

DZIENNIK USTAW



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

4 lutego

№ 8.

Rok 1922.

Treść: 56. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 24 stycznia 1922 r. w sprawie przedłużenia terminu ważności postanowienia o ograniczeniu odpowiedzialności kolei w bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i czeskosłowackich	97
57. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 31 grudnia 1921 r. w przedmiocie ruchu samochodowego, motocyklowego i rowerowego przez granice Rzeczypospolitej Polskiej	97
58. Oświadczenie rządowe o przystąpieniu Polski do międzynarodowego związku ochrony własności przemysłowej	99

56.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 24 stycznia 1922 r.

w sprawie przedłużenia terminu ważności postanowienia o ograniczeniu odpowiedzialności kolei w bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i czeskosłowackich.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. o tymczasowym przekazaniu Ministrowi Komunikacji prawa wydawania przepisów o przewozie pasażerów, bagażu i towarów oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich (Dz. P. P. P. z 1919 r. № 14, poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Ograniczenie odpowiedzialności kolei w myśl p. 10 ustępu 1, § 1 rozporządzenia z dnia 31 października 1921 r. o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i czeskosłowackich (Dz. U. R. P. z 1921 r. № 92, poz. 683) przedłuża się do 1 lutego 1922 roku.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 1922 r.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. *Eberhardt*

Minister Skarbu:
Michalski

Minister Przemysłu i Handlu:
w z. *Henryk Strasburger*

57.

Rozporządzenie Ministra Skarbu

z dnia 31 grudnia 1921 r.

w przedmiocie ruchu samochodowego, motocyklowego i rowerowego przez granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Na zasadzie art. 10 p. 12 rozporządzenia o taryfie celnej z dnia 11 czerwca 1920 r. (Dz. U. R. P. № 51, poz. 314) oraz zgodnie z postanowieniami międzynarodowej konwencji paryskiej z 1909 r. dotyczącej ruchu samochodowego zarządza się co następuje:

§ 1. Celem popierania ruchu turystycznego w Polsce, oraz ułatwienia przejazdu przez granice Rzeczypospolitej Polskiej członkom zagranicznych klubów turystycznych w samochodach i na motocyklach wprowadza się dla odpraw celnych osobne zaświadczenia, tak zwane „tryptyki”.

§ 2. Tryptyki wymienione w § 1 będzie wydawał zarządom zagranicznych klubów turystycznych upoważniony do tego osobnym rozporządzeniem Ministerstwa Skarbu jeden z polskich klubów samochodowych, który przyjmie odpowiedzialność za wszelkie należności celne, jakie przypadną Skarbowi Państwa w związku z wprowadzeniem samochodów i motocykli do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na zasadzie tryptyków, oraz złoży Ministerstwu Skarbu odpowiednie gwarancje.

§ 3. Posiadacz tryptyku, wydane go przez upoważniony polski klub samochodowy, ma prawo wprowadzić do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej bez osobnego zabezpieczenia celnego (kaucji) oraz pozwolenia na przywóz z zagranicy samochód lub motocykl z częściami zapasowymi i odpowiednią ilością benzyny z obowiązkiem wywozu z powrotem za granicę przez dowolny urząd celny w ciągu dziewięćdziesięciu dni od daty wjazdu.

§ 4. Tryptyk jest ważny na ten tylko samochód lub motocykl oraz zapasowe części do nich, które są wymienione w tryptyku, przyczem daje prawo wielokrotnego przekraczania granicy w terminie określonym w § 3.

§ 5. Tryptyk składa się z trzech części (kart) oznaczonych liczbami I, II, III i zawiera następujące daty umieszczone na każdej części: firmę polskiego klubu samochodowego, któremu powierzono wydawanie tryptyków, numer tryptyku, nazwę klubu zagranicznego, któremu tryptyk wydano, imię, nazwisko i adres członka klubu zagranicznego, który korzysta z tryptyku, markę samochodu lub motocykla, numery motoru, wagę samochodu lub motocykla, oraz wyszczególnienie wagi rodzaju części zapasowych.

Niezależnie od tych dat w tryptyku winien być oznaczony kolor samochodu i motocykla, oraz forma karoserji samochodu.

Ponadto każda część tryptyku winna być zaopatrzona w pieczęć i podpis zarządu klubu zagranicznego, któremu wydano tryptyk, oraz w podpis posiadacza tryptyku.

Wymienione w niniejszym artykule daty winny być wpisane do tryptyku przez zarząd klubu zagranicznego, któremu wydano tryptyki.

