

- a) w art. 2 ust. (1) pkt. 1, 2 i 4 ustawy z dnia 9 kwietnia 1938 r. do kwoty 50.000 zł. i  
 b) w art. 2 ust. (1) pkt. 3 i 5 powołanej ustawy, w których decyzje o umorzeniu należą do Izby Skarbowych na podstawie zarządzenia Ministra Skarbu z dnia 20 stycznia 1949 r. (Monitor Polski Nr. A—4, poz. 40).  
 § 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ **W. Wojski**  
 294.

**ZARZĄDZENIE MINISTRA SKARBU**

z dnia 28 marca 1949 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej w sprawie wynagrodzenia kierowców i innych pracowników samochodowych.

Na podstawie § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 lutego 1949 r. w sprawie uposażenia pracowników państwowych i samorządowych, zatrudnionych w charakterze kierowców samochodowych oraz wartowników i dozorców (Dz. U. R. P. Nr 14, poz 91) zarządza się co następuje:

§ 1. Przy ustalaniu wynagrodzenia dla kierowców i innych pracowników samochodowych, zatrudnionych w państwowych i samorządowych urzędach, instytucjach lub zakładach, stosuje się od dnia 1 stycznia 1949 r. uchwalony przez „Główną Komisję dla ustalenia nowych zasad wynagradzania pracowników uspołecznionej części gospodarki narodowej” regulamin płac kierowców pojazdów mechanicznych, warsztatowców, pomocników i innych pracowników samochodowych, stanowiący załącznik do niniejszego zarządzenia — z następującymi zmianami:

1) Kierowcy i inni pracownicy samochodowi, pozostający w stosunku publiczno-prawnym, otrzymują wynagrodzenie według odpowiednich grup uposażenia pracowników państwowych. Za godziny nadliczbowe oraz za szczególne wyniki pracy kierowcy ci mogą otrzymywać nagrody pieniężne do wysokości przewidzianej w regulaminie, w ramach odnośnych kredytów budżetowych.

2) Kierowcom i innym pracownikom samochodowym zatrudnionym we władzach III instancji oraz w urzędach centralnych, otrzymującym wynagrodzenie według II grupy (rozdział II pkt 1 regulaminu) i wyższej, służy prawo do specjalnego dodatku wyrównawczego w wysokości 1.500 zł miesięcznie, otrzymującym zaś wynagrodzenie według III grupy i niższej — prawo do dodatku w wysokości 1.200 zł miesięcznie.

§ 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 1949 r.

MINISTER SKARBU **K. Dąbrowski**  
 MINISTER PRACY I OPIEKI SPOŁECZNEJ

w/z **Tadeusz Kochanowicz**  
 Podsekretarz Stanu

Załącznik do zarządzenia Ministra Skarbu z dnia 28 marca 1949 r. (poz. 294).

**REGULAMIN**

płac kierowców pojazdów mechanicznych, warsztatowców, pomocników i innych pracowników samochodowych.

**ROZDZIAŁ I**

**System wynagradzania.**

Płace kierowców pojazdów mechanicznych, pomocników, kierowców, warsztatowców i innych pracowników samochodowych opierają się na systemie wynagradzania godzinowego oraz na systemie premiowym.

**ROZDZIAŁ II.**

**Grupy wynagrodzenia.**

1. Dla pracowników wymienionych w rozdziale I z wyjątkiem uczniów warsztatowych w I i II roku szkolenia ustala się 5 grup wynagrodzenia w następującej wysokości:

Grupa	Wynagrodzenie zasadnicze za godz. w zł.	Dodatek wyrównawczy za godz. w zł.	Dodatek lokalny morski za godz. w zł.	Dodatek lokalny stołeczny za godz. w zł.
I	61 lub 66	6.50	4 lub 4.50	2.40 lub 2.70
II	55.—	6.50	3.60	2.10
III	49.—	6.50	3.20	1.80
IV	44.—	6.50	2.80	1.60
V	39.—	6.50	2.40	1.40

2. Dla uczniów w I i II roku szkolenia ustala się następujące wynagrodzenie:

Rok szkolenia	Wynagrodzenie zasadnicze za godz. w zł.	Dodatek wyrównawczy za godz. w zł.	Dodatek lokalny morski za godz. w zł.	Dodatek lokalny stołeczny za godz. w zł.
I	23.—	6.50	2.10	1.30
II	36.—	6.50	2.10	1.30

3. Dodatek wyrównawczy przysługuje wszystkim pracownikom, pobierającym wynagrodzenie zasadnicze na podstawie przepisów niniejszego regulaminu.

Dodatek morski przysługuje wyłącznie pracownikom, zatrudnionym na obszarze miast: Elbląga, Gdańska, Gdyni, Sopotu i Szczecina — oraz powiatów elbląskiego, gdańskiego, morskiego, szczecińskiego i wolińskiego.

Dodatek stołeczny przysługuje wyłącznie pracownikom zatrudnionym na terenie miasta stołecznego Warszawy.

**ROZDZIAŁ III.**

**Zaszeregowanie**

- Do grupy I zalicza się:
  - kierowców, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych I kat., a prowadzących następujące pojazdy: autokary, autobusy, pociągi drogowe (t.j. ciągniki ewent. wozy ciężarowe co najmniej z 2 przyczepkami), wozy ciężarowe z przyczepką o łącznej nośności co najmniej 9 ton, wozy ciężarowe o nośności co najmniej 9 ton, wozy chłodnie, wozy baseny, wozy cysterny, wozy warsztatowe, wozy pogotowia technicznego, karetki pogotowia sanitarnego,
  - podmajstrzych i brygadzystów stacji obsługi,
  - pomocników warsztatowych posiadających uprawnienia rzemieślnicze I-szej klasy, oraz co najmniej 6-cioletnią praktykę warsztatową i ukończone 25 lat.
- Do grupy II zalicza się:
  - kierowców pojazdów mechanicznych posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych I kat., którzy nie prowadzą pojazdów wymienionych w pktcie 1a,
  - monterów samodzielnych, posiadających uprawnienia rzemieślnicze, oraz co najmniej 5-letnią praktykę zawodową i ukończone 21 lat,
  - rzemieślników samochodowych.
- Do grupy III zalicza się:
  - kierowców pojazdów mechanicznych, posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych II kat.,
  - monterów, posiadających co najmniej 3-letnią praktykę warsztatową i ukończone 20 lat,
  - rzemieślników magazynowych, elektromonterów.
- Do grupy IV zalicza się:
  - kierowców i pomocników, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych kat. III A 1 III B,
  - pomoc fachową i uczniów warsztatowych 3-go roku, posiadających co najmniej 2-letnią praktykę warsztatową i ukończone 16 lat,
  - kierowców motocykli z przyczepką lub wózków motocyklowych ponad 350 cm<sup>3</sup> pojemności.
- Do grupy V zalicza się:
  - uczniów, pełniących funkcje pomocników kierowców, a nie posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

