

253

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH

z dnia 20 kwietnia 1939 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Komunikacji o specjalnych dopłatach drogowych.

Na podstawie art. 32c ust. (2) ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 62, poz. 454) w brzmieniu art. 5 pkt 5) ustawy z dnia 5 sierpnia 1938 r. o poprawie finansów związków samorządu terytorialnego i o zmianie ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr 59, poz. 455) zarządzam co następuje:

§ 1. (1) Artykuły powołane w rozporządzeniu niniejszym bez określenia oznaczają przepisy ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 62, poz. 454) w brzmieniu ustawy z dnia 5 sierpnia 1938 r. o poprawie finansów związków samorządu terytorialnego i o zmianie ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr 59, poz. 455).

(2) Paragrafy powołane w rozporządzeniu niniejszym bez określenia oznaczają przepisy tegoż rozporządzenia.

Część I.

Specjalne dopłaty na budowę dróg.

§ 2. Specjalne dopłaty na budowę dróg mogą pobierać wojewódzkie bądź powiatowe związki samorządowe, do których w myśl obowiązujących przepisów należy obowiązek pokrycia kosztów budowy danej drogi.

§ 3. Specjalne dopłaty na budowę dróg mogą być pobrane tylko przez te związki samorządowe, które w danym okresie budżetowym pobierają podatek drogowy.

§ 4. Za drogi o twardej nawierzchni w rozumieniu art. 32a ust. (1) uważa się zarówno

drogi o nawierzchni nieulepszonej tj. tłuczniowej, żwirowej, z bruku, z kamienia polnego lub łamanego itp., jak i drogi o nawierzchni ulepszonej, tj. kostkowej, klinkierowej, bitumicznej, drewnianej, betonowej itp.

§ 5. Przez „drogę o nawierzchni szutrowej, szerokości nie przekraczającej 5 metrów” (art. 32a ust. (2)) należy rozumieć drogę o nawierzchni z tłucznia, szerokiej 5 m, na warstwie filtracyjnej i na podkładzie kamiennym, o grubości: warstwy filtracyjnej — 20 cm, podkładu — 16 cm i warstwy wierzchniej — 10 cm po uwalcowaniu, wykonaną z materiałów kamiennych, stosowanych do robót drogowych w rejonie, w którym buduje się drogę przy udziale specjalnych dopłat.

§ 6. Poszerzenie drogi o twardej nawierzchni lub też zmiana nawierzchni tej drogi nie może być uważana za budowę drogi w rozumieniu przepisu art. 32a ust. (1).

§ 7. (1) Przez osoby, którym w myśl art. 32a ust. (1) budowane drogi przynoszą gospodarcze korzyści i udogodnienia, uważa się — poza obszarem miast — tych właścicieli, których grunty, nieruchomości oraz przedsiębiorstwa przemysłowe lub handlowe są położone w całości lub w części w pasie przydrożnym nie szerszym niż 3 km z każdej strony drogi.

(2) W miastach niewydzielonych, a przy poborze specjalnych dopłat drogowych na rzecz wojewódzkich związków samorządowych również i w miastach wydzielonych, za osoby, którym budowane drogi przynoszą gospodarcze korzyści i udogodnienia, uważa się właścicieli tylko tych gruntów, nieruchomości oraz przed-

siębiorstw przemysłowych i handlowych, które przylegają bezpośrednio do budującej się drogi.

§ 8. Właścicielami gruntów, nieruchomości oraz przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych w rozumieniu przepisu art. 32a ust. (1) są płatnicy państwowego podatku gruntowego i państwowego podatku od nieruchomości oraz osoby, obowiązane do wykupienia świadectw przemysłowych względnie kart rejestracyjnych, przewidzianych w ustawie z dnia 15 lipca 1925 r. o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 46, poz. 339) względnie w ustawie z dnia 25 kwietnia 1938 r. o opłatach rejestracyjnych od przedsiębiorstw i zajęć (Dz. U. R. P. Nr 34, poz. 293).

