

laboratoryjnej szkół, zakładów naukowych i instytutów, podległych Ministerstwu Szkół Wyższych i Nauki, Ministerstwu Zdrowia i Centralnemu Urzędowi Szkolenia Zawodowego.

§ 2. W skład Komisji wchodzi:

Przewodniczący: Dyrektor Departamentu Studiów Technicznych Ministerstwa Szkół Wyższych i Nauki,

Członkowie: przedstawiciel Departamentu Inwestycji Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, przedstawiciel Departamentu Techniki Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, przedstawiciel Ministerstwa Zdrowia, przedstawiciel Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego.

Sekretariat Komisji prowadzi Departament Inwestycji Ministerstwa Szkół Wyższych i Nauki.

Przewodniczącego, członków i sekretarza Komisji powołuje właściwa władza zwierzchnia.

§ 3. Do zadań Komisji w szczególności należy ocena zapotrzebowań szkół, zakładów naukowych i instytutów na aparaturę laboratoryjną oraz jej rozdział.

§ 4. W pracy swej Komisja powinna oprzeć się o plany prac naukowych i dydaktycznych zainteresowanych resortów oraz o inwentarz cenniejszych i trudnych do nabycia aparatów i urządzeń stanowiących wyposażenie szkół, zakładów naukowych i instytutów.

§ 5. Opinia Komisji będzie wiążąca dla reprezentowanych w niej resortów w zakresie uzasadnienia zapotrzebowania i terminu dostawy.

§ 6. Przy opiniowaniu wniosków importowych Komisja uwzględni stan zaopatrzenia Głównych Instytutów Naukowo-Badawczych Przemysłu.

§ 7. Posiedzenia Komisji zwołuje przewodniczący nie rzadziej, jak raz w miesiącu.

§ 8. Za udział w posiedzeniach Komisji przewodniczący, członkowie i sekretarz otrzymywać będą wynagrodzenie na zasadach, ustalonych uchwałą Rady Ministrów z dnia 17 października 1947 r. o wynagrodzeniach za udział w posiedzeniach Komisji z tym, że stosownie do pkt. 3 te same uchwały przewidziane w niej stawki podwyższyć się do 45 zł dla przewodniczącego i do 30 zł dla pozostałych osób, biorących udział w posiedzeniach Komisji.

MINISTER SZKÓŁ WYŻSZYCH I NAUKI

w/z H. Golański

1632.

ZARZĄDZENIE Nr 62 KOMISJI DEWIZOWEJ

z dnia 9 listopada 1950 r.

w sprawie regulowania płatności z tytułu usług, związanych z obrotem morskim.

Na podstawie art. 3 dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 kwietnia 1936 r. w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi (Dz. U. R. P. z 1938 r. Nr 86, poz. 584 i z 1939 r. Nr 87, poz. 549) Komisja Dewizowa zarządza, co następuje:

§ 1. Zezwala się aż do odwołania niżej wymienionym przedsiębiorstwom na dokonywanie przewidzianych w niniejszym zarządzeniu czynności w zakresie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi:

A. Zarządowi Portu Gdańsk - Gdynia P. P. W - Gdańsk-Wrzeszcz;

B. Zarządowi Portu Szczecin - P. P. W. Szczecin;

C. Centrali Zbytu Węgla - P. P. W. Ekspedycja Morska Gdańsk - Wrzeszcz, Centrala w Katowicach;

D. armatorom:

„GAL” Gdynia - Ameryka Linie Żeglugowe S. A., Polsko-Brytyjskiemu Towarzystwu Okrętowemu S. A., Żegludze Polskiej S. A.;

E. agentom okrętowym:

Angielska Spółka Akcyjna „The Cunard Steam Ship Company Ltd”. Warszawa;

F. maklerom:

Maklerska Spółdzielnia Pracy „AGMOR”, Gdynia,

Bałtycka Agencja Morska „BALTICA”, Gdynia,

Gdyńska Agencja Morska „GAMA”, Gdynia,

Polskie Towarzystwo Żeglugowe „NAVIGATOR”, Gdynia,

Maklerzy Okrętowi Rummel & Burton, Gdynia,

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka sp. z o. o., Gdynia,

American Scantic Line w Polsce, Gdynia;

