

2) w art. 37 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Każda z następujących grup uczelni: uniwersytety, uczelnie techniczne, uczelnie medyczne, uczelnie rolnicze, uczelnie ekonomiczne, uczelnie pedagogiczne, uczelnie artystyczne, uczelnie wychowania fizycznego i uczelnie zawodowe jest reprezentowana w Radzie Głównej co najmniej przez dwóch nauczycieli akademickich, o których mowa w art. 36 ust. 3 pkt 1.”

Art. 90. W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o utworzeniu Komitetu Badań Naukowych (Dz. U. Nr 8, poz. 28, z 1993 r. Nr 52, poz. 240, z 1995 r. Nr 30, poz. 152, z 1996 r. Nr 106, poz. 496 oraz z 1997 r. Nr 24, poz. 118, Nr 75, poz. 469 i Nr 80, poz. 500) w art. 3 w pkt 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) podstawowe, w rozumieniu statutów szkół wyższych, jednostki organizacyjne tych szkół prowadzące badania naukowe lub prace badawczo-rozwojowe w jednej dyscyplinie nauki oraz jednostki organizacyjne określone w statutach wyższych szkół zawodowych,”.

Art. 91. 1. Niepaństwowe uczelnie zawodowe, które po dniu wejścia w życie ustawy mają kształcić wyłącznie na poziomie studiów zawodowych, są tworzone na podstawie niniejszej ustawy.

2. Do wniosków o utworzenie niepaństwowej uczelni, o której mowa w ust. 1, złożonych na zasadach i w trybie ustawy o szkolnictwie wyższym i nie rozpatrzonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy tej ustawy.

3. Do rozpatrzenia wniosków o przedłużenie zezwolenia na prowadzenie niepaństwowej uczelni kształcącej wyłącznie na poziomie studiów zawodowych stosuje się przepisy ustawy o szkolnictwie wyższym, jednak nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy, licząc od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 92. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Kwaśniewski*

591

USTAWA

z dnia 27 czerwca 1997 r.

o transporcie kolejowym.

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa reguluje zasady i warunki eksploatacji linii kolejowych, zarządzania nimi oraz wykonywania na nich przewozów, a także eksploatacji pojazdów szynowych.

Art. 2. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) linii tramwajowych,
- 2) dróg szynowych służących do transportu wewnątrzzakładowego w obszarze zamkniętym i nie mających połączenia z liniami i bocznkami kolejowymi,
- 3) dróg szynowych na obszarze górniczym — kopalń odkrywkowych oraz zwalowisk odpadów,
- 4) transportowych urządzeń linowych i linowo-terenowych,
- 5) wyciągów narciarskich.

Art. 3. Przepisy dotyczące eksploatacji linii kolejowych, nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych oraz nad bezpieczeństwem ruchu kolejowe-

go stosuje się do metra oraz bocznic kolejowych, o ile ustawa nie stanowi inaczej.

Art. 4. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) zarządzie kolei — należy przez to rozumieć koncesjonowany podmiot gospodarczy uprawniony do zarządzania liniami kolejowymi,
- 2) linii kolejowej — należy przez to rozumieć drogę szynową wraz z przyległym pasem gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz zajęte pod nie grunty,
- 3) bocznicę kolejowej — należy przez to rozumieć boczną drogę szynową wraz z przyległym pasem gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu wraz z zajętymi pod nie gruntami, która ma połączenie z linią kolejową i służy celom władającego nią podmiotu, w szczególności do czynności załadunkowych i wyładunkowych,
- 4) przyległym pasie gruntu — należy przez to rozumieć pasy gruntu wzdłuż drogi szynowej usytuowane po obu jej stronach oraz przestrzeń nad i pod powierzchnią gruntu, niezbędne do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego,

- 5) przewoźniku kolejowym — należy przez to rozumieć koncesjonowany podmiot gospodarczy uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych,
- 6) udostępnianiu linii kolejowych — należy przez to rozumieć umożliwianie przejazdu po liniach kolejowych pojazdów szynowych przewoźnika kolejowego,
- 7) obszarze kolejowym — należy przez to rozumieć wydzieloną powierzchnię gruntu przeznaczoną do eksploatacji linii kolejowej wraz ze znajdującymi się na tym gruncie budynkami, budowlami i urządzeniami służącymi temu celowi, a w szczególności linie kolejowe, bocznice, place i rampy ładunkowe oraz budowle i budynki przeznaczone do stacjonowania pojazdów szynowych, pociągów technicznych i ratunkowych oraz obiekty służące ich utrzymaniu,
- 8) inwestycjach — należy przez to rozumieć przedsięwzięcia polegające na budowie, odbudowie, rozbudowie, przebudowie oraz modernizacji,
- 9) pasie przeciwpożarowym — należy przez to rozumieć system drzewostanu różnej szerokości poddany specjalnym zabiegom gospodarczym i porządkowym lub powierzchni wylesionych i oczyszczonych do warstwy mineralnej,
- 10) kolejach — należy przez to rozumieć drogi szynowe wraz z przeznaczonymi do ich eksploatacji budowlami, urządzeniami oraz poruszającym się po tych drogach taborem, służące do przewozu osób i rzeczy.