§ 9. (1) Przez ośrodek gospodarczy obiektu podatkowego (art. 32a ust. (2)) w odniesieniu do właścicieli gruntów rozumie się budynki wraz z należącymi do nich budowlami ubocznymi, podwórzami i placami, związane z gospodarstwem rolnym, hodowlanym, ogrodniczym lub leśnym danego obiektu podatkowego.

(2) Przy opodatkowaniu specjalnymi dopłatami drogowymi właściciele nieruchomości oraz przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych o przynależności do strefy decyduje położenie opodatkowanych budynków lub gruntów oraz miejsce wykonywania przedsiębiorstwa bądź położenia zakładu lub składu.

§ 10. (1) Do pasa przydrożnego o szerokości 3 km z każdej strony drogi (art. 32a ust. (2)) wlicza się grunty, położone między liniami równoległymi do osi drogi, biegnącymi w odległości 3 km od tej osi.

(2) Specjalnych dopłat drogowych na budowę dróg nie pobiera się od tych właścicieli gruntów, nieruchomości oraz przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, których ośrodki gospodarcze oddzielone są od budującej się drogi przeszkodami naturalnymi lub urządzeniami, które wyłączają osiągnięcie gospodarczych korzyści lub udogodnień połączonych z istnieniem budowanej drogi. Gdy istniejące przeszkody lub urządzenia ograniczają powyższe korzyści lub udogodnienia, władza wymiarowa może odpowiednio obniżyć wysokość specjalnej dopłaty.

§ 11. Jeżeli w pasie przydrożnym znajduje się tylko część obiektu podatkowego, wówczas za podstawę wymiaru specjalnej dopłaty na budowę drogi, przypadającej od właściciela tego obiektu, należy przyjąć taką część podatku drogowego, odpłacanego od danego obiektu, jaka odpowiada stosunkowi powierzchni części obiektu, położonej w pasie przydrożnym, do całości tego obiektu.

§ 12. (1) Pas przydrożny dzieli się na trzy strefy podatkowe:

- I strefa — do 1 km,
- II „ — od 1 do 2 km,
- III „ — od 2 do 3 km.

(2) Jeżeli ośrodek gospodarczy obiektu podatkowego znajduje się na linii granicznej

dwóch stref, wówczas specjalne dopłaty od całego obszaru znajdującego się w pasie przydrożnym oblicza się według stawek tej strefy, w której leży większa część obiektu podatkowego. Jeżeli ośrodek gospodarczy położony jest poza pasem przydrożnym (3 km), wówczas specjalne dopłaty oblicza się dla danego obiektu według norm przewidzianych dla strefy III, jednak tylko do obszaru położonego w pasie przydrożnym.

§ 13. Do 35% kosztów budowy drogi, które w myśl art. 32a ust. (2) mogą być pokryte z wpływów ze specjalnych dopłat drogowych, zalicza się:

- 1) koszty sporządzenia projektu budowy drogi, wraz z kosztorysem;
- 2) koszty wykupu gruntu;
- 3) koszty robót ziemnych oraz ich ubezpieczenia;
- 4) koszty budowy mostów i przepustów oraz koszty odwodnienia drogi;
- 5) koszty budowy nawierzchni twardej, o szerokości do 5 m w granicach norm przewidzianych w § 5.

§ 14. Właściciele nieruchomości, opłacający koszty pierwszego urządzenia ulic i placów na podstawie art. 174 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. z 1939 r. Nr 34, poz. 216) nie mogą być obciążeni z tytułu posiadania tychże nieruchomości specjalnymi dopłatami na budowę dróg.

§ 15. Uchwała związku samorządowego o poborze specjalnych dopłat na budowę dróg powinna ustalić:

- 1) odcinek drogi, którego koszty budowy pokryte będą częściowo z wpływów ze specjalnych dopłat;
- 2) kosztorys budowy tego odcinka drogi ustalony w sposób wskazany w § 13;
- 3) część kosztów budowy tego odcinka podlegającą pokryciu z dopłat drogowych;
- 4) okres czasu, na który zostanie rozłożony pobór specjalnych dopłat (najwyżej lat 10) i jaka suma podlegać będzie corocznie rozłożeniu na poszczególnych płatników.

