

wania przy naprawie, zbywają wytwórcom akumulatorów, innym odbiorcom lub właściwym terenowo wojewódzkim zbiornicom przemysłowych surowców wtórnych;

- 5) ciężar dostarczonego akumulatora nie powinien być mniejszy od 50% ciężaru nowego akumulatora danego typu bez kwasu.

2. Za każdy dostarczony zużyty lub uszkodzony akumulator odbiorcy mają obowiązek zapłacić użytkownikowi 10% obowiązującej ceny detalicznej nowego akumulatora tego typu oraz wydać użytkownikowi pokwitowanie (oryginał kwitu magazynowego według wzoru „magazyn przyjął”), w którym stwierdzają typ i ciężar przyjętego akumulatora.

§ 5. 1. Sprzedaż użytkownikom akumulatorów nowych przez Centralę Techniczno-Handlową „Motozbyt”, Centralę Handlową Sprzętu Rolniczego oraz inne jednostki rozprowadzające akumulatory uzależnia się od dostarczenia pokwitowania wymienionego w § 4 ust. 2.

2. W razie nieprzedstawienia pokwitowania, o którym mowa w § 4 ust. 2, użytkownik obowiązany jest przy zakupie nowych akumulatorów (ust. 1) złożyć niezależnie od uiszczenia ceny nabycia kaucję w wysokości 50% wartości nabywanych akumulatorów.

3. Kaucja określona w ust. 2 ulega zwrotowi z chwilą przedstawienia pokwitowania wymienionego w § 4 ust. 2. Jeżeli pokwitowanie nie będzie przedstawione w ciągu 12 miesięcy od dnia złożenia kaucji, kaucja przepada na rzecz Państwa.

4. Przepis ust. 1 nie dotyczy sprzedaży akumulatorów:

- 1) jednostkom handlowym sprzętu motoryzacyjnego, prowadzącym sprzedaż hurtową i detaliczną,
- 2) jednostkom handlowym prowadzącym eksport akumulatorów,
- 3) zakładom produkcyjnym, przeznaczającym akumulatory na wyposażenie produkowanego sprzętu,
- 4) jednostkom nabywającym akumulatory do celów laboratoryjnych i doświadczalnych, dla uruchomienia nowych laboratoriów lub dla dodatkowego wyposażenia laboratoriów w razie ich rozbudowy,

- 5) użytkownikom, którzy udokumentują utratę akumulatora odpowiednim protokołem awaryjnym.

§ 6. Odbiorcy mogą nabywać nowe akumulatory bezpośrednio od jednostek określonych w § 5 ust. 1 dla wymiana akumulatorów zużytych lub uszkodzonych dostarczonych przez użytkowników, bez obowiązku składania kaucji, pod warunkiem zgłoszenia tym jednostkom numerów posiadanych oryginałów kwitów magazynowych wydanych użytkownikom za dostarczone przez nich zużyte akumulatory (§ 4 ust. 2).

§ 7. 1. Na podstawie pokwitowań rejonowej zbiornicy złomu stwierdzających przekazanie złomu i szlamu ołowianego (§ 4 ust. 1 pkt 2) odbiorcy będą zaopatrywani na zlecenie Biura Sprzedaży Sprzętu i Porcelany Elektrotechnicznej w Warszawie przez zakłady produkujące akumulatory w płyty akumulatorowe w ilości 80% ciężaru przekazanego złomu i szlamu.

2. W razie nieprzedstawienia pokwitowań, o których mowa w ust. 1, odbiorcy zobowiązani są niezależnie od uiszczenia ceny nabycia płyt akumulatorowych złożyć kaucję w wysokości 50% wartości nabywanych płyt, przy czym przepis § 5 ust. 3 ma odpowiednie zastosowanie.

3. Obrót złomem i szlamem ołowiu akumulatorowego powinien być kontrolowany przez osoby upoważnione przez Centralny Zarząd Gospodarki Złomem.

§ 8. Przepisy zarządzenia nie dotyczą jednostek budżetowych podległych Ministrowi Obrony Narodowej i Ministrowi Spraw Wewnętrznych, z wyjątkiem jednostek Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii.

§ 9. W stosunku do akumulatorów samochodowych nie mają zastosowania przepisy wydane przez Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego w sprawie gospodarowania zużytymi akumulatorami i bateriami akumulatorowymi.

§ 10. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 maja 1962 r.

Minister Komunikacji: w z. *D. Tarantowicz*
Minister Handlu Wewnętrznego: *M. Lesz*

60

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 10 lutego 1962 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie ładowania i holowania pojazdów samochodowych oraz stosowania przyczep do samochodów.

Na podstawie § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 1955 r. w sprawie używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. U. z 1955 r. Nr 36, poz. 225 i z 1957 r. Nr 21, poz. 104 i Nr 49, poz. 239) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 24 lutego 1957 r. w sprawie ładowania i holowania pojazdów samochodowych oraz stosowania przyczep do samochodów (Monitor Polski Nr 23, poz. 164), w § 1 ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) ładunki bardzo długie (dłuższe) powinny być przewożone:

- a) ciągnikiem siodlowym z ławą skrętną i zespoloną z nim konstrukcyjnie przyczepą kłonicową, przystosowanymi trwale do tego przewozu, lub ciągnikiem balastowym albo typu rolniczego z samodzielną przyczepą kłonicową z ławą skrętną na przednim wózku,

których ładowność fabrycznie ustalona powinna być wpisana do dowodu rejestracyjnego,

- b) ciągnikiem siodlowym ze zmontowaną na nim ławą skrętną i z przyczepą kłonicową zamiast naczepy, przy czym jako ładowność takiego zespołu należy przyjmować ładowność naczepy ciągnika,
- c) samochodem z ławą skrętną zmontowaną na platformie samochodu z doczepioną przyczepą kłonicową; w karcie drogowej takiego samochodu należy wykazywać jego ładowność zwiększoną o 50%, a w przypadku używania przyczepy kłonicowej doraźnie należy wystawiać na samochód z tą przyczepą odrębne karty drogowe dla jazd wykonanych z użyciem tej przyczepy i zestawiać zapisy z tych kart w osobnej miesięcznej karcie eksploatacyjnej”.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.
Minister Komunikacji: *J. Popielas*