Art. 5. 1. Linie kolejowe dzielą się na:

- 1) linie o państwowym znaczeniu,
- 2) linie o lokalnym znaczeniu.

2. Rada Ministrów ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii zarządu kolei, wykaz linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe.

3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze zarządzenia, wykaz linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym.

4. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze zarządzenia, rodzaje budynków, budowli i urządzeń przeznaczonych do:

- 1) prowadzenia ruchu kolejowego,
- 2) utrzymania linii kolejowej.

Art. 6. 1. Likwidacji linii kolejowej o lokalnym znaczeniu lub jej części dokonuje zarząd kolei, po uprzednim zawieszeniu przewozów co najmniej przez sześć miesięcy i po uzyskaniu opinii wojewody, na zasadach określonych w przepisach Prawa przewozowego.

2. Wojewoda wydaje opinię, o której mowa w ust. 1, w terminie trzech miesięcy od dnia złożenia wniosku o jej wyrażenie.

Rozdział 2

Eksploatacja linii kolejowych i pojazdów szynowych

Art. 7. 1. Linie kolejowe powinny spełniać warunki techniczne i wymagania zapewniające bezpieczeństwo ruchu oraz ochronę środowiska, określone w odrębnych przepisach.

2. Pojazdy szynowe powinny spełniać warunki techniczne i wymagania zapewniające bezpieczeństwo ruchu, bezpieczny przewóz osób i rzeczy oraz ochronę środowiska.

3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady i warunki prowadzenia ruchu na liniach kolejowych.

4. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Gospodarki, określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne eksploatacji pojazdów szynowych.

Art. 8. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może, w drodze decyzji, na wniosek określonego zarządu kolei lub przewoźnika kolejowego, w uzasadnionych przypadkach, udzielić zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać linie kolejowe lub pojazdy szynowe, po uzyskaniu opinii Głównego Inspektora Kolejnictwa.

Art. 9. 1. Połączenie linii kolejowych następuje na podstawie umowy zarządów kolei.

2. Połączenie linii kolejowych nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu oraz bezpiecznego przewozu osób i rzeczy.

Art. 10. 1. Zarząd kolei jest zobowiązany do udostępniania linii kolejowych przewoźnikowi kolejowemu, w drodze umowy, z zastrzeżeniem ust. 5.

2. Zarząd kolei jest zobowiązany w szczególności udostępnić linie kolejowe przewoźnikowi kolejowemu, na którego, zgodnie z przepisami Prawa przewozowego, nałożony został obowiązek wykonania zadania dotyczącego przewozu.

3. Przepis ust. 2 nie ma zastosowania do bocznic kolejowych i metra.

4. Udostępnienie linii kolejowej nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska.

5. Udostępnienie linii kolejowych zagranicznemu przewoźnikowi kolejowemu następuje, jeżeli tak stanowi umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną.

6. Zarządzanie liniami kolejowymi powinno być, z zastrzeżeniem ust. 7, rozdzielone od wykonywania przewozów kolejowych przez utworzenie odrębnych jednostek organizacyjnych bądź podmiotów gospodarczych prowadzących jeden z tych rodzajów działalności.

7. Jeżeli podmiot gospodarczy zarządza wyłącznie linią lub liniami kolejowymi o lokalnym znaczeniu albo wydzieloną linią kolejową o państwowym znaczeniu, Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może zezwolić na wykonywanie przewozów kolejowych na tych liniach bez organizacyjnego wyodrębnienia tej działalności.

Art. 11. 1. Spory dotyczące zawarcia i wykonywania umów, o których mowa w art. 9 ust. 1 i art. 10 ust. 1 i 2, rozstrzyga sąd gospodarczy.

2. Przewoźnikom, o których mowa w art. 10 ust. 1 i 2, przysługuje roszczenie o zawarcie umowy o udostępnienie linii kolejowych, jeżeli zarząd kolei odmówił jej zawarcia.

Art. 12. 1. Zarząd kolei jest zobowiązany do utrzymywania eksploatowanych linii kolejowych w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy, regularność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, ochronę środowiska, ochronę przeciwpożarową, ochronę mienia na obszarze kolejowym oraz zachowanie wymagań sanitarnych i weterynaryjnych.

2. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy, zarząd kolei jest zobowiązany do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej.

