

646.

U s t a w a

z dnia 14 października 1921 r.

o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne.

Art. 1. Prawo do budowy i eksploatacji kolei żelaznych użytku publicznego z inicjatywy prywatnej i na koszt prywatny zależy: a) od przeprowadzenia studjów przedstępnych za zezwoleniem władz, wskazanych w art. 2, b) od uzyskania koncesji na budowę i eksploatację kolei.

Art. 2. Zezwoleń na przeprowadzenie studjów przedstępnych udziela Minister Kolei Żelaznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

Art. 3. Koncesje na koleje żelazne, wskazane w art. 1, nadaje Prezydent Rzeczypospolitej na podstawie uchwały Rady Ministrów, powziętej na wniosek Ministra Kolei Żelaznych, przedstawiony w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu.

Minister Kolei Żelaznych ustala szczegółowe warunki techniczne każdej koncesji i wydaje dokumenty koncesyjne, zawierające również warunki finansowania, zarządu majątkiem i likwidacji przedsiębiorstw.

Art. 4. Prawo do pomocy ekonomicznej ze Skarbu Rzeczypospolitej przyznać można koncesjonariuszowi jedynie w drodze ustawodawczej.

Art. 5. Otrzymanie zezwolenia na przeprowadzenie studjów przedstępnych daje przedsiębiorcy prawo do przeprowadzenia tych studjów kosztem własnym, z warunkiem ścisłego stosowania się do istniejących ustaw i rozporządzeń.

Przedsiębiorcy w szczególności służy prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem przezeń szkód stąd powstałych.

Zezwolenie na studia przedstępne nie nadaje prowadzącemu studia prawa pierwszeństwa w uzyskaniu właściwej koncesji, ani też żadnych uprawnień szczególnych, a także nie przesądza o wydaniu samej koncesji.

Art. 6. Zezwoleń na prowadzenie studjów przedstępnych linii kolejowej w jednym i tym samym kierunku udzielać można różnym osobom. Zezwolenie takie jest uprawnieniem ściśle osobistym, nie może być odstąpione osobie trzeciej i ważne jest tylko na oznaczony w niem przeciąg czasu, który przedłużyć można tylko w wypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie.

Art. 7. Koncesji na budowę i eksploatację kolei żelaznych udziela się jedynie osobom godnym zaufania, zarówno fizycznym, jak prawnym, po wykazaniu dostatecznych gwarancji sfinansowania i wykonania zamierzonego przedsięwzięcia kolejowego.

Szczegółowe warunki ubiegania się o nadanie koncesji ustala Minister Kolei Żelaznych w porozumieniu z interesowanymi ministrami.

Art. 8. Koncesja daje przedsiębiorcy prawo do wybudowania kolei na podstawie dołączonego do dokumentu koncesji planu generalnego i do eksploatacji kolei na warunkach, wskazanych w tym dokumencie.

Art. 9. Koncesji na budowę i eksploatację kolei żelaznych udziela się na określony przeciąg czasu, najwyżej na dziewięćdziesięcioletni.

Czas trwania koncesji rozpoczyna się od dnia ogłoszenia dekretu o nadaniu koncesji w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej.

Siedziba koncesjonariusza ma być z reguły w kraju.

Art. 10. Po upływie terminu koncesji kolej wraz z gruntami, budowlami, taborem, inwentarzem, zasobami i przynależnościami według bliższego określenia w dokumencie koncesyjnym przechodzi natychmiast i bez odszkodowania na własność Rzeczypospolitej.

Art. 11. Po upływie terminu koncesji koncesjonariusz obowiązany jest przekazać kolej i przedmioty, wskazane w art. 10, na własność Rzeczypospolitej Polskiej w stanie zupełnie używalnym.

Ministerstwo Kolei Żelaznych w ciągu ostatnich pięciu lat trwania koncesji ma szczególnie obowiązek czuwać, by wszelkie nakłady pieniężne, niezbędne do utrzymania należytego stanu kolei i urządzeń, do niej należących, były dokonywane w czasie właściwym, a w razie potrzeby stosować odpowiednie środki przymusowe (art. 18).

