

395

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 15 lipca 1938 r.

w sprawie nadania koncesji na budowę i eksploatację kolei górskiej z Zakopanego na Gubałówkę.

Na podstawie art. 6 ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 391) nadaje Stowarzyszeniu zarejestrowanemu „Liga Popierania Turystyki”, mającemu siedzibę w Warszawie, koncesję na budowę i eksploatację kolei górskiej użytku publicznego z Zakopanego na Gubałówkę dla ruchu osobowego i towarowego na warunkach następujących:

§ 1. Koncesjonariusz jest obowiązany wybudować swoim kosztem kolej górską, linowaterenową z Zakopanego na szczyt Gubałówki, o trakcji elektrycznej, długości około 1.350 m zgodnie z planami i projektami oraz kosztorysem ogólnym i szczegółowymi warunkami technicznymi, zatwierdzonymi przez Ministra Komunikacji.

§ 2. Koncesję nadaje się na okres 35 lat, licząc od daty jej ogłoszenia.

§ 3. Koncesjonariusz jest obowiązany ukończyć budowę koncesjonowanej kolei i utworzyć ruch użytku publicznego w przeciągu jednego roku od daty ogłoszenia niniejszej koncesji.

W ciągu roku od ukończenia budowy koncesjonariusz obowiązany jest przedłożyć Ministerstwu Komunikacji sprawozdanie z budowy kolei ze szczegółowym jej opisem oraz z podaniem wysokości kapitału budowlanego i kosztów poszczególnych robót, budowli i innych urządzeń.

§ 4. Koncesjonariusz jest obowiązany wykonać wszystkie roboty, mające na celu zabezpieczenie istniejących stosunków wodnych i drogowych oraz innych interesów publicznych.

§ 5. Koncesjonariusz jest obowiązany na być na swoją własność grunty, potrzebne do budowy i eksploatacji kolei koncesjonowanej, jej budowli i urządzeń.

Koncesjonariuszowi służy prawo wywłaszczenia na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1934 r. o wywłaszczeniu na cele kolejowe (Dz. U. R. P. Nr 86, poz. 777).

§ 6. Nadzór nad budową kolei wykonywać będą organa Ministerstwa Komunikacji, których zlecenia powinny być ściśle przestrzegane.

Tytułem zwrotu kosztów, związanych z wykonywaniem tego nadzoru, koncesjonariusz wpłaci do kasy Ministerstwa Komunikacji w okresie 6 miesięcy od daty ogłoszenia niniejszej koncesji ryczałtową sumę w wysokości $\frac{1}{4}\%$ kosztów budowy, ustalonych w kosztorysie.

§ 7. Otwarcie ruchu użytku publicznego na kolei może nastąpić za zezwoleniem Ministra Komunikacji, który przed tym zarządzi zbadanie komisyjne wykonanych robót i urządzeń kolejowych pod względem ich zgodności z zatwierdzonymi planami, projektami i szczegółowymi warunkami technicznymi oraz pod względem bezpieczeństwa ruchu.

§ 8. Koncesjonariusz jest obowiązany zaopatrzyć kolej we wszystkie urządzenia, niezbędne do eksploatacji i utrzymywać ją przez cały czas trwania koncesji w stanie zupełnej sprawności, zapewniającej bezpieczeństwo i ciągłość ruchu.

W sprawie budowy i uruchomienia urządzeń elektrycznych kolei górskiej obowiązują postanowienia ustawy elektrycznej z dnia 21 marca 1922 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 17, poz. 98) i rozporządzeń na podstawie tej ustawy wydanych.

§ 9. Przy wszelkich robotach i dostawach koncesjonariusz obowiązany jest uwzględniać krajową siłę roboczą i przemysł krajowy. Przywóz z zagranicy przedmiotów i urządzeń, potrzebnych do budowy i eksploatacji kolei, może nastąpić tylko za uprzednim zezwoleniem właściwych władz państwowych.

§ 10. Koncesjonariusz może zaciągać dla celów budowy i utrzymania kolei pożyczki hipoteczne i obligacyjne tylko na podstawie uprzedniego zezwolenia Ministra Komunikacji i na warunkach w tym zezwoleniu ustalonych. Pożyczki te powinny być spłacone w całości w czasie trwania koncesji według planu, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji z do-

chodów kolei po pokryciu wydatków eksploatacyjnych i handlowych (administracyjnych).