**ROZDZIAŁ IV.**

**Czas pracy.**

- Normalny czas pracy wynosi 8 godzin na dobę, a w sobotę 6 godzin razem 46 godzin tygodniowo, płatnych za 46 godzin.
- O ile czas pracy kierowcy (pomocnika kierowcy) w tygodniu trwa krócej od 8 godzin w dni powszednie, a od 6 godzin w dni sobotnie, kierowca (pomocnik kierowcy), może być zatrudniony w ciągu następnych 3-ch tygodni do 9 godzin dziennie (w soboty do 7 godzin) z tym, że liczba godzin pracy w powyższym okresie 4-tygodniowym nie może przekroczyć 184 godzin. Pracy tej nie uważa się za pracę w godzinach nadliczbowych.
- W przemyśle przewozowym normalny czas pracy może wynosić do 10 godzin dziennie — z tym, że ilość godzin pracy nie może przekroczyć 200 godzin miesięcznie. Ustalony normalny czas pracy (200 godzin) skracają się odpowiednio o 8 godzin za każde święto, przypadające na dzień powszedni, a o 6 godzin za każde święto przypadające w sobotę.
- W razie stałego stosowania pracy w niedziele, pracodawca w porozumieniu z przedstawicielstwem pracownictwa ustali schemat i wykaz imienny pracowników według którego dzień wypoczynkowy dla poszczególnych pracowników zostanie przesunięty na dzień powszedni. W każdym razie dzień wypoczynku winien co trzy tygodnie wypadać w niedzielę.
- Godziny pracy ponad normy czasu określone w punktach 1, 2 i 3 niniejszego rozdziału uważa się za pracę w godzinach nadliczbowych.

**ROZDZIAŁ V.**

**Wynagrodzenia za pracę w normalnym czasie pracy.**

Za pracę w normalnym czasie pracy (rozdział IV pkt-y 1, 2 i 3) przysługują pracownikom wynagrodzenie wynikające z przepisów rozdziału II i III.

## ROZDZIAŁ VI.

## Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

## A. Kierowców i pomocników kierowców z wyjątkiem zatrudnionych przy przewoźnie towarów.

1. a) Za pracę w godzinach nadliczbowych w ilości nie przekraczającej 100 godzin miesięcznie kierowcy i ich pomocnicy, z wyjątkiem zatrudnionych przy przewoźnie towarów otrzymują miesięczne wynagrodzenie ryczałtowe.
- b) Wysokość miesięczną ryczałtowego wynagrodzenia ustala się w/g poniższej tabeli, zależnie od ilości godzin nadliczbowych przepracowanych przez pracownika w ciągu poprzedniego miesiąca:

Grupa wynagrodzenia	Wysokość ryczałtowego wynagrodzenia przy przepracowanych w ciągu poprzedniego miesiąca.			
	od 1 do 25 godzin nadliczbowych	powyżej 25 do 50 godzin nadliczbowych	powyżej 50 do 75 godzin nadliczbowych	powyżej 75 do 100 godzin nadliczbowych
przy wynagrodz. zasadn. 61 zł/godz. I	1.830.—	3.050.—	4.880.—	7.320.—
przy wynagrodz. zasadn. 66 zł/godz. II	1.980.—	3.300.—	5.280.—	7.920.—
III	1.650.—	2.750.—	4.400.—	6.600.—
IV	1.470.—	2.450.—	3.920.—	5.880.—
V	1.320.—	2.200.—	3.520.—	5.280.—
	1.170.—	1.950.—	3.120.—	4.680.—

- c) Wypłata wynagrodzenia ryczałtowego winna być dokonywana przy ostatniej wypłacie w miesiącu następującym po tym, w którym kierowca (pomocnik kierowcy) pracował w godzinach nadliczbowych.

2. Niezależnie od ryczałtu za godziny nadliczbowe, kierowcom i pomocnikom kierowców za pracę w niedzielę i święta, za które nie otrzymali wolnego dnia w tygodniu poprzedzającym względnie następującym po tej niedzieli lub dniu świątecznym, przysługuje wynagrodzenie godzinowe (zasadnicze wraz z dodatkiem wyrównawczym i lokalnym) za każdą godzinę pracy.

3. Za pracę w godzinach nadliczbowych ponad normy określone w punkcie 1 a) niniejszego rozdziału (t. j. ponad 100 godzin miesięcznie) kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje wynagrodzenie godzinowe (zasadnicze wraz z dodatkiem wyrównawczym i lokalnym), oraz dodatek w wysokości 100% wynagrodzenia zasadniczego wraz z dodatkiem wyrównawczym (bez dodatku lokalnego).

## B. Kierowców i ich pomocników zatrudnionych przy przewoźnie towarów:

1. Kierowcom i pomocnikom kierowców zatrudnionym przy przewoźnie towarów przysługuje premia za wykorzystanie nośności pojazdu, obejmująca jednocześnie wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

2. Wysokość premii przysługującej kierowcom ustala się w/g poniższej tabeli, w zależności od nośności pojazdu oraz przejechanych ton/kilometrów (ilość ton/kilometrów ustala się mnożąc ciężar przewożonego towaru przez ilość przejechanych z tym towarem kilometrów).

