeństwo obowiązane.

Nieuzyte w ciągu roku prestacye mają obowiązani do końca lutego każdego następnego roku spłacić według ceny wykupna (§. 36. ust. 4. i §. 38. ust. 5.), a kwotę pieniężną stąd powstałą naczelnik gminy od członków tejże, a przełożony obszaru dworskiego od członków tegoż obszaru wnieść mają najpóźniej w ciągu dalszych dni 15 do kasy Wydziału powiatowego na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 24.).

§. 23.

Głowa rodziny odpowiedzialną jest za uiszczanie prestacyi drogowej od rodziny względnie partyi (§ 16.); za osoby będące w służbie odpowiada służbodawca.

Osoby, ustawa gminną uwolnione od ciężarów gminnych, wolne są od prestacyi drogowej (§. 16.).

Nadto uwalnia Wydział powiatowy kontrybuentów od prestacyi drogowej w wypadkach godnych uwzględnienia. Tyczy się to szczególnie osób, zostających w zupełnem ubóstwie, a z powodu wieku lub słabości niezdolnych do roboty i nie mających w rodzinie członków do niej zdolnych.

§. 24.

Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza rocznie na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych 10% podatków bezpośrednich, przypisanych mu w gminie lub na obszarze dworskim (w gminie katastralnej).

Do powiatowego funduszu dróg gminnych wpływają także dochody z wykupna względnie ze spłaty prestacyi, przeznaczonych dla dróg gminnych I. i II. klasy (§§. 18. i 22.) tudzież dochody z innych źródeł, przeznaczone na rzecz tego funduszu.

§. 25.

Z powiatowego funduszu dróg gminnych pokrywane być mają potrzeby dróg gminnych I. klasy, nieopędzone prestacjami (§. 19.).

Z funduszu tego pokrywane być mają również niedobory miejscowych funduszków dróg gminnych II. klasy udzieleniem odpowiedniego zasiłku (§. 15.) zwłaszcza na opędzenie kosztów materiału, potrzebnego do utrzymania lub odbudowania mostów na tych drogach nie mniej innych wydatków koniecznych do utrzymania tych dróg w stanie, do komunikacji publicznej przydatnym.

§. 26.

Jeżeli zwyczajne zasoby powiatowego funduszu dróg gminnych nie pokrywają wydatków, połączonych z budową i należytym utrzymaniem dróg gminnych I. klasy tudzież niedoborów miejscowych funduszków dróg gminnych II. klasy, obowiązana jest Rada powiatowa uchwalić dotację (§. 36. ust. 3.), potrzebną dla uzupełnienia powyższych zasobów i nałożyć na ten cel w braku innych funduszków stosowne dodatki do podatków bezpośrednich.

§. 27.

Na strony interesowane (osoby fizyczne lub moralne), które z wybudowania lub rekonstrukcyi 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, niezależnie od innych prestacyi, 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 przedewszystkiem na podstawie przybliżonego obliczenia fur względnie średniej wagi ładunków, po drodze lub moście przewożonych względnie przewozić się mających tudzież z uwzględnieniem datków dobrowolnie ofiarowanych.

Wysokość datków przymusowych, nałożonych na strony interesowane, razem wziętych, nie może przenosić 30% całego kosztu połączonego z budową lub rekonstrukcją drogi lub mostu.

Datki te wpływają do właściwego funduszu drogowego na rzecz drogi względnie mostu, dla których są przeznaczone.

§. 28.

Do budowy albo rekonstrukcyi drogi powiatowej lub gminnej, mającej doniosłe znaczenie pod względem komunikacji, udzielony być może zasiłek z funduszu krajowego z zastrzeżeniem dopełnienia warunków, przez Wydział krajowy przepisanych.

Jeżeli droga, zbudowana lub uregulowana przy pomocy zasiłku z funduszu krajowego, nie jest utrzymywana w należytem stanie, zaradzi temu Wydział krajowy i w razie potrzeby zastosuje środki przewidziane w §§. 14. i 35.

Wyjątkowo udzielony 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 stacyi klimatycznych.

Jeżeli powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich, uchwalone przez Radę powiatową na cele drogowe w powiecie, łącznie z 10⁰/₀ stałym dodatkiem przenoszą 20⁰/₀ tychże podatków, a mimo tego niezbędne potrzeby dróg powiatowych i gminnych własnymi zasobami powiatu i konkurencją stron interesowanych pokryte być nie mogą, natenczas przyznana być może po zbadaniu stanu rzeczy stosowna pomoc z funduszu krajowego dla zasilenia powiatowych funduszy drogowych (§. 24. i §. 36. ust. 2.)

§. 29.

Jeżeli droga krajowa, powiatowa lub gminna publiczna 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 utrzymywania ulic, placów i t. p. tudzież pokrycia kosztów odosobnych.