§ 11. W celu zapewnienia należytego utrzymania kolei oraz prawidłowej i przecznej eksploatacji koncesjonariusz powinien utworzyć następujące kapitały pomocnicze:

a) kapitał odnowienia (renowacyjny), przeznaczony na pokrycie wydatków na urządzenia kolejowe, które — mimo należytego ich utrzymania — wymagają po pewnych okresach czasu wymiany na nowe, a których wymiana nie zwiększa majątku kolei.

Kapitał odnowienia (renowacyjny) powstaje z dochodów ze sprzedaży niezdatnych do użytku materiałów, wymienionych na nowo oraz z corocznych odpisów od zysku brutto, określonego w § 12, obliczonych w sposób następujący:

3% od wartości bilansowej budowli muryrowanych,

5% od wartości bilansowej budynków drewnianych,

10% od wartości bilansowej maszyn.

b) kapitał zapasowy z sum corocznie odpisywanych w wysokości 8% czystego zysku (§ 13). Kapitał ten służy na pokrycie nieprzewidzianych wydatków i strat w latach deficytowych.

Kapitał odnowienia (renowacyjny) i zapasowy kolei lokuje koncesjonariusz na rachunku bieżącym w instytucjach finansowych, wskazanych przez Ministerstwo Komunikacji lub w papierach wartościowych, mających bezpieczeństwo pupilarne.

§ 12. Zysk brutto przedsiębiorstwa stanowić będzie różnica, powstała po potrąceniu z ogólnego dochodu wszystkich wydatków eksploatacyjnych i handlowych (administracyjnych), łącznie z kosztami nadzoru państwowego, określonego w § 24, tudzież wydatków na spłatę pożyczek hipotecznych i obligacyjnych.

§ 13. Po dokonaniu z zysku brutto potrąceń na kapitał odnowienia (renowacyjny) (§ 11) powstaje czysty zysk.

Czysty zysk zużyty będzie w następującej kolejności:

a) na odpisy na kapitał zapasowy (§ 11) za rok bieżący i za lata ubiegłe, o ile powstały zaległości,

b) na pokrycie wszystkich innych zobowiązań kolei,

c) na inwestycje turystyczne znaczenia ogólnospołecznego.

§ 14. Taryfy maksymalne na przewóz osób, bagażu i towarów koleją górską oraz należności dodatkowe, jak i ich zmiany, będą zatwierdzane i wydawane na wniosek koncesjonariusza w trybie wydawania taryf na kolejach państwowych.

W granicach taryf maksymalnych koncesjonariusz może ustalać według swego uznania opłaty za przewóz osób, bagażu i towarów.

§ 15. Personel, zatrudniony przy eksploatacji kolei, powinien być kwalifikowany i umundurowany.

§ 16. Koncesjonariusz obowiązany jest prowadzić odrębną rachunkowość dla kolei górskiej.

Preliminarz budżetowy, roczne sprawozdanie, bilans oraz rachunek zysków i strat kolei zatwierdza Ministerstwo Komunikacji.

§ 17. Koncesjonariusz nie może zbywać ani obdłużać majątku nieruchomego kolei bez uprzedniej zgody Ministra Komunikacji. Wyjątek stanowią przypadki sprzedaży niezdatnych do użytku urządzeń kolejowych w celu ich wymiany.

§ 18. Kierownictwo kolei pod względem administracyjnym i technicznym sprawować będzie osoba, zatwierdzona przez Ministerstwo Komunikacji na wniosek koncesjonariusza.

§ 19. Koncesjonariusz obowiązany jest prowadzić statystykę eksploatacji kolejowej według zasad i form, zatwierdzanych przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 20. Koncesjonariuszowi nie wolno powierzać prowadzenia eksploatacji kolei osobom trzecim bez uprzedniej zgody Ministerstwa Komunikacji.

§ 21. Przy budowie i eksploatacji kolei koncesjonariusz powinien stosować się do właściwych ustaw, a w szczególności do ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie oraz do rozporządzeń i zarządzeń na ich podstawie wydanych.

Koncesjonariusz jest obowiązany wykonywać wszelkie ustawami określone obowiązki wobec przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”.

