

w § 1 część IV pkt 1 i 3 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 18 grudnia 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 100, poz. 766), znajdujące się w miejscowościach, liczących do 3000 mieszkańców włącznie.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1937 r.

Minister Skarbu: *E. Kwiatkowski*

653.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SKARBU

z dnia 23 grudnia 1936 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości o odroczeniu wypłat z odrębnej masy majątkowej Towarzystwa Ubezpieczeń na życie „Phönix”.

Na podstawie art. 2 dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 kwietnia 1936 r. o zabezpieczeniu interesów osób, ubezpieczonych w Towarzystwie Ubezpieczeń na życie „Phönix” za pośrednictwem głównego przedstawicielstwa na Polskę (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 245) zarządzam co następuje:

§ 1. Odracza się do dnia 29 kwietnia 1937 r. wypłaty z odrębnej masy, utworzonej na podstawie dekretu z dnia 24 kwietnia 1936 r. o zabezpieczeniu interesów osób, ubezpieczonych w Towarzystwie Ubezpieczeń na życie „Phönix” za pośrednictwem głównego przedstawicielstwa na Polskę (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 245) pożyczek (zaliczek) oraz wykupów z tytułu umów ubezpieczenia na życie, zawartych przez Towarzystwo Ubezpieczeń na życie „Phönix” za pośrednictwem głównego przedstawicielstwa na Polskę.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Skarbu: *E. Kwiatkowski*

654.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 11 grudnia 1936 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości, Poczty i Telegrafów oraz Skarbu o zmianie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. w sprawie wykonania ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi.

Na podstawie art. 6 ust. (1) i art. 12 ustawy z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób

i towarów pojazdami mechanicznymi (Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 336) zarządza się co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 95, poz. 821) wprowadza się zmiany następujące:

1) w § 4 ust. (2) otrzymuje brzmienie:

„(2) Za przewóz towarów na oznaczonym obszarze w rozumieniu art. 2, 3, 4 i 5 należy uważać przewóz od i do stacji kolejowych w granicach wyznaczonych powiatów, jak również przewóz między miejscowościami w granicach tych powiatów.”;

w tym samym paragrafie dodaje się nowy ustęp — z kolei trzeci — o brzmieniu:

„(3) Koncesje, wydawane na przewóz tylko pewnego rodzaju towarów pojazdami mechanicznymi, specjalnie przystosowanymi do przewozu takich towarów, tudzież na przewóz sezonowych produktów, mogą zawierać uprawnienie do wykonywania przewozów na dowolnych liniach w całym Państwie.”;

dotychczasowy ustęp trzeci oznacza się jako ustęp czwarty;

2) w § 5 dodaje się zdanie drugie:

„Porozumienie to nie jest potrzebne, jeżeli chodzi o przewozy, wymienione w § 4 ust. (3).”;

3) w § 31 ust. (2) otrzymuje brzmienie:

„(2) Ubiegający się o koncesję na linię, linii lub sieci linii przewozowych powinien nadto podać projektowane taryfy przewozowe (maksymalne).”;

w tym samym paragrafie dodaje się nowy ustęp:

„(3) Ubiegający się o koncesję na przewóz towarów na oznaczonym obszarze powinien przedstawić władzy, udzielającej koncesji, odpis umowy, zawartej z przedsiębiorstwem „Polskie Koleje Państwowe”, o udziale w wykonywaniu przewozów z koleją (komunikacje kombinowane).”;

4) § 33 otrzymuje brzmienie:

„§ 33. Otrzymujący koncesję na przewóz towarów na linię, linii lub sieci linii przewozowych obowiązany jest przedstawiać do zatwierdzenia władzy, udzielającej koncesji, taryfy na przewóz towarów, i nie wolno mu pobierać za przewóz opłat wyższych niż zatwierdzone przez władzę. Poza tym do taryf przewozowych mają odpowiednie zastosowanie przepisy § 9 ust. (2) i (3) i §§ 10 i 11.”;

5) § 37 otrzymuje brzmienie:

„§ 37. Przy równych warunkach pierwszeństwo do otrzymania koncesji mają ubiegający się o koncesję, którzy zobowiązują się do używania i utrzymywania w odpowiednim stanie pojazdów mechanicznych całkowicie lub częściowo wyprodukowanych w kraju, tudzież odpowiadających specjalnym wymaganiom obrony Państwa.”;

6) w § 38 w ust. (1) pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) ubiegający się o koncesję posiada dostatecznie silne podstawy finansowe oraz potrzebną fachowość do prowadzenia przedsiębiorstwa przewozowego i daje gwarancję solidnego wypełniania obowiązków koncesjonariusza;”;

w tym samym paragrafie dodaje się nowy ustęp:

„(3) Koncesje nie będą wydawane osobom prawnym, których zadaniem nie jest wykonywanie zarobkowego przewozu samochodami. Podstawę do oceny tej okoliczności stanowi statut lub rejestr handlowy albo rejestr spółdzielni.”;

7) § 39 skreśla się.