Art. 13. 1. Zarząd kolei jest zobowiązany uzyskać, na budowlę i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji, wydane przez Głównego Inspektora Kolejnictwa.

2. Przewoźnik kolejowy lub zarząd kolei są obowiązani uzyskać, na każdy typ eksploatowanego pojazdu szynowego, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji, wydane przez Głównego Inspektora Kolejnictwa.

3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 i 2, nie dotyczy urządzeń technicznych podlegających przepisom o dozorcze technicznym.

4. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki i tryb wydawania i cofania świadectw, o których mowa w ust. 1 i 2,
- 2) jednostki organizacyjne upoważnione do prowadzenia badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji,
- 3) wzory dokumentów związanych z dopuszczeniem do eksploatacji.

Art. 14. 1. Dopuszczenie pojazdu szynowego do ruchu stwierdza się wydaniem świadectwa sprawności technicznej.

2. Ważność świadectwa sprawności technicznej pojazdu szynowego ustala się na czas określony.

3. Świadectwo sprawności technicznej wydaje przewoźnik kolejowy lub osoba upoważniona przez niego do badania sprawności technicznej pojazdów szynowych.

4. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze zarządzenia, tryb wydawania świadectw sprawności technicznej pojazdów szynowych oraz wzór tych świadectw.

Art. 15. Zabrania się eksploatacji pojazdu szynowego bez ważnego świadectwa sprawności technicznej.

Art. 16. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze zarządzenia, dokumenty, które powinny znajdować się w pojeździe szynowym z napędem oraz wzory tych dokumentów.

Art. 17. 1. Przewoźnik kolejowy obowiązany jest do prowadzenia rejestru pojazdów szynowych.

2. Wpis pojazdu szynowego do rejestru dokonywany jest na podstawie świadectwa, o którym mowa w art. 13 ust. 2.

3. Wykreślenie pojazdu szynowego z rejestru następuje, gdy:

- 1) przewoźnik utracił tytuł prawny do dysponowania pojazdem,
- 2) zostało cofnięte świadectwo, o którym mowa w art. 13 ust. 2,
- 3) pojazd został wycofany z eksploatacji przez przewoźnika.

4. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze zarządzenia, sposób prowadzenia rejestru oraz sposób oznakowania pojazdów szynowych.

Art. 18. Pracownicy prowadzący pojazdy szynowe oraz pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych obowiązani są do posiadania i okazywania uprawnionemu organowi dokumentu uprawniającego do wykonywania tych czynności.

Art. 19. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w drodze rozporządzenia, określi:

- 1) wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych, warunki, jakie powinni spełniać zatrudnieni na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy szynowe, a także zasady oceny ich zdolności fizycznych i psychicznych oraz tryb orzekania o tej zdolności,

- 2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników, o których mowa w pkt 1, wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem tych kwalifikacji oraz sposób uiszczania tych opłat, a także wzory dokumentów stwierdzających te kwalifikacje oraz zasady wynagradzania osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnych.

Rozdział 3

Finansowanie transportu kolejowego

Art. 20. Zarządy kolei i przewoźnicy kolejowi prowadzą gospodarkę finansową na zasadach określonych w odrębnych przepisach, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozdziału.

Art. 21. 1. Inwestycje dotyczące linii kolejowych o państwowym znaczeniu są finansowane z budżetu państwa.

2. Koszty utrzymania linii kolejowych o państwowym znaczeniu są finansowane ze środków zarządu kolei, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Koszty utrzymania linii kolejowych zaliczonych do linii o państwowym znaczeniu wyłącznie ze względów obronnych są finansowane z budżetu państwa.

4. Inwestycje, o których mowa w ust. 1, wysokość dotacji na ich finansowanie oraz na finansowanie kosztów utrzymania, o których mowa w ust. 3, w danym roku określa ustawa budżetowa.

5. Inwestycje oraz koszty utrzymania linii kolejowych o lokalnym znaczeniu są finansowane ze środków zarządu kolei.

6. Inwestycje, o których mowa w ust. 1 i 5, mogą być dofinansowywane z innych źródeł.

7. Zarząd kolei pobiera opłaty za udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom kolejowym, z uwzględnieniem:

- 1) kosztów utrzymania, prowadzenia ruchu i administrowania, ponoszonych przez zarząd kolei, na udostępnianej linii kolejowej,
- 2) nakładów ponoszonych przez zarząd kolei na inwestycje udostępnianej linii kolejowej,
- 3) dodatkowych kosztów ponoszonych przez zarząd kolei, związanych ze specyfiką przewozów wykonywanych przez przewoźnika oraz z ochroną życia i mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach szynowych,
- 4) wymaganych przez przewoźnika parametrów jakościowych, w tym w szczególności:
 - a) nacisku na oś,
 - b) prędkości,
 - c) punktualności,
 - d) pory dnia.