Wyjątek od powyższego prawidła zrobić może Wydział krajowy co do dróg krajowych, przyjmując część onych kosztów na fundusz krajowy w przypadku uwzględnienia godnym, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych publicznych, przyjmując ją w takimże razie na fundusz powiatowy względnie powiatowy fundusz dróg gminnych.

§. 30.

Jeżeli przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne lub użytkowanie kopalń i kamieniołomów albo też eksploatacja lasów nieomyconą drogę powiatową lub gminną (§§. 4. i 5.) niezwykłym sposobem zużywa, obowiązany będzie odosobny przedsiębiorca względnie posiadacz przedmiotu przewożonego do osobnych datków na utrzymanie tej drogi.

O wysokości powyższych datków i sposobie ich uiszczenia orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namieśtnictwem. Można atoli oznaczyć je także ugodą między Wydziałem powiatowym a stroną, ale tylko w czasie, zanim powyższe orzeczenie wydanem zostanie.

Wysokość tych datków ma być zastosowaną do tej miary, w jakiej zużycie drogi przez przedsiębiorstwo względnie posiadacza przedmiotu przewożonego powiększa koszta jej utrzymania, przyczem obok innych sposobów obliczenia przypadającego datku przyjąć można także za podstawę do obrachowania tegoż 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.

Powyższy datek ma być opłacany także za zużycie drogi (§§. 2., 3., 4. i 5.) omyconej, jeżeli fury nie przejeżdżają przez rogatkę, postawioną dla poboru myta drogowego.

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

§. 31.

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 osady (gminy i

obszaru dworskiego) najbliższej 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.

Stosunek, w jakim mają być dostarczeni robotnicy z gminy i obszaru dworskiego, stanowiących jedną miejscowość, oznaczy wykonawczy regulamin drogowy (§. 44.).

Wynagrodzenie za robotę oznaczy Wydział krajowy co do dróg krajowych, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych I. klasy.

§. 32.

Dochód z myta i przewozów służy do utrzymania tych dróg, na których się te myta i przewozy znajdują.

Strona prywatna, pobierająca myto na podstawie koncesyi mytniczej, obowiązana jest aż do wygaśnięcia nadanego jej prawa utrzymywać przedmiot omycony własnym kosztem i w należytem stanie.

Jeżeli gmina pobiera myto kopytkowe na potrzeby dróg, ulic i placów, dochód z tego źródła nie może być obrócony na żaden cel inny.

B) O zakresie działania Reprezentacyi i Władz w sprawach drogowych, o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzednich.

§. 33.

Sejm krajowy stanowi uchwałą:

1. o funduszach potrzebnych do budowy i utrzymania dróg krajowych;
2. o dotacyi z funduszu krajowego na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych (§. 28.).

§. 34.

Wydział krajowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg krajowych;
2. przeznaczają z dotacyi przez Sejm uchwalonej (§. 33. ust. 2.) zasiłki bezwrotne i pożyczki na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 28.).

§. 35.

Wydział krajowy prowadzi w granicach niniejszej ustawy naczelny nadzór nad kierunkiem, budową i utrzymywaniem wszystkich innych dróg publicznych nierządowych tudzież nad ich funduszami, wydaje potrzebne w tym celu instrukcje tak administracyjne i rachunkowe jakoteż techniczne i czuwa nad ścisłym wykonaniem przepisów istniejących.

Jeżeli Wydział powiatowy zaniedbuje bądź drogi powiatowe bądź drogi gminne I. klasy lub nie wykonuje należycie nadzoru nad drogami gminnymi II. klasy albo w sposób nieodpowiedni używa prestaty i funduszków drogowych, natenczas Wydział krajowy wydaje stosowne zarządzenia, a w razie potrzeby przez siebie uznanej, ustanowi za zgodą politycznej władzy krajowej na koszt powiatu własny organ w celu zastępowania Wydziału powiatowego.

Również może Wydział krajowy, w razie potrzeby przez siebie uznanej, objąć w zarząd własny budowę i utrzymanie drogi powiatowej lub gminnej I. klasy, przyczem oznaczy kwotę, która w takim razie z funduszków powiatowych względnie z powiatowego funduszu dróg gminnych w czasie trwania tego zarządu

ma być oddaną do dyspozycji Wydziału krajowego wraz z dochodami, przeznaczonymi specjalnie na rzecz drogi odnośnej.

Jeżeli Rada powiatowa nie ustanowi w czasie właściwym cen wykupna względnie spłaty prestacyi pieszej (§. 36. ust. 4.), natenczas dokona tej czynności Wydział krajowy.

Wydział krajowy rozstrzyga spory między Radami powiatowemi co do potrzeby i kierunku dróg powiatowych (§. 3.), dalej spory między Wydziałami powiatowymi co do potrzeby i kierunku nowych dróg gminnych I. klasy (§. 4.), 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 (§. 5.) i w ogólności rozstrzyga spory drogowe, w drodze odwołania się doń wniesione.