Art. 12. Przed upływem terminu koncesji Rząd ma prawo do wykupienia koncesjonowanej kolei w terminie i na warunkach, wymienionych w dokumencie koncesyjnym. Przy określaniu tych warunków należy baczyć, aby za podstawę ceny wykupu przedterminowego przyjąć czysty dochód za ostatnich lat ośm, poprzedzających wykup. Po wyłączeniu dwóch lat najmniej dochodowych z całej sumy powyższego dochodu za pozostałe sześć lat określa się średni roczny czysty dochód, który jednakże nie może stanowić mniej aniżeli 4% od kapitału akcyjnego i obligacyjnego, rachując akcje i obligacje według przeciętnego kursu giełdowego za rok budżetowy, poprzedzający rok wykupu. Obliczony w ten sposób czysty dochód kapitalizuje się w stosunku 5%, o ile do upływu terminu koncesji pozostaje więcej niż 20 lat, w przeciwnym razie mnoży się przez liczbę lat, jakiej brakuje do upływu tego terminu.

Art. 13. Z koncesją na budowę kolei łączą się w zasadzie następujące uprawnienia koncesjonariusza w zakresie koncesjonowanej kolei:

- a) prawo do wyjednania w myśl przepisów obowiązujących zarządzeń w przedmiocie przymusowego wywłaszczenia nieruchomości, potrzebnych do budowy i rozwoju koncesjonowanej kolei,
- b) wyłączne prawo do budowy projektowanej linii kolejowej według zatwierdzonego projektu,
- c) prawo do przewożenia osób i ładunków, o ile dotyczący przewóz nie jest wyłącznie zarządowi pocztowemu zastrzeżony.

Art. 14. Uprawnienie koncesjonariusza, wskazane w art. 13 p. b), nie ogranicza praw Rządu do budowania lub koncesjonowania przedłużeń i odgałęzień koncesjonowanej linii lub przecznic w każdym punkcie linii, zarówno jak łączenia dwóch lub więcej punktów koncesjonowanej linii nową koleją, o ile przez takie połączenie uzyskuje się nowe obszary ciężenia ekonomicznego lub o ile to jest niezbędne do celów strategicznych.

Art. 15. Dokument koncesyjny może postanowić na wypadek osiągnięcia zysków ponad pewną wysokość udział Państwa w nadwyżce tych zysków lub obowiązek obniżenia taryf.

O ile dochody koncesjonariusza nie pokrywają kosztów utrzymania kolei, Minister Kolei Żelaznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Ministrem Przemysłu i Handlu może na prośbę koncesjonariusza przyznać odpowiednią podwyżkę taryf przewozowych lub wyjednać dlań pomoc ekonomiczną w sposób, wskazany w art. 4, albo też przyjąć kolej w zarząd przymusowy na rachunek koncesjonariusza.

Art. 16. Koncesjonariusz obowiązany jest poddawać się przy wykonaniu koncesji następującym przepisom zasadniczym:

- 1) ostateczny projekt techniczny przed rozpoczęciem budowy składa się Ministrowi Kolei Żelaznych do zatwierdzenia;
- 2) budowa kolei i należących do niej budowli i urządzeń powinna odpowiadać zarówno ogólnym przepisom budowlanym, jak szczegółowym zarządzeniom Ministra Kolei Żelaznych;
- 3) wykonanie poszczególnych robót budowlanych oraz eksploatacja kolei i jej urządzeń pomocniczych odbywa się za zezwoleniem i pod nadzorem organów Ministerstwa Kolei Żelaznych;
- 4) koncesjonariusz na żądanie Ministra Kolei Żelaznych obowiązany jest w interesie prawidłowej eksploatacji kolei stawiać własnym kosztem nowe budowle lub przerabiać i uzupełniać budowle istniejące i wogóle stosować się do zarządzeń Ministra Kolei Żelaznych w zakresie zaopatrzenia i utrzymania kolei zgodnie z interesami Rzeczypospolitej;
- 5) gdy z powodu budowy kolei środki komunikacyjne: drogi, ścieżki, mosty lub przedmioty, należące do właściwych środków komunikacji, będą w całości lub w części zburzone, zniszczone lub też staną się do ruchu niezdatne, koncesjonariusz obowiązany jest w zupełności odbudować je w myśl żądań właściwych władz i oddać je w należytych stanie do użytku i utrzymania tym organom, które poprzednio miały nadzór nad użytym owaniem tych dróg lub mostów i t. p. i utrzymywać je były obowiązane;
- 6) budowa kolei nie powinna w niczem naruszać istniejących stosunków wodnych, w tym celu koncesjonariusz obowiązany jest budować i utrzymywać niezbędne przepusty i urządzenia wodne;
- 7) gdy tor kolejowy prowadzi przez gościniec publiczny, most albo nasyp, koncesjonariusz obowiązany jest zapewnić zupełne bezpieczeństwo publiczne i utrzymywać niezbędne ku temu urządzenia w myśl wskazówek właściwej władzy;
- 8) koncesjonariusz obowiązany jest przy eksploatacji kolei stosować się w zupełności do właściwych ustaw, przepisów i rozporządzeń władz państwowych, a w szczególności do istniejących przepisów co do prowadzenia ruchu kolejowego;
- 9) koncesjonariusz obowiązany jest przedkładać Ministrowi Kolei Żelaznych do zatwierdzenia taryfy dla przewozu osób i rzeczy, tudzież dla należytości ubocznych, które to taryfy mają być przynajmniej każdego roku rewidowane;
- 10) koncesjonariusz obowiązany jest dostarczyć zarządowi wojskowemu, ilekroć zechce użyć kolei do przewozu wojska lub przedmiotów wojskowych, wszelkich do przewozu służących środków za opłatą wedle tej samej stopy taryfowej, jaka dla takiego przewozu będzie ustanowiona w każdorazowej taryfie kolei państwowej;
- 11) w czasie stanu oblężenia lub wojny ma prawo władza wojskowa objąć cały ruch na kolei wyłącznie lub częściowo, a nawet wstrzymać go, o ile tego wymagają strategiczne lub inne względy wojskowe;
- 12) koncesjonariusz obowiązany jest wykonywać wszelkie ustawami zastrzeżone obowiązki wobec poczty i telegrafu, a w szczególności zezwalać:
 - a) na bezpłatne zakładanie państwowego przewodu telegraficznego i telefonicznego na jego gruncie wzdłuż kolei;
 - b) na bezpłatne korzystanie przez Rząd z telegraficznych i telefonicznych urządzeń koncesjonowanej linii kolejowej;

- c) na bezpłatne przewożenie przesyłek pocztowych i funkcjonariuszów, towarzyszących tym przesyłkom, a na wypadek gdyby zarząd pocztowy używał własnych wagonów pocztowych, również bezpłatnego przewozu i należytego ich przechowania i dozoru;
- 13) koncesjonariusz obowiązany jest zezwalać na połączenie jego linii z sąsiednimi kolejami, porozumiewać się w sprawie rozkładu jazdy, wzajemnego używania stacji węzłowych, toru, budynków lub taboru i wogóle co do wzajemnych stosunków służbowych na zasadach i warunkach, określanych lub zatwierdzanych przez Ministra Kolei Żelaznych; w razie sporu decyduje ostatecznie Minister Kolei Żelaznych;
 - 14) koncesjonariusz obowiązany jest wynagradzać wszelkie szkody, jakie powstać mogą z powodu budowy i eksploatacji kolei;
 - 15) koncesjonariusz nie może odstępować praw do koncesji osobom trzecim, nie ma prawa do zaciągania pożyczek hipotecznych i obligacyjnych, ani też do powiększenia kapitału zakładowego inaczej, jak za zezwoleniem Ministra Kolei Żelaznych, wydanem w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Ministrem Przemysłu i Handlu.

Art. 17. Minister Kolei Żelaznych w wypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie, ma prawo w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu odraczać terminy budowy, otwarcia ruchu, jak również terminy finansowe.