8. Wysokość stawki jednostkowej opłaty za udostępnianie linii kolejowej ustalana jest przez zarząd kolei.

9. Wykaz stawek jednostkowych opłaty podaje się do publicznej wiadomości co najmniej na sześć miesięcy przed dniem ich wprowadzenia.

10. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Finansów, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady ustalania opłat, o których mowa w ust. 7.

Art. 22. 1. Przewoźnicy kolejowi wykonujący krajowe przewozy pasażerskie otrzymują z budżetu państwa dotację przedmiotową z tytułu stosowania cen urzędowych oraz na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg w krajowych przewozach pasażerskich, na zasadach określonych w przepisach Prawa budżetowego.

2. Wysokość dotacji, o której mowa w ust. 1, określa ustawa budżetowa.

Art. 23. 1. Zarządy kolei i przewoźnicy kolejowi prowadzą rachunkowość na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

2. Do sporządzania, badania i ogłaszania sprawozdań finansowych w zarządach kolei stosuje się przepisy powszechnie obowiązujące.

3. Zarząd kolei wyodrębni, w ramach prowadzonej rachunkowości:

- 1) ewidencję kosztów ponoszonych na realizację zadań, o których mowa w art. 21 ust. 1 i 5, oraz ewidencję przychodów, o których mowa w art. 21 ust. 6 i 7,
- 2) ewidencję kosztów linii kolejowych, z podziałem na koszty budowy, utrzymania, prowadzenia ruchu i administrowania tymi liniami.

4. Przewoźnicy kolejowi wyodrębnią, w ramach prowadzonej rachunkowości, ewidencję przychodów i kosztów wykonywania przewozów pasażerskich, w tym ewidencję ilości i wartości przewozów realizowanych na podstawie uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów, wynikających z odrębnych przepisów.

Rozdział 4

Koncesjonowanie transportu kolejowego

Art. 24. Działalność gospodarcza polegająca na:

- 1) zarządzaniu liniami kolejowymi,
 - 2) wykonywaniu przewozów kolejowych
- podlega koncesjonowaniu.

Art. 25. Koncesjonowaniu nie podlegają przewozy kolejowe w obrębie bocznicy kolejowej.

Art. 26. W sprawach koncesjonowania działalności gospodarczej, o której mowa w art. 24, stosuje się odpowiednio przepisy o działalności gospodarczej z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozdziału.

Art. 27. Organem właściwym do udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany i cofnięcia koncesji jest Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.

Art. 28. 1. Za udzielenie koncesji pobiera się opłatę.

2. Opłatę uiszcza się jednorazowo lub ratalnie.

3. Opłata, o której mowa w ust. 1, jest pobierana przez organ wydający koncesję. Opłata ta stanowi dochód budżetu państwa.

4. Do opłaty, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

5. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Finansów, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość i sposób uiszczania opłaty, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem zakresu działalności objętej koncesją.

Art. 29. Koncesji na działalność gospodarczą polegającą na zarządzaniu liniami kolejowymi udziela się, jeżeli podmiot gospodarczy ubiegający się o przyznanie koncesji:

- 1) zobowiąże się do uzyskania tytułu prawnego, wynikającego z prawa własności, użytkowania wieczystego, zarządu, ograniczonego prawa rzeczowego albo stosunku zobowiązaniowego, do używania linii kolejowej spełniającej warunki, o których mowa w art. 7 ust. 1, określone w odrębnych przepisach,
- 2) zobowiąże się do zatrudniania pracowników spełniających warunki określone przepisami wydanyymi na podstawie art. 19 pkt 1,
- 3) daje rękojmię należytego wykonywania działalności gospodarczej objętej wnioskiem.

Art. 30. 1. Koncesji na działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu przewozów kolejowych udziela się, jeżeli podmiot gospodarczy ubiegający się o przyznanie koncesji:

- 1) zobowiąże się do uzyskania prawa do dysponowania pojazdami szynowymi, w tym pojazdami z napędem, spełniającymi warunki określone przepisami wydanyymi na podstawie art. 7 ust. 4,
- 2) zobowiąże się do zatrudniania pracowników spełniających warunki określone przepisami wydanyymi na podstawie art. 19 pkt 1,
- 3) zobowiąże się do przestrzegania postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, w przypadku wykonywania międzynarodowych przewozów kolejowych,

4) daje rękojmię należytego wykonywania działalności gospodarczej objętej wnioskiem.