Nośność wozu ciężarowego	wyokość premii za 1000 ton/km
0.75	zł. 4.650.—
1.—	zł. 3.500.—
1.50	zł. 2.400.—
2.0	zł. 1.750.—
2.5	zł. 1.400.—
3.0	zł. 1.200.—
3.5	zł. 1.000.—
4.0	zł. 875.—
4.5	zł. 775.—
5.0	zł. 700.—
powyżej 5.0 dla ciągników stosować należy	zł. 600.—
	zł. 1.500.—

Dla wozów eksploatowanych w miastach ustala się ryczałt dzienny przejechanych ton/kilometrów w wysokości 100 km pomnożonych przez 50% nośności wozu.

3. W przypadku odpłatnego wypożyczenia wozu przyjmuje się, że nośność wozu została całkowicie wykorzystana, a przebieg wynosił 15 kilometrów na godzinę. Celem ustalenia ilości ton-kilometrów należy pomnożyć ilość godzin przepracowanych w czasie odpłatnego wypożyczenia wozu przez 15 oraz otrzymany wynik pomnożyć przez nośność wozu.

4. Dla kierowców prowadzących wozy nowe i po głównym remoncie podwyższa się stawki premii o 30% na okres przebiegu pierwszych 2.000 km.

5. W wypadku przewożenia ładunków przestrzennych proporcjonalne wykorzystanie ładowności wozu (skrzyń wozu) uważa się za odpowiednie wykorzystanie nośności.

6. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.

7. W przypadku, gdyby premia uzyskana w ciągu miesiąca przez kierowcę względnie przez pomocnika kierowcy była niższa od kwoty, którą mu przysługiwała na podstawie działu A niniejszego rozdziału, pracownik winien otrzymać wyrównanie odpowiadające różnicy między wynagrodzeniem z tytułu pracy w godzinach nadliczbowych, obliczonych na zasadach działu A, a otrzymaną premią.

## C. Warsztatowców i pozostałych pracowników samochodowych:

Warsztatowcom i pozostałym pracownikom samochodowym za pracę w godzinach nadliczbowych przysługuje wynagrodzenie godzinowe (zasadnicze wraz z dodatkiem wyrównawczym i lokalnym) oraz za pracę w 2-ch pierwszych godzinach nadliczbowych — dodatek w wysokości 50%, a za pracę w trzeciej i następnych godzinach dodatek w wysokości 100% wynagrodzenia zasadniczego wraz z dodatkiem wyrównawczym (bez dodatku lokalnego).

## ROZDZIAŁ VII.

## Diety.

1. Diety wypłaca się w/g przepisów ogólnie obowiązujących przy wyjazdach służbowych poza obręb stałego miejsca pracy, jeżeli wyjazd służbowy trwa powyżej 12 godzin od opuszczenia stałego miejsca postoju wozu. W następnych dniach podróży przysługuje za każdą rozpoczętą dobę do 8 godzin — 50% stawki diet, a za każdą rozpoczętą dobę ponad 8 godzin pełna dieta.

2. Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych w czasie podróży służbowych przysługuje tylko w tym przypadku, jeżeli czas efektywnej pracy (pilnowanie, naprawa uszkodzeń, prowadzenie lub konserwacja pojazdu) przekroczył normy czasu określone w rozdziale IV, p-ktę 1, 2 i 3.

## ROZDZIAŁ VIII.

## Premia dla kierowców i pomocników kierowców zatrudnionych w parkach samochodowych powyżej 8 samochodów.

## A. Premia za oszczędność materiałów pędnych.

1. Kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje premia miesięczna za oszczędność materiałów pędnych.

2. Za podstawę premiowania przyjmuje się każdy zaoszczędzony litr paliwa i oleju silnikowego w stosunku do normy zużycia wyznaczonej dla danego rodzaju (marki, typu) pojazdu, względnie w stosunku do normy zużycia wyznaczonej w zależności od pojemności skokowej silnika. Przy ustalaniu normy zużycia należy uwzględnić poprawki przewidziane przez Ministerstwo Komunikacji. Celem ustalenia ilości zaoszczędzonych materiałów pędnych należy pomnożyć ilość przewidzianych w/g norm na kilometr materiałów pędnych przez ilość przejechanych kilometrów i od otrzymanej sumy odjąć ilość faktycznie zużytych materiałów. Otrzymany wynik będzie stanowił uzyskaną oszczędność. Ilość przejechanych kilometrów winna być obliczona na podstawie licznika kilometrowego, a w wyjątkowych przypadkach, na podstawie prowadzonych bieżąco zapisów na karcie kontrolnej, dokonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

3. Oszczędność uzyskana przez pominięcie przepisowych norm zmiany oleju nie będzie premiowana. Olej silnikowy w karterze nie wchodzi w zakres premiowania.

4. Ustalanie norm zużycia paliwa winno nastąpić na podstawie okólników: 1) „Tymczasowe normy zużycia materiałów pędnych dla pojazdów mechanicznych”, wydane przez Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji z dnia 27.I. 1948 r. Nr X-4b-1/48 oraz 2) „Normy zużycia paliwa niektórych niemieckich samochodów osobowych i ciężarowych”, wydane przez Wydział Transportu i Spedycji Departamentu Planowania Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 5.III. 1948 r. Nr PL/O/9/4.

5. W przypadku rozbieżności między w/w normami a faktycznym zużyciem materiałów pędnych, normę właściwą ustali Komisja. W skład Komisji wchodzi: przedstawiciel kierownictwa, przedstawiciel Rady Zakładowej lub Koła Zakładowego oraz wybrany wspólnie przez Dyrektora zakładu pracy i Radę Zakładową (Koło Zakładowe) przewodniczący Komisji, który powinien posiadać dokładną znajomość zagadnienia. Komisja może podnieść lub obniżyć normy omówione w p-ktach 2 i 4 — do 10% dla wozów osobowych a dla wozów ciężarowych do 15% in plus lub in minus.

Orzeczenia Komisji zawarte w prawidłowo sporządzonym protokole stanowią podstawę premiowania.

