

§ 11. Ceny zakupu zużytych opon, wysokość kosztów związanych z naprawą i regeneracją oraz ceny sprzedaży opon naprawionych nadających się do przetarcia ustali Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

PRZEWODNICZĄCY KOMITETU EKONOMICZNEGO

RADY MINISTRÓW H. Mine

Załącznik do uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12 lutego 1949 r. (poz. 796).

ZESTAWIENIE

opon do protektorowania i naprawy.

I. Opony samochodowe o wym.

500 x 15	725 x 20
525 x 15	750 x 20
550 x 15	825 x 20
550 x 16	900 x 20
600 x 16	975 x 20
650 x 16	1000 x 20
700 x 16	1050 x 20
750 x 16	1100 x 20
900 x 16	1200 x 20
1050 x 16	1100 x 22
450 x 17	1200 x 22
475 x 17	1100 x 24
550 x 17	1125 x 24
190 x 20	32 x 6
210 x 20	34 x 7
650 x 20	165 x 400
700 x 20	

II. Opony motocyklowe o wym.

300 x 19	350 x 19
325 x 19	400 x 19

III. Opony dla trakcji konnej

650 x 20	32 x 6
750 x 20	34 x 7

797.

UCHWAŁA

KOMITETU EKONOMICZNEGO RADY MINISTRÓW

z dnia 12 lutego 1949 r.

w sprawie remontów generalnych samochodów typowych i ich zespołów.

§ 1. Remonty generalne wymienionych poniżej samochodów typowych i ich zespołów „będących w posiadaniu urzędów, instytucji i przedsiębiorstw państwowych lub państwowo-spółdzielczych oraz central spółdzielczo-państwowych, zwanych dalej jednostkami organizacyjnymi” należy wykonywać wyłącznie w Państwowych Zakładach i Warsztatach Samochodowych za pośrednictwem i zgodnie z procedurą, ustaloną przez przedsiębiorstwo państwowe „Motozbyt”:

- a) wozy ciężarowe: Bedford — 3/4 t, Chevrolet — 3/4 t, Dodge — 3/4 t, Fordson — 3/4 t, Chevrolet — 1,5 t, Dodge — 1,5 t, Ford — 6 cyl., Ford-Canada — 3 t, Dodge — 1,5 t, Ford — V-8-3 t, Chevrolet — 3 t, ZIS — 3 t, Dodge — 3 t, G.M.C. — 3 t, Studebaker — 3 t, Bedford — 5 t, Bedford — 3 t, Renault — 1 t, Renault — 2,5 t.

- b) wozy osobowe: Chevrolet, Fleetmaster, Citroen III, Fiat 110, Skoda-Tudor, Willys.

Obowiązek remontu wozów wymienionych w lit. a) i b) wyłączenie w Państwowych Zakładach i Warsztatach Samochodowych zostanie rozciągnięty na przedsiębiorstwa i instytucje spółdzielcze w drodze porozumienia z Centralnym Związkiem Spółdzielczym.

Powyższy obowiązek nie dotyczy pojazdów mechanicznych taboru P. K. S. skarosowanych jako autobusy na wymienionych w lit. a) podwoziach.

§ 2. Samochody typowe i ich zespoły powinny być oddawane do remontu generalnego łącznie z uzbrojeniem silników i akcesoriami, nawet, jeśli to uzbrojenie i akcesoria znajdują się w stanie całkowitej niezdolności do pracy.

Brak niektórych części zamiennych uzbrojenia silnika i akcesoriów w samochodach typowych oraz w ich zespołach, oddawanych do remontu generalnego musi być potwierdzony protokołem zdawczo-odbiorczym, zawierającym szczegółowe uzasadnienie przyczyn stwierdzonego braku.

§ 3. Samochody typowe i ich zespoły, zakwalifikowane do remontu generalnego należy bezzwłocznie przekazywać do przedsiębiorstwa państwowego „Motozbyt” zgodnie z ustaloną procedurą.

Niedozwolone jest dokonywanie w samochodach wymagających generalnych remontów prowizorycznych reparacji, które utrudniają następnie właściwy remont.

Winni tego rodzaju przekroczeń będą pociągani do odpowiedzialności służbowej.