2. Odmowa udzielenia koncesji na działalność, o której mowa w ust. 1, wymaga uprzedniego zasięgnięcia opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Art. 31. Podmiot gospodarczy daje rękojmię należytego wykonywania działalności objętej wnioskiem o udzielenie koncesji, jeżeli:

- 1) osoby kierujące działalnością podmiotu ubiegającego się o koncesję nie były karane za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, przestępstwa karno-skarbowe i przestępstwa przeciwko mieniu,
- 2) posiada odpowiednie zabezpieczenie roszczeń majątkowych związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej objętej wnioskiem bądź zobowiąże się do dokonania ubezpieczenia tej działalności,
- 3) zapewnia organizację zarządzania umożliwiającą sprawowanie właściwego nadzoru nad koncesjonowaną działalnością,
- 4) nie zalega z zobowiązaniami wobec budżetu państwa.

Art. 32. 1. Koncesję cofa się, jeżeli podmiot gospodarczy:

- 1) nie wykona zobowiązań, o których mowa w art. 29 pkt 1 i 2 lub w art. 30 ust. 1 pkt 1 i 2, w terminie ustalonym w koncesji,
- 2) przestał spełniać warunki wymagane do jej uzyskania,
- 3) w przypadku wykonywania międzynarodowych przewozów kolejowych, nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

2. Koncesja może być cofnięta lub jej zakres albo przedmiot działalności ograniczony, jeżeli podmiot gospodarczy:

- 1) w prowadzonej działalności nie spełnia wymagań w zakresie bezpieczeństwa ruchu i bezpiecznego przewozu osób i rzeczy, określonych przepisami wydanyymi na podstawie art. 7 ust. 3 i 4 oraz art. 19 pkt 1,
- 2) nie wykonuje obowiązków określonych w art. 17 ust. 1.

Rozdział 5

Nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowych oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego

Art. 33. 1. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych, pojazdów szynowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego jest Główny

ny Inspektor Kolejnictwa, zwany dalej „Głównym Inspektorem”.

2. Główny Inspektor wykonuje również zadania specjalistycznego nadzoru budowlanego obejmującego obiekty i roboty budowlane na obszarach kolejowych, określone w odrębnych przepisach.

Art. 34. Głównego Inspektora powołuje i odwołuje Prezes Rady Ministrów, na wniosek Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej.

Art. 35. 1. Główny Inspektor wykonuje swoje zadania przy pomocy Głównego Inspektoratu Kolejnictwa, zwanego dalej „Inspektoratem”.

2. W skład Inspektoratu wchodzi oddziały terenowe.

3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w drodze rozporządzenia, nadaje Inspektoratowi statut określający jego organizację, w tym siedziby oddziałów terenowych.

4. Szczegółową organizację oraz podział zadań w Inspektoracie określa Główny Inspektor w regulaminie organizacyjnym.

Art. 36. 1. Do zadań Głównego Inspektora należy w szczególności:

- 1) wydawanie świadectw, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2,
- 2) prowadzenie rejestru świadectw, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2,
- 3) kontrola spełniania warunków określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 7 ust. 3 i 4 oraz art. 19 pkt 1,
- 4) kontrola pojazdów szynowych,
- 5) udział w badaniach wypadków kolejowych w celu wyjaśnienia ich przyczyn,
- 6) podejmowanie działań na rzecz zwiększania bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- 7) przedstawianie Ministrowi Transportu i Gospodarki Morskiej okresowych ocen stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

2. Główny Inspektor określi, w drodze zarządzenia, zakres badań koniecznych do uzyskania świadectwa, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2.

3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb wykonywania kontroli, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4.

Art. 37. 1. Zarząd kolei niezwłocznie zawiadamia Głównego Inspektora o zaistniałym wypadku kolejowym, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Zwalnia się z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, wypadki kolejowe:

- 1) w których nie ma ofiar w ludziach,
- 2) których następstwem są znikome straty materialne.

3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może, w drodze rozporządzenia, wyłączyć z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, również inne rodzaje wypadków niż określone w ust. 2.

Art. 38. 1. Główny Inspektor, w razie stwierdzenia, że warunki określone przepisami wydanymi na podstawie art. 7 ust. 3 i art. 19 pkt 1 nie są spełnione, nakazuje, w drodze postanowienia, usunąć, w określonym terminie, niezgodności powstałe wskutek naruszenia tych przepisów.

2. Główny Inspektor, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) wstrzymuje ruch lub wprowadza ograniczenia na części linii kolejowej w razie stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpiecznego przewozu osób i rzeczy,
- 2) wyłącza z eksploatacji pojazd szynowy lub ogranicza eksploatację pojazdu, który nie spełnia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 4.

3. Decyzje Głównego Inspektora, o których mowa w ust. 2, są ostateczne i podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 39. W razie stwierdzenia naruszenia warunków koncesji, o których mowa w art. 29 oraz art. 30 ust. 1, Główny Inspektor powiadamia o tym Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej.