6. Wysokość premii wynosi 60% ceny rynkowej, ustalonej przez Centralę Przemysłu Naftowego, od zaoszczędzonej ilości materiałów pędnych.

7. Jeżeli do wypracowania premii przewidzianej w tym artykule przyczyniło się więcej kierowców, premię uzyskaną dzieli się wśród nich, proporcjonalnie do przejechanego kilometrażu.

8. Pomocnicy kierowców otrzymują premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.

9. Za zużycie materiałów pędnych przekraczające ustalone normy ponad 5% należy potrącić kierowcy 100% ceny rynkowej zużytych ponad normę materiałów. Potrącenia na-

leży dokonać z kwot przypadających z tytułu premii omówionych w p-ktach B, C, D i E.

10. Przepisu punktu 9 nie stosuje się w wypadkach usprawiedliwionego zużycia materiałów pędnych ponad normę (np. przy holowaniu, rozwijaniu kabli, wyciąganiu innych wozów).

**B. Premia za oszczędność ogumienia.**

1. Kierowcom i pomocnikom kierowców przyznaje się premię za oszczędność ogumienia.

2. Za podstawę premiowania przyjmuje się przebieg opon ponad ustalone normy. Ilość kilometrów przebiegu opony ustala się na podstawie zapisów w karcie ogumienia oraz licznika kilometrowego wozu, a w wyjątkowych przypadkach — zapisów na karcie ogumienia i na karcie kontrolnej wozu, dokonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

3. Do czasu ogłoszenia norm urzędowych, normy przebiegu nowych opon ustala się następująco:

norma przebiegu w tys. km.	Opony krajowe		Opony zagraniczne	
	osobowe	ciężarowe i autobusowe	osobowe	ciężarowe i autobusowe
	15	20	35	40

4. W przypadku rozbieżności między wyżej podanymi normami a faktyczną możliwością przebiegu opon Komisja w składzie określonym w dziale A pkt. 5 niniejszego rozdziału może powiększyć lub obniżyć określone normy w granicach do 15% in plus lub in minus, biorąc pod uwagę warunki eksploatacji, ilość płócien, markę fabryczną, oraz doświadczenie zakładu pracy (statystyka).

Orzeczenia Komisji, zawarte w prawidłowo sporządzonym protokole, stanowią podstawę premiowania.

Do zadań Komisji należy również ustalenie przebiegu opon starych, używanych w danym zakładzie pracy. Opony o zniszczeniu ponad 70% mogą być kwalifikowane do premiowania tylko w przypadku, gdy ich przebieg został ustalony na podstawie licznika kilometrowego lub karty oponowej.

5. Wysokość premii kierowców za oszczędność ogumienia wynosi 50% kwot rzeczywiście zaoszczędzonych.

6. Premię wypłaca się raz na miesiąc poczynając od miesiąca, w którym norma przebiegu została przekroczona.

7. Premię miesięczną oblicza się w/g następującego wzoru:

$$p = \frac{n : c}{2 N}$$

p = kwota miesięcznej premii,

n = przebieg opony w danym miesiącu obliczeniowym w kilometrach,

c = rzeczywisty koszt opony,

N = norma przebiegu opony w kilometrach.

8. Jeżeli do uzyskania premii przyczyniło się kilku kierowców, kwotę premii dzieli się pomiędzy kierowców proporcjonalnie do przejechanej ilości kilometrów.

9. W zakładach pracy, w których opony z reguły nie są przywiązane do wozów, w premii uczestniczą wszyscy kierowcy i pomocnicy kierowców, przy czym wypłata premii może nastąpić dopiero po wycofaniu opony z obiegu. Wysokość miesięcznej premii ustala się przez obliczenie oszczędności opon wycofanych w ciągu miesiąca z obiegu w/g podanego w p-ktcie 7 wzoru, w którym znak n w tym przypadku odpowiada różnicy między rzeczywistym przebiegiem opony w kilometrach od założenia na koło do jej zniszczenia a ustaloną normą przebiegu. Uzyskaną kwotę dzieli się między kierowców w stosunku do ilości przejechanych w poprzednim miesiącu kilometrów.

10. Opona winna być wycofana z obiegu po zdarciu protektora i zagrożeniu płócien oponowych.

O wycofaniu opony z obiegu orzeka kontroler techniczny zakładu pracy, a w razie sporu — Komisja w składzie ustalonym w dziale A pkt. 5.

11. Normy przebiegu opon ustalone w punkcie 3 zmniejsza się o 50% dla opon protektorowanych.

12. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.

**C. Premia za konserwację pojazdu.**

1. Kierowcom pojazdów mechanicznych i pomocnikom kierowców wypłacana będzie premia za konserwację pojazdów.

2. Za podstawę premiowania przyjmuje się przebieg pojazdu w okresach międzynaprawczych ponad ustalone normy.

Ilość kilometrów przebiegu pojazdu ustala się na podstawie licznika kilometrowego, a w wyjątkowych przypadkach na podstawie zapisów na karcie kontrolnej, dokonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

3. Do czasu ogłoszenia norm urzędowych, normy przebiegów ustala się następująco:

Typ i rodzaj wozu	Normy przebiegu w tys. kilometrów	
	od pocz. eksploatacji do I remontu główn.	między głównymi remontami
<b>Ciężarowe wysokieprężne</b>		
Fiat 666 N7 SPA	80	50
Fiat 626 NL	100	60
Leyland	110	70
Chausson	90	50
i inne Diesle	100	50
Benzynowe	60	30
Gaz-generatory	50	25
<b>Osobowe</b>		
Chevrolet	60	35
Citroen	45	30
Fiat, Skoda	33	25
niem. i inne	40	25
inne ameryk. i ang.	60	35

4. W przypadku rozbieżności między wyżej podanymi normami a faktyczną możliwością przebiegu, Komisja w składzie przewidzianym w dziale A pkt. 5 niniejszego rozdziału może powiększyć lub obniżyć określone normy do 15% dla wozów ciężarowych a dla wozów osobowych do 10% in plus lub in minus — w zależności od warunków terenowych, jakości remontów oraz ładunków typowych.