§ 4. Jednostki organizacyjne, posiadające pojazdy mechaniczne, mogą dokonywać w warsztatach własnych i obcych — poza Państwowymi Zakładami i Warsztatami Samochodowymi — remonty generalne tylko samochodów nietypowych w odniesieniu do samochodów typowych jedynie naprawy drobne i średnie, przy czym jako średni remont uważa się całkowity przegląd samochodu połączony z wymontowaniem przynajmniej jednego zespołu, wymagającego głównej naprawy. Naprawa ta winna się odbyć zgodnie z § 1 niniejszego zarządzenia.

§ 5. W związku z powyższym należy wstrzymać wszelkie prace i związane z nimi wydatki, mające na celu budowę, rozbudowę, ew. zakup urządzeń lub wyposażenia własnych warsztatów naprawczych poszczególnych jednostek organizacyjnych, a przyznawanych na wykonanie remontów generalnych samochodów typowych.

§ 6. Uchwała niniejsza nie dotyczy Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego.

PRZEWODNICZĄCY KOMITETU EKONOMICZNEGO

RADY MINISTRÓW H. Mine

798.

UCHWAŁA

KOMITETU EKONOMICZNEGO RADY MINISTRÓW

z dnia 12 kwietnia 1949 r.

o sposobie szkolenia kierowców samochodowych dla potrzeb Państwa.

Celem zapewnienia stałego dopływu wysokokwalifikowanych kierowców samochodowych dla potrzeb administracji państwowej, instytucji i przedsiębiorstw państwowych itp. oraz zapewnienia pracy i zapobieżenia dekwalfikacji kierowców po odbyciu służby wojskowej, Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów uchwala:

§ 1. Szkolenie kierowców samochodowych zawodowych dla potrzeb Państwa oprócz na ośrodkach motoryzacyjnych Powszechnej Organizacji „Służba Polsce”

Powszechna Organizacja „Służba Polsce” na ośrodki te będzie kierować junaków w wieku między 18 a 20 rokiem życia.

§ 2. Szkolenie kierowców samochodowych w ośrodkach motoryzacyjnych prowadzić według programu opracowanego przez P. O. „Służba Polsce”, uzgodnionego z Ministerstwem Komunikacji i Ministerstwem Oświaty.

§ 3. Przeszkolonych w ośrodkach motoryzacyjnych P. O. „Służba Polsce” junaków, po uzyskaniu przez nich pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, kategorii IIIa, kierować z prawem pierwszeństwa na stanowiska pomocników kierowców w instytucjach państwowych, spółdzielczych i prywatnych, celem odbycia rocznej praktyki, zgodnie z instrukcją dla pomocników kierowców, wydaną przez Ministerstwo Komunikacji.

Prawo pierwszeństwa w uzyskaniu stanowisk pomocników kierowców nie narusza uprawnień osób specjalnie zatrudnionych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 4. W związku z § 3 wszystkie resorty, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe i spółdzielcze będące pod nadzorem państwowym zobowiązane są zatrudniać przede wszystkim junaków „Służba Polsce” po skończonym kursie samochodowym w charakterze pomocników kierowców na samochodach ciężarowych powyżej 2,5 t, opłacając ich z kredytów rzeczowych na warunkach obowiązujących w danym zakładzie pracy.

Rozdzielnik przydziału junaków ustali Komenda Główna „Służba Polsce” w porozumieniu z poszczególnymi ministerstwami dla podległych i nadzorowanych instytucji i przedsiębiorstw.

Kontyngent szkolonych będzie corocznie ustalany przez Komendę Główną P. O. „Służba Polsce” w porozumieniu z zainteresowanymi resortami.

§ 5. Komendanci wojewódzcy „Służba Polsce” w porozumieniu z Wydziałami Komunikacyjnymi Urzędów Wojewódzkich, Urzędem Zatrudnienia i Zw. Zaw. Transportowców R. P. będą rozdzierać na praktykę przeszkolonych junaków zgodnie z § 3 i 4, kierując ich w miarę możliwości do miast, w których posiadają stałe miejsce zamieszkania.

§ 6. Junacy posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych kategorii IIIa po odbyciu praktyki na stanowisku pomocnika kierowcy, wcieleni jako poborowi do Wojska Polskiego po otrzymaniu wojskowego pozwolenia na prowadzenie pojazdów, przechodzą dalsze przeszkolenie i praktykę jako kierowcy wojskowi.

§ 7. Po odbyciu służby wojskowej, kierowcy posiadający pozwolenie na prowadzenie wojskowych pojazdów mechanicznych, po przeszkoleniu i odbyciu praktyki zgodnie z § 1 — 6 otrzymują, na wniosek władz wojskowych, pozwo-