Art. 40. Główny Inspektor i osoby przez niego upoważnione:

- 1) mają prawo wstępu na obszar kolejowy i do pomieszczeń służbowych oraz do pojazdów szynowych zarządu kolei lub przewoźnika kolejowego,
- 2) mogą żądać pisemnych i ustnych wyjaśnień, okazywania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych związanych z przedmiotem kontroli.

Art. 41. 1. Czynności związane z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 36 ust. 1 pkt 1, są odpłatne. Odpłatne są również czynności związane z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 36 ust. 1 pkt 3 i 4, o ile polegają one na wykonywaniu specjalistycznych badań i pomiarów.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.

3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Finansów, określi, w drodze rozporządzenia, czynności, o których mowa w ust. 1, za które pobierane są opłaty, a także wysokość tych opłat i tryb ich pobierania.

Rozdział 6

Usytuowanie drzew i krzewów, wykonywanie robót ziemnych oraz stawianie budynków i budowli w sąsiedztwie linii kolejowych

Art. 42. Usytuowanie drzew i krzewów, wykonywanie robót ziemnych oraz stawianie budynków i budowli w sąsiedztwie linii kolejowych może mieć miejsce w odległości nie zakłócającej działania urządzeń do eksploatacji linii kolejowych, a także nie powodującej zagrożenia bezpieczeństwa i prawidłowego ruchu kolejowego.

Art. 43. 1. W razie potrzeby usunięcia drzew lub krzewów utrudniających widoczność sygnałów i pociągów lub eksploatację urządzeń kolejowych albo powodujących zaspę śnieżną, rejonowy organ rządowej administracji ogólnej, na wniosek zarządu kolei, wydaje decyzję o usunięciu drzew lub krzewów.

2. Decyzję, o której mowa w ust. 1, wykonuje zarząd kolei.

3. Ustalenie odszkodowania za drzewa i krzewy oraz za ich usunięcie następuje w drodze umowy stron.

4. Odszkodowanie nie przysługuje, jeżeli posadzenie drzew lub krzewów nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej z naruszeniem przepisów, o których mowa w art. 46.

Art. 44. 1. Zarząd kolei ma prawo na sąsiadujących z linią kolejową gruntach, za odszkodowaniem:

- 1) ustawiać zaskłony odśnieżne,
- 2) zakładać żywoptoty,
- 3) urządzać i utrzymywać pasy przeciwpożarowe.

2. Ustalenie odszkodowania za ustawianie zastłon odśnieżnych, zakładanie żywoptotów oraz urządzenie i utrzymywanie pasów przeciwpożarowych następuje w drodze umowy stron.

3. Jeżeli posadzenie drzew lub krzewów, powodujące potrzebę urządzenia pasów przeciwpożarowych, nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej, urządzenie i utrzymanie tych pasów oraz związane z tym koszty obciążają właścicieli gruntów.

Art. 45. Odszkodowania, o których mowa w art. 43 ust. 3 i art. 44 ust. 1, ustala, w przypadku braku umowy stron, rejonowy organ rządowej administracji ogólnej, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczeniu nieruchomości.

Art. 46. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oraz Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, określi, w drodze rozporządzenia, odległości i warunki dopuszczające usytuowanie drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, budynków lub

budowli w sąsiedztwie linii kolejowych, a także sposób urządzenia i utrzymywania zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych.

Rozdział 7

Ochrona mienia i porządku na obszarze kolejowym

Art. 47. Wstęp na obszar kolejowy jest dozwolony tylko w miejscach wyznaczonych przez zarząd kolei lub przewoźnika kolejowego. Poza tymi miejscami wstęp na obszar kolejowy mają osoby posiadające upoważnienie zarządu kolei lub przewoźnika kolejowego oraz osoby uprawnione na podstawie odrębnych przepisów.

Art. 48. 1. Zarząd kolei, za zgodą Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, wydaną w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, może utworzyć straż ochrony kolei, działającą na zasadach określonych w niniejszym rozdziale.

2. Zgodę, o której mowa w ust. 1, wydaje się w drodze decyzji administracyjnej.

3. Funkcjonariuszem straży ochrony kolei może być osoba, która:

- 1) posiada obywatelstwo polskie,
- 2) ma pełnię praw cywilnych i obywatelskich,
- 3) posiada co najmniej wykształcenie średnie,
- 4) odbyła zasadniczą służbę wojskową,
- 5) jest nie karana sędownie,
- 6) posiada nienaganną opinię,
- 7) posiada zdolność fizyczną i psychiczną do służby w formacjach uzbrojonych.

4. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres działania oraz sposób organizacji straży ochrony kolei.

5. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei, oraz zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz tryb orzekania o tej zdolności.