§ 6. Dla kontroli samochodów i motocykli wprowadzonych do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na zasadzie przytoczonych powyżej tryptyków urzędy celne zaprowadzą „rejestr zagranicznych pojazdów mechanicznych”, postępując jak podano niżej:

- a) Po przybyciu z zagranicy samochodu lub motocykla, wejściowy urząd celny sprawdza daty zawarte w tryptyku, oblicza należności celne i wpisuje je szczegółowo na odwrotnych

stronicach kart, oznaczonych liczbami I i III. Należności celnych za należącą do samochodu benzynę nie wykazuje się.

Następnie urząd celny wypisuje w „rejestrze pojazdów mechanicznych” datę wjazdu, numer tryptyku, nazwę i adres klubu zagranicznego, imię i nazwisko posiadacza tryptyku, poczem na pierwszej stronie kart № I, II, III u dołu wpisuje datę wjazdu, pozycję rejestru i po podpisaniu przez urzędnika oraz wyciśnięciu pieczęci urzędowej, kartę № I zatrzymuje, celem przechowania w aktach urzędu, pozostałe zaś karty wręcza stronie.

- b) Przy wyjeździe z obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej urząd celny wyjściowy sprawdza według dat, zawartych w tryptyku, czy wszystkie wymienione w nim przedmioty są zgłoszone do występu, wpisuje do rejestru datę występu, numer tryptyku, nazwę i adres klubu zagranicznego, imię i nazwisko posiadacza tryptyku, następnie u dołu kart № II i III notuje w sposób wskazany przy przyjeździe datę występu, pozycję rejestru, poczem kartę № II zatrzymuje, celem niezwłocznego odesłania do właściwego urzędu wejściowego, jako potwierdzenie występu.

§ 7. O ile posiadacz tryptyku oświadczy, że w terminie ważności tegoż będzie przekraczał granicę Rzeczypospolitej Polskiej kilkakrotnie, należy adnotację o pierwszym występie uskutecznić tylko na odwrotnej stronie karty № II i pozostawić ją właścicielowi.

Na tej samej stronie karty № II należy odnotowywać następne wjazdy i wyjazdy posiadacza tryptyku i dopiero przy ostatecznym wyjeździe odnotować datę występu i pozycję rejestru u dołu kart № II i III, oraz zatrzymać kartę № II celem odesłania pierwotnemu urzędowi wejściowemu.

§ 8. Jeżeli posiadacz tryptyku zatrzyma przy wyjeździe z obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej kartę № II celem ponownego przyjazdu, a dla jakichkolwiek powodów nie przyjedzie w terminie ważności tryptyku, winien kartę № II po upływie jej ważności niezwłocznie odesłać do tego wejściowego urzędu celnego, przez który przyjechał po raz pierwszy do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 9. W wypadkach, gdy urząd wyjściowy stwierdzi przy występie brak jakiegokolwiek przedmiotu wymienionego w tryptyku, winien sporządzić krótki protokół z oznaczeniem rodzaju przedmiotu, wagi i należności celnych według norm przyjętych za podstawę obliczenia przy przyjeździe.

Protokół ten, o ile występ miał miejsce przez inny urząd celny, należy niezwłocznie odesłać do pierwotnego urzędu wejściowego.

§ 10. Kontrola ruchu pojazdów mechanicznych przez granicę Rzeczypospolitej Polskiej będzie skoncentrowana aż do odwołania w urzędzie celnym w Warszawie.

§ 11. O ile pierwotny urząd wejściowy w ciągu czterech miesięcy od daty pierwszej odprawy nie otrzyma karty № II z potwierdzeniem występu sa-

moichodu lub motocyklu, wtedy posiadając kartę № 1 prześle urzędowi celnemu w Warszawie, a ten ściągnie przypadające należności celne od polskiego klubu samochodowego, który wydał tryptyk.

W tym samym celu urzędy wejściowe prześlą, po odnotowaniu u siebie, urzędowi celnemu w Warszawie protokoły, sporządzone z powodu niedostarczenia do występu przedmiotów, wymienionych w tryptyku.

§ 12. Samochody obywateli państw obcych, przybywających do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na czasowy pobyt bez tryptyków, mogą być przez urzędy celne wpuszczone bez osobnych pozwoleń przywozu, o ile właściciele samochodów przedstawiają prawidłowo wystawione z nieprzekroczonym terminem świadectwo drogowe, złożą odpowiednie zabezpieczenie celne (kaucję) oraz dadzą zobowiązanie, że w ciągu 90 dni od daty wjazdu wywieżą samochód z powrotem za granicę. Zobowiązanie powyższe winno być umieszczone w krótkiej formie na kwicie celnym.