§ 16. Roczny kontyngent specjalnej dopłaty drogowej (§ 15 pkt 4)) podlega rozkładowi na poszczególnych płatników według następujących zasad:

- 1) ustala się dla poszczególnych płatników w każdej strefie pasa przydrożnego wysokość podatku drogowego z uwzględnieniem przepisów § 11 oraz sumę łączną tego podatku w każdej strefie,
- 2) ustaloną w ten sposób sumę podatku drogowego dla każdej strefy należy pomnożyć: w strefie I — przez 2, w strefie II — przez 1,5, w strefie III — przez 1 oraz określić stosunek procentowy rocznego kontyngentu specjalnej dopłaty drogowej do sumy tych trzech iloczynów;

3) uzyskany procent stanowi stawkę podatkową specjalnej dopłaty drogowej w odniesieniu do płatników strefy III, określoną w stosunku do podatku drogowego, służącego za podstawę wymiaru specjalnej dopłaty (§ 11). W strefie II powyższą stawkę mnoży się przez 1,5, a w strefie I — przez 2. Jeżeli ustalona w ten sposób dopłata przekracza granice dopuszczalnego obciążenia, przewidziane w zdaniu drugim ust. (2) art. 32a, wówczas specjalną dopłatę pobiera się według maksymalnych norm, określonych w powołanym przepisie.

C z ę ś ć II.

Specjalne dopłaty za nadmierne zużycie dróg.

§ 17. Za osoby nadmierne zużywające drogi uważa się właścicieli przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych (np. kopalni, tartaków, młynów, cukrowni, hut, gorzelni, cegielni, klinkierni, kamieniołomów, wyřębu lasu, skupu i wymiany zboża na mąkę, budowlanych itp.), o ile przewozy dokonywane trakcją konną przez te przedsiębiorstwa lub zakłady, bądź też przez osoby trzecie na zlecenie tych przedsiębiorstw lub zakładów, bądź też przez osoby trzecie z racji istnienia tych przedsiębiorstw lub zakładów, przekraczają rocznie 500 tonokilometrów netto, tj. bez uwzględnienia ciężaru środków przewozowych.

§ 18. Do poboru specjalnych dopłat uprawniony jest ten związek samorządowy, na obszarze którego jest położony zakład lub wykonywane przedsiębiorstwo nadmierne zużywające drogi i który pokrywa koszty utrzymania tej drogi. Za miejsce wykonywania przedsiębiorstwa wyřębu lasu lub przedsiębiorstwa budowlanego w rozumieniu powyższego przepisu uważa się położenie danego lasu lub budowanej nieruchomości.

§ 19. Celem ustalenia kosztów utrzymania drogi, spowodowanych jej nadmiernym zużyciem, ustala się koszty przeciętne utrzymania dróg (art. 32b ust. (2)) na obszarze tego związku samorządowego, który drogę tę utrzymuje, tej samej co ona kategorii i o nawierzchni tego samego typu, oraz koszt utrzymania drogi ulegającej nadmiernemu zużyciu. Różnica tych kosztów stanowi koszty spowodowane nadmiernym zużyciem dróg.

§ 20. (1) Do przeciętnych kosztów utrzymania jednego kilometra drogi na obszarze związku samorządowego (art. 32b ust. (2)) zalicza się:

- 1) koszt przeciętny jednorazowego remontu kapitalnego nawierzchni w stosunku do jednego roku, w okresie przeciętnym między jednym remontem kapitalnym, a drugim;
- 2) roczny koszt przeciętny remontu cząstkowego nawierzchni;
- 3) roczny koszt przeciętny utrzymania poboczy.