Art. 49. 1. Do podstawowych zadań straży ochrony kolei należy:

- 1) ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach szynowych,
- 2) kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach szynowych.

2. Wykonując swoje zadania, funkcjonariusz straży ochrony kolei ma prawo do:

- 1) legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków przestępstwa lub wykroczenia, w celu ustalenia ich tożsamości,
- 2) zatrzymywania w celu niezwłocznego doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia dalszych czynności wyjaśniających, wykraczających poza uprawnienia straży ochrony kolei,
- 3) nakładania grzywien, w formie mandatu karnego, na zasadach określonych w odrębnych przepisach,
- 4) stosowania środków przymusu bezpośredniego: siły fizycznej, miotacza gazowego, pałki służbowej, kajdanek i psa służbowego.

3. Na sposób przeprowadzenia czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2 i 4, przysługuje zażalenie do miejscowo właściwego prokuratora w trybie przepisów Kodeksu postępowania karnego.

4. Funkcjonariusz straży ochrony kolei może stosować środki przymusu bezpośredniego wobec osób uniemożliwiających wykonywanie przez niego zadań określonych w ust. 1.

5. Zastosowanie przez funkcjonariusza straży ochrony kolei środków przymusu bezpośredniego powinno odpowiadać potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i zmierzać do podporządkowania się osoby wydanym poleceniom.

6. Jeżeli zastosowanie środków przymusu bezpośredniego, określonych w ust. 2 pkt 4, jest niewystarczające, funkcjonariusz ma prawo użycia broni palnej:

- 1) w celu odparcia bezpośredniego bezprawnego zamachu na życie własne lub innej osoby,
- 2) przeciwko osobie, która, wezwana do natychmiastowego porzucenia broni lub niebezpiecznego narzędzia, nie zastosuje się do tego wezwania, a jej zachowanie wskazuje na bezpośredni zamiar ich użycia przeciwko funkcjonariuszowi lub innej osobie,
- 3) przeciwko osobie, która usiłuje przemocą odebrać broń funkcjonariuszowi,
- 4) w celu odparcia zamachu na mienie, znajdujące się na obszarze kolejowym, stwarzającego jednocześnie bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi,
- 5) w celu odparcia bezpośredniego, bezprawnego zamachu na obiekty i urządzenia znajdujące się na obszarze kolejowym, których uszkodzenie lub unieruchomienie mogłoby spowodować bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia podróżnych lub katastrofę kolejową,

6) w celu udaremnienia ucieczki sprawcy zamachu określonego w pkt 1—5.

7. Użycie broni palnej powinno następować w sposób wyrządzający możliwie najmniejszą szkodę osobie, przeciwko której użyto broni, i nie może zmierzać do pozbawienia jej życia, a także narażać innych osób na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia.

8. Do wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2 i 4 oraz w ust. 4—7, stosuje się odpowiednio przepisy o Policji.

Art. 50. 1. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, może cofnąć decyzję, o której mowa w art. 48 ust. 2, w przypadku naruszenia przepisów art. 49.

2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, może w decyzji, o której mowa w art. 48 ust. 2, ograniczyć zakres działania i uprawnień straży ochrony kolei.

3. W razie wygaśnięcia lub cofnięcia koncesji na zarządzanie liniami kolejowymi, decyzja, o której mowa w art. 48 ust. 2, traci moc z dniem upływu ważności koncesji.

Art. 51. 1. Straż ochrony kolei zobowiązana jest do współdziałania z Policją, Żandarmerią Wojskową i Strażą Graniczną.

2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, w drodze rozporządzenia, określi:

- 1) rodzaj i wielkość przydziału oraz sposób i tryb przydziału, ewidencjonowania i przechowywania w zarządzie kolei broni, amunicji, kajdanek, patek i ręcznych miotaczy gazowych,
- 2) szczegółowe zasady współdziałania straży ochrony kolei z Policją i Strażą Graniczną.

3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, określi, w drodze rozporządzenia, zasady współdziałania straży ochrony kolei z Żandarmerią Wojskową.

4. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, w porozumieniu z Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej, określi, w drodze rozporządzenia, przypadki, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym.

Rozdział 8

Przepisy karne

Art. 52. Kto wykracza przeciwko nakazom lub zakazom zawartym w przepisach, wydanych na podstawie art. 7 ust. 3, dotyczących zasad i warunków prowadze-

nia ruchu na liniach kolejowych — podlega karze grzywny.

Art. 53. Kto prowadzi pojazd szynowy lub wykonuje pracę na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych nie posiadając wymaganych do tego kwalifikacji lub dopuszcza do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych osobę, która takich kwalifikacji nie posiada — podlega karze grzywny.