5. Po osiągnięciu ustalonej normy przebiegu kierowca otrzymuje jednorazową premię w wysokości 15.000.— zł.

6. Jeżeli do dnia wprowadzenia niniejszego regulaminu przebieg pojazdu był wyższy od 2/5 części normy przebiegu — ustaloną premię 15.000.— zł. zmniejsza się w/g następującej tabeli:

Przebyta do dnia wprowadzenia niniejszego regulaminu część normy przebiegu w procentach	Wysokość jednorazowej premii przysługującej po osiągnięciu normy przebiegu w złotych.
do 40%	15.000.—
powyżej 40% do 60%	12.000.—
„ 60% do 75%	10.000.—
„ 75% do 85%	8.000.—
„ 85% do 95%	6.000.—
„ 95% do 100%	4.000.—
„ 100%	2.000.—

7. Po osiągnięciu normy przebiegu Komisja powołana w składzie ustalonym w dziale A pkt. 5 winna stwierdzić, czy pojazd może być nadal eksploatowany bez przeprowadzenia remontu. O wycofaniu pojazdu do remontu w czasie przebiegu ponad określone normy orzeka kontroler techniczny, a w razie sporu wyżej wymieniona Komisja.

8. Za przebieg wozu ponad określone normy kierowcom przysługuje premia za każdy procent przekroczenia normy. Wysokość premii wzrasta w miarę wzrostu przekroczenia normy w/g następującej tabeli:

Procent przekroczenia normy	Premia za 1% przekroczenia normy w zł.	
	dla kierowców wozów ciężarowych	dla kierowców wozów osobowych
od 1 — 10%	500.—	300.—
powyżej 10 — 20%	600.—	400.—
„ 20 — 30%	900.—	650.—
„ 30 — 40%	1.400.—	900.—
„ 40 — 50%	1.800.—	1.200.—

Określone powyżej stawki premii stosują się do odpowiadającego im w tabeli procentu przekroczenia normy. Stawka przewidziana dla wyższego procentu przekroczenia normy nie może więc być stosowana do tej części przebiegu, która odpowiada niższemu procentowi przekroczenia normy.

9. Po osiągnięciu 50% normy wóz należy wycofać z obiegu — do remontu głównego.

10. Premia za konserwację pojazdów nie przysługuje w przypadku, gdy pojazd przed osiągnięciem normy międzyremontowej poddany został więcej niż 2 naprawom średnim. Wymianą podzespołu pojazdów o silnikach wysokoprężnych nie uważa się za naprawę średnią.

11. Procentową premię, o której mowa w p-ktcie 7, wypłaca się kierowcom w ciągu każdego miesiąca, poczynając od dnia przekroczenia normy. Ilość przejechanych w danym miesiącu kilometrów ponad normę ustala się na podstawie licznika kilometrowego, a w wyjątkowych przypadkach na podstawie prowadzonych bieżąco zapisów na karcie kontrolnej, dokonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

12. Jeżeli do uzyskania premii za konserwację pojazdu omówionych w p-ktach 5, 6, 8 i 11 przyczyniło się kilku kie-

rowców, kwoty premiiowe dzieli się proporcjonalnie do ilości kilometrów przejechanych przez każdego kierowcę.

13. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.

14. Przykład obliczenia premii za konserwację pojazdów: Nowy „Opel” osobowy w dniu wprowadzenia powyższego regulaminu miał w/g wskazań licznika 29.650 km. przebiegu. Wobec tego, że norma przebiegu (pkt. 3) wynosi 40.000 km.

$$\frac{29.650 \times 100}{40.000}$$

„Opel” wykonał 74% normy W chwili osiągnięcia normy (40.000 km.) kierowca otrzyma więc 10.000 zł.

tytułem jednorazowej premii (pkt. 6).

Jeżeli w miesiącu następującym po przekroczeniu normy w dniu obliczenia premii licznik będzie wskazywał 42.500 km, to premiowaniu będzie podlegało 2.500 km (przebieg faktyczny 42.500 km minus przebieg określony normą 40.000 km) = 2.500 km stanowi 6,25% przekroczenia normy.

$$\left( \frac{2.500 \times 100}{40.000} = 6,25\% \right) \text{ Za każdy procent przekroczenia nor-}$$

my do 10% przysługuje premia 300 zł. (pkt. 8). Premia kierowcy w danym miesiącu będzie wynosiła  $300 \times 6,25 = 1.875$  — zł.

Jeżeli w dniu obliczenia premii za następny miesiąc licznik będzie wskazywał 46.200 km, premiowaniu będzie podlegał przebieg 3.700 km. Obliczony jak powyżej procent przekroczenia normy wyniesie 9,25%, z których 3,75 podlega premiowaniu w wysokości 300 zł. za jeden procent (10% — 6,25% uzyskanego w poprzednim miesiącu), a za pozostałe 5,5% (9,25% — 3,75 = 5,5%) należy się kierowcy 400 zł. za każdy procent.

Premia kierowcy w tym miesiącu wyniesie  $3,75 \times 300 + 5,5 \times 400 = 1.125 + 2.200 = 3.325$  — zł.

#### D. Premia za ciągłość eksploatacji.

1. Premia za ciągłość eksploatacji przysługuje kierowcom i ich pomocnikom zależnie od ilości dni nieprzerwanej gotowości wozu do jazdy, przy uwzględnieniu stopnia jego zużycia.

2. Wysokość premii wzrasta w miarę zwiększania się ilości dni nieprzerwanej gotowości do jazdy w/g następującej tabeli:

Stopień zużycia pojazdu	Wysokość premii za każdy dzień w zależności od ilości dni nieprzerwanej gotowości wozu do jazdy		
	od 16 do 20 dni	od 21 do 25 dni	powyżej 25 dni
powyżej 40% do 40%	—	40 zł. za dzień	60 zł. za dzień
	40 zł.	60 zł. „ „	80 zł. „ „

Z dniem, w którym pracownik nabywa prawo do premii (t. j. po 20 dniach dla pojazdów do 40% zużycia i po 15 dniach dla pojazdów powyżej 40% zużycia), określona w tabeli stawka premiiowa przysługuje mu za każdy dzień od dnia rozpoczęcia okresu ciągłości eksploatacji.