G. firmom ekspedycyjnym:

C. Hartwig S. A., Międzynarodowi Ekspedytorzy, Zarząd w Warszawie;

Dyrekcja Morska w Gdyni;

„Spedrapid”, Spedycyjna Spółka z o. o., Szczecin — Gdynia;

Przedsiębiorstwo Robót Przeładunkowych dla Małych Portów, Słupsk;

H. firmom shiphandlerskim:

Zaopatrywanie Statków „Baltona” P. P. W. Gdynia;

I. firmom kontrolnym:

„Polcarga”, Rzeczoznawstwo i Kontrola Ładunków P. P. W. Centrala w Gdyni,

„Supervise”, Polskie Towarzystwo Kontroli, spółka z o. o. Gdynia.

§ 2. Wymienione przedsiębiorstwa mogą korzystać z uprawnień wynikających z niniejszego zarządzenia tak długo i w takim zakresie, w jakim dopuszczone są do właściwej ich działalności na podstawie obowiązujących przepisów.

§ 3. Przyjęcie przypadających wyżej wymienionym przedsiębiorstwom od cudzoziemców należności wynikających z tytułu świadczonych usług, związanych z obrotem morskim, nastąpić może tylko:

a) w zagranicznych środkach płatniczych,

b) w złotych z zagranicznego rachunku wolnego, prowadzonego na zasadzie § 15 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 24 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 57, poz. 419 i z 1939 r. Nr 7, poz. 40),

c) przez rozliczenie na zasadach § 4 oraz § 6 i § 7 według aktualnych instrukcji, wydawanych przez właściwą władzę dewizową.

§ 4. Zezwala się na dokonywanie na prowadzonych w ksiązkach przedsiębiorstw rachunkach zagranicznych zleceńodawców i korespondentów rozliczeń należności wzajemnych z tytułu morskich obrotów usługowych, o ile należności te płatne są na ten sam kraj, z wyłączeniem kompensaty należności wolnodewizowych z zobowiązaniami clearingowymi oraz na wysyłanie za granicę odnośnych not kredytowych i debetowych.

§ 5. Zezwala się na zwrotne przekazywanie za granicę przez Narodowy Bank Polski i banki dewizowe niewykorzystanej części zaliczek armatorskich pochodzących z zagranicy pod warunkiem przedłożenia bankowi udokumentowanego rozliczenia.

§ 6. Zezwala się na inkasowanie w kraju w złotych należności wynikających bezpośrednio z umowy frachtowej przypadających zagranicznym zleceńodawcom od krajowych osób fizycznych i prawnych.

§ 7. Zezwala się na dokonywanie, w granicach kwot zainkasowanych dla poszczególnych zleceńodawców i korespondentów zagranicznych na podstawie § 6, wypłat w kraju na pokrycie zobowiązań tych zleceńodawców i korespondentów wobec krajowych osób fizycznych i prawnych z tytułu usług związanych z obrotem morskim.

§ 8. Przekazanie za granicę należności z tytułu morskich obrotów usługowych może mieć miejsce jedynie za zgodą właściwych władz dewizowych i po potrąceniu zobowiązań odnośnego zleceńodawcy wobec krajowych osób fizycznych i prawnych.

§ 9. Zezwala się na dokonywanie w uzasadnionych przypadkach wykładów z polecenia i na rachunek zagranicznych zleceńodawców z tytułu płatności wynikłych z bieżących interesów, związanych ściśle z obrotem portowym i transportem morskim. Wyłożone kwoty, które nie zostaną przekazane względnie rozliczone zgodnie z paragrafami poprzednimi, winny być przedstawione do zapłaty właściwemu dłużnikowi w drodze inkasa bankowego.

§ 10. Zezwala się na stawianie do dyspozycji kapitanów statków obcych waluty krajowej do wydatkowania w kraju z tym, że udzielona zaliczka kapitańska zostanie rozliczona w rachunku maklerskim zgodnie z § 3.

§ 11. Wszelkie przeliczenia walut obcych tak w rozliczeniach z cudzoziemcami jak i osobami zamieszkałymi w kraju winny być dokonywane wyłącznie według kursów Narodowego Banku Polskiego, obowiązujących w dniu dokonywania danej płatności lub rozliczenia.