Art. 54. Orzekanie w sprawach określonych w art. 52 i 53 następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.

Rozdział 9

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe

Art. 55. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. — Prawo przewozowe (Dz. U. z 1995 r. Nr 119, poz. 575 i z 1997 r. Nr 23, poz. 117) w art. 12 w ust. 2:

a) w pkt 1 skreśla się wyrazy „oraz na liniach pozostających w budowie”,

b) skreśla się pkt 3.

Art. 56. W ustawie z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 41 poz. 324, z 1990 r. Nr 26, poz. 149, Nr 34, poz. 198 i Nr 86, poz. 504, z 1991 r. Nr 31, poz. 128, Nr 41, poz. 179, Nr 73, poz. 321, Nr 105, poz. 452, Nr 106, poz. 457 i Nr 107, poz. 460, z 1993 r. Nr 28, poz. 127, Nr 47, poz. 212 i Nr 134, poz. 646, z 1994 r. Nr 27, poz. 96 i Nr 127, poz. 627, z 1995 r. Nr 60, poz. 310, Nr 85, poz. 426, Nr 90, poz. 446, Nr 141, poz. 700 i Nr 147, poz. 713, z 1996 r. Nr 41, poz. 177 i Nr 45, poz. 199 oraz z 1997 r. Nr 9, poz. 44, Nr 23, poz. 117, Nr 43, poz. 272, Nr 54, poz. 348, Nr 60, poz. 369, Nr 75, poz. 471 i Nr 88, poz. 554) w art. 11:

a) w ust. 1 po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) zarządzania liniami kolejowymi i wykonywania przewozów kolejowych,”;

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Zasady udzielania koncesji, o której mowa w ust. 1 pkt 7a, określają przepisy o transporcie kolejowym.”

Art. 57. W ustawie z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. Nr 95, poz. 474, z 1996 r. Nr 147, poz. 687 i z 1997 r. Nr 28, poz. 153) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 1 dodaje się art. 1a w brzmieniu:

„Art. 1a. W zakresie nie uregulowanym w ustawie do PKP stosuje się odpowiednio przepisy o transporcie kolejowym.”;

2) w art. 13 skreśla się ust. 7;

3) w art. 15 skreśla się ust. 8.

Art. 58. Podmioty gospodarcze prowadzące w dniu wejścia w życie ustawy działalność w zakresie zarządzania liniami kolejowymi oraz wykonywania przewozów kolejowych dokonają rozdzielenia, o którym mowa w art. 10 ust. 6, do dnia 31 grudnia 1998 r.

Art. 59. 1. Podmioty gospodarcze prowadzące w dniu wejścia w życie ustawy działalność gospodarczą w zakresie zarządzania liniami kolejowymi oraz wykonywania przewozów kolejowych zachowują uprawnienia do dotychczasowej działalności przez okres jednego roku od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, obowiązane są złożyć wnioski o udzielenie koncesji w terminie sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

3. Podmioty gospodarcze, o których mowa w ust. 1, zwolnione są z opłaty, o której mowa w art. 28 ust. 1.

4. Podmioty gospodarcze, o których mowa w ust. 1, obowiązane są uzyskać świadectwa, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2, w terminie do dnia 31 grudnia 1999 r.

Art. 60. 1. Służba Ochrony Kolei działająca w przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” na podstawie ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz. U. z 1989 r. Nr 52, poz. 310, z 1990 r. Nr 34, poz. 198, z 1991 r. Nr 107, poz. 462 i z 1996 r. Nr 106, poz. 496) zachowuje uprawnienia do prowadzenia zadań w zakresie ochrony mienia i porządku na obszarze kolejowym na dotychczasowych zasadach przez okres nie dłuższy niż 9 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. W okresie do dnia 31 grudnia 2002 r. w straży ochrony kolei można zatrudniać osoby mające co najmniej trzyletni okres zatrudnienia w Służbie Ochrony Kolei bez zachowania wymogów, o których mowa w art. 48 ust. 3 pkt 3 i 4.

Art. 61. 1. Traci moc ustawa z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz.U. z 1989 r. Nr 52, poz. 310, z 1990 r. Nr 34, poz. 198, z 1991 r. Nr 107, poz. 462 i z 1996 r. Nr 106, poz. 496).

2. Do czasu wydania przepisów wykonawczych przewidzianych w ustawie, nie dłużej jednak niż przez okres 9 miesięcy od dnia jej wejścia w życie, zachowują moc przepisy wydane na podstawie:

1) ustawy, o której mowa w ust. 1,

2) art. 13 ust. 7 i art. 15 ust. 8 ustawy, o której mowa w art. 57,

jeżeli nie są z nią sprzeczne.

Art. 62. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów rozdziału 3, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1998 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Kwaśniewski*