Stopień zużycia pojazdu określa Komisja w składzie ustalonym w dziale A pkt. 5.

3. W przypadku braku gotowości wozu z przyczyn niezależnych od kierowcy, np. z powodu braku paliwa, smaru, części zamiennych itp. — dni te należy wliczyć do dni ciągłości eksploatacyjnej. Ponadto ciągłości eksploatacyjnej nie przerywają dwa dni w miesiącu przeznaczone na okresowy przegląd i smarowanie wozu.

4. Jeżeli ten sam pojazd prowadzi na zmianę kilku kierowców, dla każdego kierowcy liczy się wszystkie dni gotowości pojazdu. Przeniesienie na inny pojazd nie przerywa ciągłości eksploatacyjnej.

5. Warunkiem uznania, że pojazd w danym dniu jest gotów do eksploatacji, jest punktualne stawienie się kierowcy do pracy z wozem gotowym do jazdy.

6. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.

#### E. Premia za gotowość pojazdu do eksploatacji.

1. Premia za gotowość do eksploatacji przysługuje kierowcom (pomocnikom kierowców), prowadzącym wozy osobowe, ciężarowe i półciężarowe, używane do przewozu osób, przy przebiegach nieprzekraczających 2.000 km. w ciągu miesiąca.

2. Wysokość premii kierowców ustala się na 1.500 zł. miesięcznie.

3. Warunkiem wypłaty premii jest bezawaryjność przejazdów oraz gotowość do eksploatacji — dla pojazdów do 40% zużycia w ciągu 28 dni w miesiącu i w ciągu 25 dni — dla pojazdów powyżej 40% zużycia.

4. Niezawinionych przez kierowców wypadków nie uważa się za awarię.

5. Do liczby dni gotowości wlicza się również niedziele i święta, jeżeli pojazd w dni te nadawał się do eksploatacji oraz 1 dzień w miesiącu przeznaczony na przegląd wozu i smarowanie.

6. W przypadku niezależnego od kierowcy braku gotowości wozu, np. z powodu braku paliwa, smaru, części zamiennych itp., dni te należy zaliczyć do okresu gotowości pojazdu.

7. Warunkiem uznania, że pojazd w danym dniu jest gotów do eksploatacji, jest punktualne stawienie się kierowcy do pracy z wozem gotowym do jazdy.

8. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii kierowcy (t. j. 300 zł. miesięcznie).

#### ROZDZIAŁ IX.

**Premie dla kierowców i pomocników kierowców zatrudnionych w zakładzie pracy, w którym stan parku samochodowego nie przekracza 8 pojazdów.**

1. Premie omówione w rozdziale VIII nie przysługują kierowcom i ich pomocnikom zatrudnionym w zakładzie pracy, w którym stan parku samochodowego nie przekracza 8 pojazdów, w zamian kierowcy ci oraz ich pomocnicy będą otrzymywać premie za gotowość pojazdu do eksploatacji.

2. Wysokość premii kierowców zależy od ilości dni w ciągu miesiąca gotowości pojazdu do eksploatacji (z uwzględnieniem stopnia zużycia pojazdu), oraz od wysokości wynagrodzenia zasadniczego (bez dodatku wyrównawczego i lokalnego), przysługującego w tym okresie za faktycznie przepracowane godziny, określone w rozdziale IV pkt 1, 2 i 3, jako normalny czas pracy.

3. a. Kierowcom pojazdów do 40% zużycia przysługuje premia po osiągnięciu 20 dni w miesiącu gotowości pojazdu do eksploatacji — wysokość premii ustala się na 30% uposażenia zasadniczego.

b. Kierowcom pojazdów powyżej 40% zużycia przysługuje premia po osiągnięciu 15 dni w miesiącu gotowości pojazdu do eksploatacji — w wysokości 20% uposażenia zasadniczego. Po osiągnięciu 20 dni gotowości premie podwyższa się o 20% — to jest do 40% uposażenia zasadniczego.

c. Za każdy dzień gotowości pojazdu do eksploatacji ponad 25 dni w miesiącu kierowcom, bez względu na stopień zużycia pojazdu, przysługuje ponad normy określone w punktach a i b po 5% uposażenia zasadniczego.

d. Premia za gotowość pojazdu do eksploatacji nie przysługuje w przypadku nieosiągnięcia przez kierowcę określonej w pkt a. i b. ilości dni gotowości pojazdu do eksploatacji.

4. Do liczby dni gotowości wlicza się również niedziele i święta, jeżeli w dni te pojazd nadawał się do eksploatacji oraz dwa dni w miesiącu przeznaczone na okresowy przegląd wozu i smarowanie.

5. W przypadku niezależnego od kierowcy braku gotowości wozu, np. z powodu braku paliwa, smaru, części zamiennych itp., dni te należy wliczyć do okresu gotowości pojazdu.

6. Jeżeli ten sam pojazd prowadzi na zmianę kilku kierowców, dla każdego kierowcy liczy się wszystkie dni gotowości pojazdu w ciągu miesiąca.

7. Warunkiem uznania, że pojazd w danym dniu jest gotów do eksploatacji, jest punktualne stawienie się kierowcy do pracy z wozem gotowym do jazdy.

8. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.

#### ROZDZIAŁ X.

**Premie dla kierowców dyżurnych i dyżurujących oraz dla pomocników tych kierowców.**

1. Kierowcy dyżurni oraz kierowcy dyżurujący otrzymują premię miesięczną w wysokości 50% należnego im w danym miesiącu wynagrodzenia zasadniczego (bez dodatku wyrównawczego i lokalnego), za faktycznie przepracowane godziny określone w rozdz. IV p-kt 1, 2 i 3, jako normalny czas pracy. Kierowcom tym nie przysługują premie omówione w rozdz. VIII i IX.

2. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii kierowcy.

#### ROZDZIAŁ XI.

**Zmniejszenie premii kierowców i pomocników kierowców.**

1. Pracownik może być w całości lub w części pozbawiony premii, wynikającej z niniejszego regulaminu, o ile dopuścił się zaniedbań w pracy, lub naraził zakład pracy na straty wskutek niedozwolonych manipulacji.

2. Stwierdzenie winy pracownika winno być dokonane w porozumieniu z Radą Zakładową ewentualnie z Kołem Zakładowym.

3. W razie wypadku lub awarii wypłatę oraz ewent. cofnięcie premii wstrzymuje się do oficjalnego orzeczenia winy kierowcy (orzeczenie sądu lub rzeczoznawcy).

#### ROZDZIAŁ XII.

**Płaca kierowców w okresie głównych i średnich napraw pojazdów.**

1. W okresie naprawy średniej i głównej kierowcy i pomocnicy kierowców otrzymują tylko wynagrodzenie zasadnicze, dodatek wyrównawczy i lokalny. O ile naprawa nie jest spowodowana winą kierowcy, lecz normalnym zużyciem wozu, kierowcy przysługują również ryczałt za godziny nadliczbowe, względnie premia za przewiezione tony/kilometry.

Ryczałt za godziny nadliczbowe względnie premie za prze-  
wiezione tony/kilometry ustala się w wysokości przeciętnej  
z ostatnich 3 miesięcy.

2. Jeżeli kierowca lub pomocnik kierowcy uczestniczy w  
naprawie głównej lub średniej, otrzymuje premię warsztatu  
wykonującego naprawę, którą oblicza się od zarobku zasad-  
niczego.

Jeżeli naprawa odbywa się w warsztatach stosujących ni-  
niejszy regulamin, kierowca otrzymuje premię taką, jaka  
przysługuje monterowi, pomocnik zaś taką jaka przysługuje  
uczniowi.

#### ROZDZIAŁ XIII.

##### Przeniesienie kierowcy na inny pojazd.

O ile kierowca został przeniesiony na inny pojazd, prze-  
jeżdża go na podstawie książki pojazdu, w której winno być  
uwidocznione na jakim kilometrze przebiegu wozu i ogu-  
mienia nastąpiło przejęcie.

#### ROZDZIAŁ XIV.

##### Postanowienia specjalne.

1. W przypadku, gdy w poszczególnym zakładzie pracy  
w stosunku do wszystkich pozostałych pracowników stoso-  
wany jest wyłącznie system miesięcznego wynagrodzenia —  
należy wypłacać zamiast godzinowego — miesięczne wynag-  
rodzenie również pracownikom, o których mowa w niniej-  
szym regulaminie.

2. Wysokość miesięcznego wynagrodzenia oblicza się,  
mnożąc indywidualne wynagrodzenie godzinowe wraz z do-  
datkiem wyrównawczym i ewent. dodatkiem lokalnym  
przez 200.

#### ROZDZIAŁ XV.

##### Postanowienia końcowe.

1. Regulamin niniejszy wchodzi w życie z dniem 1 kwiet-  
nia 1949 r.

2. Wszelkie zagadnienia nieomówione w regulaminie ni-  
niejszym regulowane są na podstawie odpowiednich prze-  
pisów układu zbiorowego pracy lub innych przepisów, obo-  
wiążujących w zakładzie pracy.

3. Jakkolwiek wypłaty niezgodne z postanowieniami  
tego regulaminu lub nieoparte na odrębnych pisemnych zar-  
ządzeniach właściwych władz będą traktowane jako wy-  
płaty pozbawione legalnych podstaw.

295.

#### ZARZĄDZENIE MINISTRA SPRAWIEDLIWOŚCI

z dnia 28 lutego 1949 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Administracji Pu-  
blicznej o terminie wejścia w moc prawa o sądach obywa-  
telskich w gminie wiejskiej Głogów i gminie wiejskiej Ko-  
bylany oraz o utworzeniu jednego Sądu Obywatelskiego dla  
gminy wiejskiej Głogów Małop. i wiejskiej Głogów w m.  
Głogowie Małop. oraz jednego Sądu Obywatelskiego dla  
gminy wiejskiej Kobyłany i wiejskiej Terespol w m. Te-  
respolu.

Na podstawie art. 1 § 2, 73 i 76 prawa o sądach obywa-  
telskich z dnia 22 lutego 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr. 8, poz. 64),  
zmienionego dekretem z dnia 21 kwietnia 1948 r. (Dz. U. R.  
P. Nr. 23, poz. 153), zarządza się co następuje:

§ 1. Oznacza się dzień 1 kwietnia 1949 r., jako termin, od-  
kąd przepisy tego prawa wejdą w moc w okręgu gminy  
wiejskiej Głogów, pow. rzeszowskiego i w okręgu gminy  
wiejskiej Kobyłany, pow. białskiego.

§ 2. Tworzy się jeden Sąd Obywatelski w m. Głogowie  
Małop. dla gminy wiejskiej Głogów i gminy wiejskiej Głogów  
Małop.

§ 3. Tworzy się jeden Sąd Obywatelski w m. Terespolu  
dla gminy wiejskiej Terespol i gminy wiejskiej Kobyłany.

§ 4. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogło-  
szenia.

MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

H. Świątkowski

MINISTER ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ

W. Wolski

296.

#### OBWIESZCZENIE

Ministra Sprawiedliwości wydane w porozumieniu z Mi-  
nistrem Pracy i Opieki Społecznej z dnia 21 marca 1949 r.  
w sprawie przedstawienia dodatkowych kandydatów na  
ławników okręgowych sądów ubezpieczeń społecznych.