§ 12. Dokonywanie płatności i rozliczeń nie objętych niniejszym zarządzeniem wymaga każdorazowego zezwolenia Komisji Dewizowej.

§ 13. Kontrolę wykonania niniejszego zarządzenia powierza się oddziałom Narodowego Banku Polskiego w miastach portowych według ich właściwości miejscowej.

§ 14. Uchyla się uchwałę generalną Nr 18/III Komisji Dewizowej z dnia 2 kwietnia 1948 r. oraz instrukcję Komisji Dewizowej w sprawie sposobu prowadzenia rachunków „Złote Morskie”.

Szczegółowe instrukcje w sprawie likwidacji rachunków „Złote Morskie” wyda Narodowy Bank Polski.

§ 15. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 13 listopada 1950 r.

KOMISJA DEWIZOWA

H. Kotlicki, E. Wierchoń

DZIAŁ II SPRAWY GOSPODARKI NARODOWEJ

1633.

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 19 października 1950 r.

w sprawie posiadania i budowy przez urzędy, instytucje i jednostki gospodarki uspołecznionej własnych stacji obsługi i warsztatów samochodowych.

Na podstawie art. 2 pkt. 1), 4) i 6) dekretu z dnia 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. Nr 7, poz. 58) oraz w wykonaniu uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 29 listopada 1949 r. w sprawie obsługi technicznej samochodów zarządza się, co następuje:

§ 1. W myśl postanowień pkt. 2 lit. D oraz pkt. 8 lit. A uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 29 listopada 1949 r. w sprawie obsługi technicznej samochodów, urzędy, instytucje oraz jednostki gospodarki uspołecznionej mogą prowadzić stacje obsługi i warsztaty dla obsługi własnych samochodów, zwane dalej krótko „własnymi zakładami samochodowymi”, tylko w warunkach określonych w niniejszym zarządzeniu.

§ 2. Istniejące w dniu wejścia w życie niniejszego zarządzenia oraz wybudowane i rozbudowane z kredytów inwestycyjnych na rok 1950 własne zakłady samochodowe pozostają we własnym użytkowaniu jednostek, wymienionych w § 1:

1) na czas nieokreślony, o ile:

a) zakład znajduje się w miejscowości, nie objętej planem rozbudowy publicznej stacji obsługi Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt”, zwanej dalej w skrócie „Motozbyt”,

b) zakład nie odpowiada warunkom prowadzenia w nim publicznej obsługi, ani nie może być w łatwy i opłacalny sposób dostosowany do potrzeb takiej obsługi;

2) na czas określony przez Ministerstwo Komunikacji, o ile zakład, określony w pkt. 1) lit. b) może być dostosowany do potrzeb publicznej obsługi w sposób łatwy i opłacalny.

§ 3. 1. W przypadku stwierdzonego niewłaściwego wykorzystania własnych zakładów samochodowych Ministerstwo Komunikacji powoła każdorazowo komisję, która ustali sposób celowego ich wykorzystania lub też postawi wniosek o ich przekazanie innemu użytkownikowi.

2. W skład komisji oprócz przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji (Departamentu Samochodowego) jako przewodniczącego wejść przedstawiciele: Centralnego Biura Studiów i Projektów Komunikacji, zwanego dalej w skrócie „Centralne Biuro”, terenowo właściwej wojewódzkiej rady narodowej, jak również każdorazowego obecnego użytkownika zakładu, jego władzy centralnej oraz użytkownika przewidywanego.

§ 4. Wzajemne przekazywanie zakładów przez urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe, jeżeli chodzi o nieruchomości, winno odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 5. Na budowę nowych i rozbudowę istniejących własnych zakładów samochodowych z kredytów inwestycyjnych na rok 1951 i dalsze lata należy przed zatwierdzeniem kredytów przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego uzyskać zezwolenie Ministerstwa Komunikacji (Departament Samochodowy).