W innych wypadkach samochody mogą być odprawione tylko na zasadzie ogólnej i obowiązujących pozwoleń przywozu.

§ 13. Podróżni, przybywający z zagranicy na czasowy pobyt do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na motocyklach bez tryptyków, oraz na rowerach, winni w urzędach celnich wejściowych złożyć odpowiednie zabezpieczenie celne (kaucję) w gotówce z obowiązkiem wywozu wymienionych środków lokomocji w ciągu 90 dni od daty wjazdu.

§ 14. Aż do czasu nowych zarządzeń zwrot zabezpieczenia celnego od samochodów, motocykli i rowerów wprowadzonych do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej w myśl treści §§ 12 i 13 niniejszego rozporządzenia może nastąpić, o ile tego rodzaju samochody, motocykle i rowery będą zgło-

szone w ustalonym terminie do występu w tym urzędzie celnym, który je pierwotnie odprawił.

Q powyższemu urzędowi celny winien informować zainteresowane strony przy odprawie wejściowej.

§ 15. Osobom wyjeżdżającym z obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na czasowy pobyt za granicę na krajowych lub ukrajawionych samochodach, motocyklach i rowerach urzędy celne wydadzą zaświadczenia na prawo powrotnego wprowadzenia bez cła wymienionych środków lokomocji. Niezależnie od wydanego zaświadczenia urząd celny winien zawiesić na zgłoszonych do występu wspomnianych środkach lokomocji plomby urzędowe.

§ 16. Zaświadczenia wymienione w § 15 są ważne, na jeden rok od daty występu i służą do wielokrotnego przekraczania granicy przez dowolny urząd celny, przyczem każdy występ i powrót do kraju winien być odnotowany na zaświadczeniu za pomocą wpisania daty, wyciśnięcia pieczęci urzędu i podpisu urzędnika celnego.

Rejestru celem zapisywania ruchu środków lokomocji wymienionych w § 15 nie prowadzi się.

§ 17. Odprawa celna środków lokomocji w wypadkach przewidzianych w §§ 3, 12, 13 i 15 niniejszego rozporządzenia odbywa się na zasadzie zgłoszeń ustnych.

§ 18. Wzory druków, mających związek z ruchem wymienionych w niniejszym rozporządzeniu środków lokomocji, otrzymają urzędy celne osobno.

§ 19. Rozporządzenie niniejsze nie zmienia w niczem rozporządzeń, dotyczących ruchu granicznego i wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Skarbu
Michalski

58.

Oświadczenie rządowe

o przystąpieniu Polski do międzynarodowego związku ochrony własności przemysłowej.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu art. 19 aneksu I Traktatu między Państwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Polską, podpisanego w Warszawie dnia 28 czerwca 1919 r., a ratyfikowanego przez Polskę zgodnie z ustawą z dnia 31 lipca 1919 r. (Dz. U. R. P. 1920 r. № 110, poz. 728), Rząd Polski zgłosił przystąpienie do Międzynarodowej Konwencji Paryskiej z dnia 20 marca 1883 roku o ochronie własności przemysłowej, przejrzonej w Brukseli dnia 14 grudnia 1900 roku i w Waszyngtonie dnia 2 czerwca 1911 r., wraz z uzupełniającym ją protokołem zamknięcia z tegoż dnia 2 czerwca 1911 r., o treści następującej:

KONWENCJA ZWIĄZKOWA PARYSKA

z 20 marca 1883 roku

o ochronie własności przemysłowej, przejrzana w Brukseli dn. 14 grudnia 1900 r. i w Waszyngtonie dn. 2 czerwca 1911 roku.

J. C. M. Cesarz Niemiecki, Król Pruski w imieniu Cesarstwa Niemieckiego; J. C. M. Cesarz Austriacki, Król Czeski, i t. d. i Apostolski Król Węgierski za Austrię i za Węgry; J. K. M. Król Belgów; Prezy-

CONVENTION D'UNION DE PARIS

du 20 mars 1883

pour la protection de la propriété industrielle, révisée à Bruxelles le 14 décembre 1900 et à Washington le 2 juin 1911.

S. M. l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand; S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc., et Roi Apostolique de Hongrie, pour l'Autriche et pour la Hongrie; S. M.