§. 36.

Rada powiatowa stanowi:

1. o budowie i kierunku drogi powiatowej, a odnośne uchwały swoje podaje do wiadomości Wydziału krajowego;
2. o funduszach potrzebnych do budowy i utrzymania dróg powiatowych (§. 14.);
3. o dotacyi potrzebnej na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 26.);
4. uchwałą, przynajmniej co 3 lata powziąć się mającą, o cenach wykupna względnie spłaty prestacyi pieszej.

§ 37.

Wydział powiatowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych tudzież dróg gminnych I. klasy (§. 4.) i o ile to uzna za potrzebne, porucza wskazane przez siebie czynności odnośne miejscowemu zarządowi dróg gminnych II. klasy;
2. nadzoruje miejscowe zarządy drogowe co do budowy i utrzymywania dróg gminnych II. klasy i kieruje odnośnemi czynnościami tychże zarządów (§. 38.), a w razie zaniedbania wydaje stosowne zarządzenia;
3. zarządza powiatowym funduszem dróg gminnych, przedkłada corocznie Radzie powiatowej preliminarz potrzeb, które z tego funduszu mają być pokryte i wyznacza zasiłki w myśl §. 25;
4. kieruje budową i sprawuje nadzór nad utrzymaniem drogi krajowej, jeżeli ta czynność przez Wydział krajowy została mu powierzona;
5. orzeka w braku porozumienia między gminą a obszarem dworskim tudzież między sąsiednimi gminami i obszarami dworskimi co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy;
6. rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych II. klasy;
7. orzeka w sprawach naruszenia całości drogi publicznej i przywrócenia jej do pierwotnego stanu;
8. w razie zaniechania drogi powiatowej lub gminnej przeprowadza całą czynność § 11. przepisaną;
9. podaje do wiadomości miejscowego zarządu drogowego uchwałę Rady powiatowej względnie Wydziału krajowego co do ceny wykupna względnie spłaty prestacyi pieszej (§. 35. ust. 4., §. 36. ust. 4. i §. 38.);
10. sporządza i utrzymuje w ewidencji kataster dróg powiatowych i gminnych, co do tych ostatnich przy współudziale gmin i obszarów dworskich.

Do katastru gróg gminnych wciągnięte być mają do lat sześciu wszystkie drogi gminne uważane jako publiczne.

§. 38.

Zarząd dróg gminnych II. klasy (miejscowy zarząd drogowy) składa się z naczelnika gminy i przełożonego obszaru dworskiego.

W miejscowościach, w których obszar dworski wcielony jest do gminy, miejscowy zarząd drogowy należy do zakresu działania zwierzchności gminnej względnie magistratu.

Miejscowy zarząd drogowy prowadzi całą techniczną i ekonomiczną administrację dróg gminnych II. klasy, do niego należy staranie, aby te drogi w dobrym stanie były utrzymywane.

Tenże zarząd kieruje budową i dozoruje utrzymania drogi gminnej I. klasy w granicach odnośnej miejscowości, o ile mu ta czynność przez Wydział powiatowy została powierzona (§. 37. ust. 1).

Miejscowy zarząd drogowy ogłasza w czasie właściwym cenę wykupna względnie spłaty dnia pieszego (§. 18. i §. 22.).

Naczelnik gminy z tejże, a przełożony obszaru dworskiego z tegoż obszaru sprowadzają na miejsce roboty kontrybuentów, uiszczających prestacyę w naturze również dostarczają robotników do wykonywania robót, spowodowanych wypadkami elementarnymi (§. 31.).

Tak samo obowiązani są oni zbierać od kontrybuentów pieniądze, uiszczane tytułem wykupna względnie spłaty prestacyi drogowej i wносить je niezwłocznie do kasy Wydziału powiatowego na rzecz właściwego funduszu.

Sposób, w jaki miejscowy zarząd drogowy i tegoż poszczególni członkowie sprawować mają czynności, należące do ich zakresu, oznaczy wykonawczy regulamin drogowy (§. 44.).

Na każdego członka zarządu drogowego, przekraczającego lub zaniedbującego swe obowiązki w sprawach administracyi dróg gminnych, nakładać może Wydział powiatowy kary pieniężne (porządkowe) aż do 20 zł. w. a.

Kary te wpływają na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych.

Każdy członek miejscowego zarządu drogowego odpowiedzialny jest za szkodę, wyrządzoną funduszowi drogowemu wskutek zaniedbania swego obowiązku.