Art. 18. Gdy koncesjonariusz, mimo dwukrotnych wezwań Ministra Kolei Żelaznych, uchyla się od wykonania zarządzeń władz państwowych lub postępuje wbrew warunkom koncesji, albo też przeciwko innym przepisom dotyczącym budowy i eksploatacji kolei, — Minister Kolei Żelaznych w porozumieniu z władzami, wskazanymi w art. 17, ma prawo przerywać kolej w zarząd przymusowy na koszt i ryzyko koncesjonariusza, lub też wystąpić do Rady Ministrów z wnioskiem o cofnięcie koncesji.

Art. 19. Udzielona koncesja wygasa:

- 1) po upływie czasu, na jaki została udzielona,
- 2) z dniem zarządzenia wcześniejszego skupu kolei przez Rząd (art. 12),
- 3) w razie zrzeczenia się koncesji przez osoby uprawnione,
- 4) w razie przekroczenia terminów rozpoczęcia lub ukończenia budowy, albo otwarcia ruchu bez wyjednania odroczenia, przewidzianego w art. 17,
- 5) na skutek orzeczenia Rady Ministrów w wypadku, przewidzianym w art. 18.

Szczegółowe warunki i skutki wygaśnięcia koncesji w wypadkach, wymienionych w niniejszym artykule, powinny być zastrzeżone w dokumencie koncesyjnym.

Art. 20. Sprawy, dotyczące wykonania warunków technicznych, wskazanych w niniejszej ustawie i w dokumencie koncesyjnym, wyłącza się z właściwości sądów i przekazuje się do rozstrzygnięcia władzom administracyjnym.

Art. 21. Przepisy art. 1 do 20 mają analogiczne zastosowanie do kolei, przeprowadzonych i utrzymywanych przez związki samorządowe. Termin koncesji, wskazany w art. 9, można dla takich związków przedłużyć do upływu dziewięćdziesięciu dziewięciu lat.

Art. 22. Koncesji nie wymaga się na koleje żelazne prywatne, nie przeznaczone do użytku publicznego, lecz tylko dla potrzeb własnych osoby

lub przedsiębiorstwa, które zamierza je budować na własnym gruncie, albo i obcym za zgodą właściciela i bez połączenia z ogólną siecią kolejową.

Na budowę takich kolei, o ile mają być poruszane siłą mechaniczną, udziela zezwoleń Minister Kolei Żelaznych lub władze, przez niego upoważnione, jeżeli ustawy specjalne nie stanowią inaczej.

Od orzeczenia władz, działających z upoważnienia Ministra Kolei Żelaznych (ustęp 2), można w ciągu dni trzydziestu odwołać się do ministra.

Połączenie kolei, wskazanych w ustępie 1, z ogólną siecią kolejową, może nastąpić tylko za zezwoleniem Ministra Kolei Żelaznych.

Art. 23. Wykonanie niniejszej ustawy powierza się Ministrowi Kolei Żelaznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu i innymi interesowanymi ministrami.

Art. 24. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy tracą moc wszelkie dotychczas obowiązujące na obszarze Rzeczypospolitej przepisy, rozporządzenia i ustawy w przedmiocie udzielania zezwoleń na studia kolejowe oraz koncesji na budowę i eksploatację prywatnych kolei żelaznych.

Art. 25. Potrzebne instrukcje i rozporządzenia wykonawcze wyda Minister Kolei Żelaznych.

Art. 26. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Marszałek:

Trąmpczyński

Prezydent Ministrów:

A. Ponikowski

Minister Kolei Żelaznych:

Sikorski

Minister Skarbu:

Michalski

647.

U s t a w a

z dnia 21 października 1921 r.

o zarobkowym pośrednictwie pracy.

Art. 1. Zarobkowym pośrednikiem pracy jest ten, kto zawodowo w celach zarobkowych:

- a) pośredniczy w zawarciu umowy o pracę;
- b) zbiera, ogłasza lub udziela wiadomości o popycie i podaży siły roboczej.

Art. 2. Zarobkowe pośrednictwo pracy może wykonywać tylko obywatel Rzeczypospolitej Polskiej, który uzyskał na to pozwolenie władzy państwowej.

Pozwolenie to może odnosić się wyłącznie do pośrednictwa pracy w obrębie Rzeczypospolitej Polskiej.