§ 6. 1. Dla uzyskania zezwolenia, o którym mowa w § 5, inwestor przedkłada Ministerstwu Komunikacji do zatwierdzenia wnioski w 2 egzemplarzach z następującymi danymi:

1) nazwa i adres inwestora;

2) władza nadrzędna inwestora;

3) dokładne określenie zamierzonej budowy samochodowej (np. nowa budowa, rozbudowa, nadbudowa, adaptacja itp.), jej związku z ogólną inwestycją budowlaną (np. budowa lub stojąca w komplecie innych budynków istniejących — projektowanych w podziemiu — w poziomie itp.);

4) określenie przeznaczenia zamierzonej budowni (np. zajezdnia, stacja obsługi, garaż, warsztat itp.);

5) dotychczasowy sposób dokonywanej obsługi technicznej oraz parkowania samochodów;

6) czy i jakie urządzenia i wyposażenie zostaną zwolnione lub przeznaczone dla innych celów w związku z projektowaną inwestycją;

7) określenie charakteru pracy zakładu pod kątem widzenia ruchu obsługiwanych samochodów, a mianowicie:

a) ilość obsługiwanych samochodów z podziałem na rodzaje, marki i typy w chwili składania wniosku i w planie na następne lata,

b) ogólny przebieg roczny w km dla poszczególnych grup samochodów w chwili składania wniosku i w planie na następne lata,

c) okresy kwartalne lub miesięczne pracy taboru oraz w których okresach tabor korzysta z projektowanej inwestycji;

d) charakterystyka pracy poszczególnych grup samochodów (np. transport drogowy, budowlany itp.),

e) natężenie wyjazdu i zjazdu do zajezdni w układzie godzinowym jednej doby,

f) ilość samochodów do garażowania w projektowanym zakładzie samochodowym w chwili składania wniosku i w planie na następne lata,

g) ilość samochodów do obsługi w projektowanym zakładzie samochodowym w chwili składania wniosku i w planie na następne lata.

2. Dane, wymienione w ust. 1, powinny być zatwierdzone przez właściwą władzę inwestora oraz zaopiniowane pod względem potrzeby lokalizacji i urbanistycznego rozwiązania przez prezydium wojewódzkiej rady narodowej.

§ 7. Zatwierdzone dane, o których mowa w § 6, są podstawą do opracowania przez inwestora założeń do projektu, określonego w rozdziale II § 42 instrukcji Nr 20 Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego.

§ 8. 1. Wykonanie dokumentacji technicznej inwestor zleci Centralnemu Biuru.

2. W przypadku projektowania budowli o innym przeznaczeniu, w których pomieszczenia samochodowe są tylko częścią składową budowli, inwestor zleci Centralnemu Biuru wykonanie samej dokumentacji technologicznej pomieszczeń samochodowych.

§ 9. Zgodnie z instrukcją Nr 20 Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, rozdział VIII „Zasady zatwierdzenia dokumentacji technicznej” § 232, w skład Komisji Ocen Projektów Inwestycyjnych (K. O. P. I.) na poszczególnych szczeblach inwestorów wchodzi:

a) do komisji oceny projektów inwestycyjnych dla głównych inwestorów — przedstawiciel wojewódzkiej rady narodowej — wydział komunikacyjny,

b) do komisji oceny projektów inwestycyjnych dla naczelnych inwestorów — przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji (Departament Samochodowy),

c) do komisji oceny projektów inwestycyjnych dla centralnych inwestorów — przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji (Departament Samochodowy).

§ 10. Wyposażenie własnych zakładów samochodowych w urządzenia techniczne i techniczno-instalacyjne oraz przyjęcie przez „Motozbyt” zlecenia na ich zakup za granicą wymaga zezwolenia Ministerstwa Komunikacji (Departament Samochodowy).

§ 11. Dla uzyskania zezwolenia, o którym mowa w § 10, należy przedłożyć Ministerstwu Komunikacji zapotrzebowanie dla danej budowli samochodowej, które powinno zawierać:

1) stan ilościowy taboru z podziałem na rodzaje (markę, typ), przeznaczony dla danej budowli samochodowej,

2) średni przebieg roczny grup samochodów według rodzaju,

3) stan i ilość posiadanych urządzeń i wyposażenia danej budowli samochodowej,