Na podstawie art. 72 § 3 prawa o sądach ubezpieczeń spo-  
łecznych (Dz. U. R. P. z 1939 r. Nr 71, poz. 476) oraz §§ 1—3  
rozporządzenia Ministrów: Sprawiedliwości oraz Pracy i  
Opieki Społecznej z dnia 22 września 1945 r. wydanego w  
porozumieniu z Ministrami: Przemysłu, Aprowizacji i Han-  
dlu, Rolnictwa i Reform Rolnych oraz Administracji Pu-  
blicznej o sposobie przedstawiania kandydatów na ławni-  
ków okręgowych sądów ubezpieczeń społecznych, trybie po-  
woływania ławników i zasadach powoływania poszczególnych  
ławników na posiedzenia sądowe (Dz. U. R. P. Nr 41,  
poz. 230)

wzywa się

czynne w okręgach okręgowych sądów ubezpieczeń spo-  
łecznych w Warszawie, Gdyni, Katowicach, Krakowie, Ło-  
dź, Poznaniu, Szczecinie i Wrocławiu  
organizacje zawodowe pracowników  
izby przemysłowo-handlowe  
izby rzemieślnicze

stowarzyszenia zawodowe pracodawców, nie reprezento-  
wane w tych izbach,  
zjednoczenia przedsiębiorstw państwowych i samorządo-  
wych, o ile ich pracownicy podlegają obowiązkowi ubez-  
pieczenia

Związek Samopomocy Chłopskiej

do przedstawienia dodatkowej listy kandydatów na ławni-  
ków okręgowych sądów ubezpieczeń społecznych w termi-  
nie 30-dniowym od daty ogłoszenia niniejszego zarządzenia.

Przy przedstawieniu dodatkowych list kandydatów na  
ławników należy mieć na uwadze co następuje:

Ogólna liczba ławników okręgowych sądów ubezpieczeń  
społecznych została zwiększona w Okręgowym Sądzie U-  
bezpieczeń Społecznych w Krakowie, Poznaniu i Gdyni z  
40 na 80; Łodzi, Wrocławiu i Szczecinie z 40 na 60; w War-  
szawie z 50 na 60 i w Katowicach z 40 na 100, w każdej  
grupie t. zn. pracowników i pracodawców.

Właściwość miejscowa okręgowych sądów ubezpieczeń  
społecznych rozciąga się:

- w Warszawie dla m. st. Warszawy oraz województw:  
białostockiego, lubelskiego i warszawskiego,
- w Gdyni dla województw: gdańskiego, olsztyńskiego  
i pomorskiego,
- w Katowicach dla województwa śląskiego,
- w Krakowie dla województw: kieleckiego, krakow-  
skiego i rzeszowskiego,
- w Łodzi dla m. Łodzi i województwa łódzkiego,
- w Poznaniu dla województwa poznańskiego,
- w Szczecinie dla województwa szczecińskiego,
- w Wrocławiu dla województwa wrocławskiego.

Kandydaci na ławników powinni:

- posiadać obywatelstwo polskie,
- korzystać z pełni praw cywilnych i obywatelskich,
- być nieskazitelnego charakteru,
- mieć ukończone 25 lat życia,
- posiadać znajomość zawodów, które reprezentują,
- władac językiem polskim w słowie i piśmie.

Do przedstawionych list kandydatów należy dołączyć o-  
świadczenie, że odpowiadają oni wszystkim powyższym wy-  
mogom.

Uprawnieni do przedstawienia list kandydatów złożą je  
wraz z załącznikami Ministrowi Pracy i Opieki Społecznej,  
przy czym powinni:

- złożyć oświadczenie, że są czynni w okręgu danego  
sądu,
- podać — o ile chodzi o listy kandydatów z grupy pra-  
cowników—liczbę robotników i pracowników umysł-  
owych zrzeszonych w organizacji zawodowej pracowni-  
czej i zatrudnionych w okręgu danego sądu,

o ile zaś chodzi o listy kandydatów z grupy pracodawców  
— dane orientacyjne o liczbie pracowników, zatrudnionych  
w okręgu danego sądu przez ogół członków organizacji za-  
wodowej pracodawców, względnie przez zjednoczenia przed-  
siębiorstw oraz instytucje państwowe i samorządowe.

W razie uchylecia się stowarzyszeń zawodowych od przed-  
stawienia kandydatów na ławników w wyznaczonym 30-  
dniowym terminie — Minister Sprawiedliwości w porozu-  
mieniu z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej powoła z  
urzędu odpowiednie kategorie ławników.

MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

w/z Z. Kliszko

Podsekretarz Stanu

MINISTER PRACY I OPIEKI SPOŁECZNEJ

w/z K. Witaszewski

Podsekretarz Stanu

297.

#### ZARZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 12 marca 1949 r.

w sprawie dostaw, robót i usług na rzecz Skarbu Państwa,  
samorządu oraz niektórych kategorii osób prawnych, wy-  
dane w porozumieniu z Ministrem Odbudowy, co do § 4,  
z Ministrem Skarbu, co do §§ 10, 12, oraz z Dyrektorem  
Biura Kontroli przy Radzie Państwa, co do §§ 11 i 12.

Na podstawie art. 3 ustawy z dnia 18 listopada 1948 r., o  
dostawach, robotach i usługach na rzecz Skarbu Państwa,  
samorządu oraz niektórych kategorii osób prawnych (Dz. U.  
R. P. Nr 63, poz. 494) oraz na podstawie §§ 10, 12, 13, 52,  
57, 61 i 66 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 lutego  
1949 r. w sprawie dostaw, robót i usług na rzecz Skarbu  
Państwa, samorządu oraz niektórych kategorii osób praw-  
nych (Dz. U. R. P. Nr 12, poz. 73) zarządza się co następuje:

§ 1. Powołane w niniejszym zarządzeniu:

- paragrafy bez bliższego określenia oznaczają paragra-  
fy niniejszego zarządzenia;
- paragrafy z dodanym słowem „Rozporządzenia” ozna-  
czają paragrafy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia  
19 lutego 1949 r. o dostawach, robotach i usługach na  
rzecz Skarbu Państwa, samorządu oraz niektórych ka-  
tegorii osób prawnych (Dz. U. R. P. Nr 12, poz. 73).

§ 2. 1. W ramach akcji kontraktacyjnych, unormowanych  
odrębnymi zarządzeniami Ministra Przemysłu i Handlu, o-