8) § 41 otrzymuje brzmienie:

„§ 41. (1) Otrzymujący koncesję powinien złożyć opłatę za czynności urzędowe, związane z udzieleniem koncesji, w następującej wysokości:

1) za czynności urzędowe, związane z nadaniem koncesji na przewóz osób po 1,5 gr od każdej jednostki iloczynu z ilości miejsc dla podróżnych w pojazdach mechanicznych (bez rezerwowych) przez średnią długość linii w kilometrach, nie mniej jednak niż 30 zł;

2) za czynności urzędowe, związane z nadaniem koncesji na przewóz towarów na linii, liniach lub sieci linii przewozowych po 10 gr od każdej jednostki iloczynu z ilości tonowości pojazdów mechanicznych przez średnią długość linii w kilometrach, nie mniej jednak niż 30 zł;

3) za czynności urzędowe, związane z nadaniem koncesji na oznaczonym obszarze po 30 zł od jednej tony tonowości pojazdu.

(2) Za czynności urzędowe w sprawie koncesji z prawem wyłączności pobiera się opłatę w podwójnej wysokości.”;

9) § 42 otrzymuje brzmienie:

„§ 42. Opłaty, wymienione w § 41, uiszcza się gotówką za pośrednictwem Pocztowej Kasy Oszczędności, na dochód Państwowego Funduszu Drogowego.”;

10) § 44 otrzymuje brzmienie:

„§ 44. (1) Koncesje mogą być udzielane na okres do 25 lat.

(2) Koncesjonariuszowi, który wykaze się zainwestowaniem kapitału na budowę garażów, warsztatów, magazynów lub innych urządzeń, związanych z wykonywaniem przewozów, wojewódzka władza administracji ogólnej — z zachowaniem przepisu § 38 — przedłuży lub wyda nową koncesję na obsługiwane przez niego linie, co najmniej na czas niezbędny do amortyzacji dokonanych wkładów.”.

§ 2. Koncesje na przewóz towarów na linię, linie lub sieci linii przewozowych, wydane przez wojewódzkie władze administracji ogólnej przed i po wejściu w życie rozporządzenia niniejszego, uprawniać będą w okresie czasu na który zostały wydane, nie dłużej jednak niż do dnia 31 grudnia 1938 r., do wykonywania przez koncesjonariusza zarobkowego przewozu towarów na dowolnych liniach w całym Państwie, z wyjątkiem tych linii, co do których Minister Komunikacji zastrzeże swej kompetencji udzielanie koncesji.

§ 3. W okresie czasu do dnia 31 grudnia 1938 r. opłata jednorazowa za czynności urzędowe, związane z wydaniem koncesji na przewóz towarów pojazdami mechanicznymi na linie przewozowe, obliczana będzie w myśl § 41 ust. (1) pkt 3).

§ 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1937 r.

Minister Komunikacji: *Ulrych*

655.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 22 grudnia 1936 r.

o wspólnym rozliczaniu utargu nafty na rynku wewnętrznym.

Na podstawie art. 1 punkt j) i punkt l) ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym w jednolitym brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 stycznia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 7, poz. 83) zarządzam co następuje:

§ 1. Dla wyrównania skutków, płynących z uregulowania przez Ministra Przemysłu i Handlu od dnia 16 grudnia 1935 r. cen nafty na rynku wewnętrznym, ustalającego specjalnie niższe ceny dla nafty sprzedawanej w województwach: wileńskim, nowogródzkim, poleskim, wołyńskim i części województwa białostockiego — zarządza się wspólne rozliczenie pomiędzy wszystkimi przedsiębiorstwami wytwarzającymi naftę i wysyłającymi ją na rynek krajowy, bez względu na to, czy faktycznie sprzedawały naftę w wymienionych województwach, czy też nie.

Rozliczenie to i wyrównanie pieniężne przeprowadza organizacja „Polski Eksport Naftowy” w Lwowie.

§ 2. Wspólne rozliczenie (§ 1) polega na tym, że różnicę pieniężną wynikłą ze stosowania specjalnych obniżek, rozkłada się na wszystkie przedsiębiorstwa w stosunku do ilości nafty, wysłanej przez każde z nich na rynek wewnętrzny w okresie rozliczeniowym.