Jeżeliby zarząd drogowy nie utrzymywał dróg gminnych II. klasy w dobrym stanie lub używał w sposób nieodpowiedni prestacyi i funduszy drogowych, natenczas Wydział powiatowy ma zarządzić temu w sposób stosowny, a w szczególności winien tenże w miarę potrzeby a za zgodą politycznej władzy powiatowej objąć bezpośredni zarząd dróg rzeczonych, w którym to razie rozporządzać będzie prestacyami nie mniej też dochodami z myta lub innymi funduszami, dla tych dróg przeznaczonymi.

Wszelkie spory i zażalenia, dotyczące objęcia dróg gminnych II. klasy w zarząd Wydziału powiatowego, rozstrzyga Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

W wyjątkowych wypadkach przysługuje Wydziałowi powiatowemu prawo wyznaczania miejscowemu zarządowi drogowemu względnie jednemu z jego członków bądź stałego bądź jednorazowego wynagrodzenia, które pokryte będzie z powiatowego funduszu dróg gminnych.

§. 39.

Zezwolenie na postawienie lub przeniesienie rogatek ównie jak rozstrzyganie sporów co do uwolnienia od myta należy do władz politycznych stosownie do istniejących przepisów.

§. 40.

Władze polityczne mają prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy bez przeszkody mógł używać nie mniej, 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.

§. 41.

Wszelkie należności, 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.

Zaległości w spłatach prestacyi drogowych, o ile nie będą mogły być ściągnięte przez naczelnika gminy do końca lutego każdego roku równie jak zaległości powyższe, ciężące na obszarze dworskim, wykazywane będą przez Wydział powiatowy politycznej władzy powiatowej do ściągnięcia w sposób, przepisany dla ściągania zaległości podatkowych.

Odpisanie zaległości w spłatach prestacyi drogowych nastąpić może na podstawie uchwały Rady powiatowej.

Prawomocne uchwały, orzeczenia i rozporządzenia, wydane na podstawie niniejszej ustawy, egzekwowane będą na żądanie właściwej władzy autonomicznej przez polityczną władzę powiatową.

§. 42.

Zaległości w spłatach względnie wykupnie prestacyi drogowych z roku poprzedniego, niewykazane najpóźniej do końca grudnia roku następnego władzy politycznej do ściągnięcia, od kontrybuentów żądane być nie mogą. Wyjątek w tym względzie stanowią zaległości sporne, które po prawomocności orzeczenia także później egzekwowane być mogą.

§. 43.

Ustawa drogowa nie obowiązuje miast Lwowa i Krakowa, zaś w gminach miejskich, dla których wydaną została ustawa gminna z dnia 13. marca 1889 r. (dz. u. kr. Nr. 24.), obowiązuje z tą odmianą, że prestacye, w §. 16. wymienione, zamienione będą wedle ceny, przez Radę powiatową ustanowionej, na pieniądze, a wypadającą z tej zmiany kwotę pieniężną rozłoży Rada gminna na podstawie podatków bezpośrednich na wszystkich w gminie opodatkowanych.

Gminy te prowadzić będą, pod kontrolą władz nadzorczych, cały zarząd dróg gminnych I. i II. klasy, a na pokrycie wydatków, w §. 25. przewidzianych, otrzymywać one będą corocznie stały zasilek z powiatowego funduszu dróg gminnych w wysokości 3% podatków bezpośrednich, rzeczywiście przez opodatkowanych w tych miastach w ciągu roku na rzecz powyższego funduszu wpłaconych.

Powyższe przepisy rozciągnąć można także na inne gminy w kraju na podstawie uchwały sejmowej i za cesarskiem zezwoleniem.

§. 44.

W granicach tej ustawy oraz innych odnośnych ustaw i przepisów obowiązujących wyda c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym wykonawczy regulamin drogowy, mający zarazem obejmować szczegółowe postanowienia

o potrzebnych terminach w poszczególnych czynnościach administracyjnych i o współdziałaniu władz rządowych w czuwaniu nad dobrym stanem dróg publicznych nierządowych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wydaję załączoną ./- ustawę drogową i postanawiam co następuje:

Art. I.

Niniejsza ustawa o prestacyach, funduszach i kompetencyi co do dróg publicznych nierządowych obowiązywać będzie od dnia 1. stycznia 1898. roku.

Równocześnie utraci moc obowiązującą ustawa drogową z dnia 18. sierpnia 1866. r. dz. u. kr. Nr. 15. z r. 1867. tudzież nowela do tej ustawy z dnia 7. lipca 1885 r. dz. u. kr. Nr. 39.

Art. II.

Ustawa niniejsza ma mieć zastosowanie do odnośnych postanowień ustawy o publicznych dojazdach kolejowych z dnia 15. kwietnia 1881. r. dz. u. kr. Nr. 46. i noweli do tej ustawy z dnia 9. marca 1888. r. dz. u. kr. Nr. 38.

Art. III.

Przeprowadzenie tej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.