(2) Przy obliczaniu tych kosztów nie bierze się pod uwagę kosztów administracji oraz kosztów utrzymania takich przynależności drogo-

wych, jak np. drzewka, znaki drogowe, domy drogowe, ustrój niosący mosty, na zużycie których nie mają wpływu przewozy, wykonywane przez osoby pociągane do specjalnych dopłat za nadmierne zużycie dróg.

§ 21. Do obliczenia kosztów utrzymania jednego kilometra drogi nadmierne zużywanej ustala się:

- 1) koszt jednorazowego remontu kapitalnego nawierzchni tej drogi oraz koszt ten w stosunku do jednego roku w okresie między jednym remontem kapitalnym a drugim;
- 2) roczny koszt remontu cząstkowego nawierzchni;
- 3) roczny koszt utrzymania poboczy.

§ 22. Koszty utrzymania drogi spowodowane nadmiernym jej zużyciem rozkłada się na wszystkie osoby nadmierne zużywające daną drogę, w stosunku proporcjonalnym do przewozów konnych, wyrażonych w tonokilometrach, dokonanych przez te osoby lub też przez osoby trzecie na ich zlecenie lub też z racji istnienia przedsiębiorstw przemysłowych lub handlowych należących do tych osób.

§ 23. Jeżeli przewozy, które powodują nadmierne zużycie drogi, nie mają charakteru przewozów stałych, czy też powtarzających się co roku okresowo, lecz charakter przewozów doraźnych, wówczas koszty normalnego zużycia drogi i zużycia nadmiernego ustala się w stosunku do okresu czasu, w którym trwały przewozy powodujące nadmierne zużycie.

§ 24. Osoby zużywające nadmierne drogi stale lub okresowo pociągają się do specjalnych dopłat po upływie roku kalendarzowego, inne zaś osoby bezpośrednio po ukończeniu doraźnych przewozów, powodujących nadmierne zużycie drogi.

§ 25. Specjalne dopłaty pobierane są w terminach poboru podatku drogowego, a od przedsiębiorstw obciążonych dopłatami z tytułu przewozów doraźnych (przedsiębiorstwa wyřębu lasu, przedsiębiorstwa budowlane) w ciągu 14 dni od daty doręczenia nakazów płatniczego.

§ 26. Przewozy dokonywane trakcją mechaniczną przez osoby wymienione w § 17 nie mogą służyć za podstawę do poboru specjalnych dopłat za nadmierne zużycie drogi.

§ 27. Wymiaru specjalnych dopłat za nadmierne zużycie dróg dokonywa się z uwzględnieniem deklaracji, wypełnionej przez płatnika na żądanie związku samorządowego, uprawnionego do poboru tych opłat, przy czym przepisy art. 44 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych mają odpowiednie zastosowanie.

§ 28. Uchwała o poborze specjalnych dopłat za nadmierne zużycie dróg powinna ustalić:

- 1) łączną wysokość kosztów utrzymania dróg na obszarze danego związku samorządowego, spowodowanych nadmiernym zużyciem

dróg, obliczoną w sposób przewidziany w §§ 19—21;

2) wysokość przewozów, dokonywanych trakcją konną przez osoby nadmiernie zużywające drogi (§ 17), wyrażoną w tonokilometrach;

3) wysokość specjalnej dopłaty drogowej za nadmierne zużycie dróg, przypadającej na 1 tonokilometr przewozu, służący za podstawę do wymiaru specjalnych dopłat;

4) osoby nadmiernie zużywające drogi (§ 17), wysokość przewozów, dokonanych trakcją konną przez te osoby w ciągu ubiegłego roku kalendarzowego, wyrażoną w tonokilometrach,

oraz wysokość specjalnej dopłaty przypadającej na każdą z tych osób.

§ 29. Wymierzona specjalna dopłata może być zastąpiona przez ryczałt umówiony między władzą wymiarową a płatnikiem. Ewentualna zniżka dopłaty przy zamianie jej na ryczałt nie może powodować zwiększenia obciążenia dla innych płatników.

§ 30. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1939 r.

Minister Spraw Wewnętrznych:

Stawoj Składkowski