§ 22. Koncesjonariusz jest obowiązany ubezpieczyć się od odpowiedzialności, wynikającej z przepisów, za szkody i wypadki, jakie powstaną z powodu budowy i eksploatacji kolei.

§ 23. Koncesjonariusz zwolniony jest od podatków oraz od opłat państwowych i samorządowych w zakresie, ustalonym w art. 26 ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie.

§ 24. Nadzór ogólny nad należyтым utrzymaniem kolei pod względem technicznym, nad prowadzeniem ruchu i wykonywaniem postanowień koncesji sprawować będą organa Ministerstwa Komunikacji, które mają również prawo wglądu w księgi, rachunki i dokumenty kolei, prawo uczestniczenia w walnych zgromadzeniach i posiedzeniach władz koncesjonariusza oraz prawo sprzeciwu uchwałom w sprawach kolei, które byłyby niezgodne z obowiązujący-

mi przepisami i postanowieniami koncesji, albo które byłyby szkodliwe dla interesu publicznego. W razie sprzeciwu przedstawia koncesjonariusz odnośną uchwałę Ministerstwu Komunikacji do decyzji. W razie braku tej decyzji w ciągu 30 dni od daty przedstawienia uchwały, uważa się sprzeciw za nieaktualny.

Na pokrycie kosztów tego nadzoru koncesjonariusz jest obowiązany wpłacać corocznie do kasy Ministerstwa Komunikacji pół procentu ($1/2\%$) od ogólnego dochodu, otrzymanego z eksploatacji kolei.

§ 25. Po upływie 15 lat od daty otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei Rząd ma prawo wykupić całe przedsiębiorstwo kolejowe.

Minister Komunikacji zawiadomi koncesjonariusza o zamiarze wykupu kolei co najmniej na sześć miesięcy przed dniem wykupu. Od dnia doręczenia tego zawiadomienia koncesjonariusz nie może zaciągać żadnych zobowiązań ani długów bez zgody Ministra Komunikacji.

W okresie sześciomiesięcznym, wyżej wymienionym, organa Ministerstwa Komunikacji czuwać będą, aby wszelkie nakłady pieniężne, niezbędne do utrzymania kolei i jej urządzeń w należyтым stanie, zapewniającym bezpieczeństwo, były dokonywane we właściwym czasie.

W dniu wykupu kolei Rząd wypłaci koncesjonariuszowi tytułem odszkodowania kwotę, jaka wyniknie po odjęciu od połowy kapitału budowlanego, określonego w sprawozdaniu z budowy kolei (§ 3), sumy nieumorzonych pożyczek hipotecznych i obligacyjnych, zaciągniętych na rzecz kolei górskiej, zaś przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” przejmie z tym dniem te nieumorzone pożyczki hipoteczne i obligacyjne.

Z dniem wykupu cały majątek nieruchomy kolei przechodzi na własność Skarbu Państwa, zaś ruchomy majątek kolei oraz kapitał odnowienia (renowacyjny) przechodzą na własność przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”.

§ 26. Koncesja może być przez Ministra Komunikacji unieważniona w przypadkach, przewidzianych w ustawie z dnia 17 marca 1932 r. o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie oraz w przypadku likwidacji Ligi Popierania Turystyki.

W razie unieważnienia koncesji Minister Komunikacji zarządza:

1) przejęcie na własność Skarbu Państwa całego nieruchomego majątku kolei, zaś na własność przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” całego ruchomego majątku oraz kapitałów, wskazanych w § 11,

2) przejęcie przez przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” nieumorzonych długów i zobowiązań, zaciągniętych na rzecz koncesjonowanej kolei.

§ 27. Po upływie terminu koncesji kolej wraz z gruntami, budowlami i wszystkimi przynależnościami łącznie z kapitałem odnowienia (renowacyjnym) bez żadnych ciężarów przechodzi natychmiast bez odszkodowania na własność Skarbu Państwa.

W każdym przypadku przejścia kolei na własność Skarbu Państwa, koncesjonariusz jest obowiązany przekazać Ministerstwu Komunikacji wszelkie dokumenty i akta, dotyczące kolei oraz praw i zobowiązań, przejętych przez Skarb Państwa lub przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”.

Minister Komunikacji: *Ulrych*