

642

ZARZĄDZENIE PRZEWODNICZĄCEGO PAŃSTWOWEJ KOMISJI PLANOWANIA GOSPODARCZEGO

z dnia 7 maja 1952 r.

w sprawie regulaminu płac kierowców pojazdów mechanicznych, ich pomocników, warsztatowców i innych pracowników samochodowych, zatrudnionych w jednostkach gospodarki społecznej.

Na podstawie § 3 pkt 2 lit. b) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 kwietnia 1949 r. w sprawie zakresu działania Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego (Dz. U. R. P. z 1949 r. Nr 26, poz. 190 i z 1950 r. Nr 22, poz. 188) po porozumieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych zarządza się, co następuje:

§ 1. Kierowcy pojazdów samochodowych, ich pomocnicy, warsztatowcy i inni pracownicy samochodowi, zatrudnieni w społecznych przedsiębiorstwach, zakładach i instytucjach, otrzymują wynagrodzenie w wyso-

kości i na zasadach, określonych w regulaminie płac, stanowiącym załącznik do zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie obowiązuje od dnia 1 czerwca 1952 r. i z tym dniem traci moc dotychczasowy „Regulamin płac kierowców pojazdów mechanicznych, warsztatowców, pomocników i innych pracowników samochodowych”.

Przewodniczący Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego: w z. E. Szyr

Załącznik do zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 7 maja 1952 r. (poz. 642).

REGULAMIN PŁAC PRACOWNIKÓW SAMOCHODOWYCH

Rozdział I.

System wynagradzania.

Płace kierowców samochodowych, pomocników kierowców, warsztatowców i innych pracowników samochodowych (z wyjątkiem personelu dysponującego taborom — rozdział XIV) opierają się na systemie wynagradzania godzinowego oraz na systemie premiovym.

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 godzinę w zł	Dodatek wyrównawczy za godzinę w zł	Dodatek lokalny	
			morski za godzinę w zł	stołeczny za godzinę w zł
I	2,08 lub 1,92	0,21	0,14 lub 0,13	0,09 lub 0,08
II	1,73	0,21	0,11	0,07
III	1,54	0,21	0,10	0,06
IV	1,39	0,21	0,09	0,05
V	1,23	0,21	0,08	0,04

2. Dodatek morski przysługuje wyłącznie pracownikom zatrudnionym na obszarze miast: Elbląga, Gdańska, Gdyni, Sopot i Szczecina oraz powiatów: elbląskiego, gdańskiego, wejherowskiego, szczecińskiego i wolińskiego.

3. Dodatek stołeczny przysługuje wyłącznie pracownikom zatrudnionym na obszarze m. st. Warszawy.

Rozdział III.

Zaszeregowanie.

1. Do grupy I zalicza się:

1) kierowców, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów samochodowych I kategorii, prowadzących następujące pojazdy: autokary, autobusy, pociągi drogowe (tj. ciągniki ewent. samochody ciężarowe co najmniej z 2 przyczepami), samochody

ciężarowe z przyczepą o łącznej ładowności co najmniej 9 ton, samochody ciężarowe o ładowności co najmniej 9 ton, samochody ciężarowe cysterny i chłodnie oraz samochody specjalne:

- służby zdrowia: sanitarne, ambulatoria, dentystyczne, rentgenowskie itp. oraz kolumn dezynfekcyjnych;
- służby miejskiej i drogowej: polewaczki, sprzętaczki, asenizacyjne, do obsługi sieci napowietrznej oraz do czyszczenia dróg ze śniegu;
- przeciwpożarowe;
- dźwigi;
- warsztatowo-naprawcze: ratownicze, stacje obsługi, warsztaty ruchome;
- do przewozów belek i innych dłuźyc o długości ponad 9 m;
- z agregatami elektrycznymi i ze sprężarkami;
- do celów kulturalno-oświatowych: kina, muzea

busy, radiotransmisyjne i filmowo-operatorskie oraz

- 1) karawany;
 - 2) podmajstrzych i brygadzystów stacji obsługi;
 - 3) pracowników warsztatowych, posiadających uprawnień rzemieślnicze I klasy oraz co najmniej sześcioletnią praktykę warsztatową.
2. Do grupy II zalicza się:
- a) kierowców pojazdów samochodowych, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów samochodowych I kategorii, którzy nie prowadzą pojazdów wymienionych w ust. 1 pkt 1;
 - b) monterów samodzielnych, posiadających uprawnień rzemieślnicze oraz co najmniej pięcioletnią praktykę zawodową;
 - c) rzemieślników samochodowych.
3. Do grupy III zalicza się:
- a) kierowców pojazdów samochodowych, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów samochodowych II kategorii;
 - b) monterów, posiadających co najmniej trzyletnią praktykę warsztatową.
4. Do grupy IV zalicza się:
- a) kierowców i pomocników, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów samochodowych kat. III A i III B;
 - b) pomoc fachową i uczniów warsztatowych 3 roku, posiadających co najmniej dwuletnią praktykę warsztatową i ukończone 16 lat;
 - c) kierowców motocykli z przyczepką lub wózków motocyklowych ponad 350 cm³ pojemności.
5. Do grupy V zalicza się uczniów, pełniących funkcje pomocników kierowców, a nie posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów samochodowych.

Rozdział IV.

Czas pracy.

1. Normalny czas pracy wynosi 8 godzin na dobę, a w sobotę 6 godzin, razem 46 godzin tygodniowo, płatnych za 46 godzin.

2. O ile czas pracy kierowcy (pomocnika kierowcy) w tygodniu trwał krócej od 8 godzin w dni powszednie, a od 6 godzin w soboty, kierowca (pomocnik kierowcy) może być zatrudniony w ciągu następnych 3 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.

3. 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 odpowiednio o 8 godzin za każde święto, przypadające na dzień powszedni, a o 6 godzin za każde święto przypadające w sobotę.

4. W razie stałego stosowania pracy w niedzielę pracodawca w porozumieniu z przedstawicielstwem pracowniczym 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.

5. Godziny pracy ponad normy czasu określone w ust. 1, 2 i 3 niniejszego rozdziału uważa się za pracę w godzinach nadliczbowych.

Rozdział V.

Wynagrodzenie za pracę w normalnym czasie pracy.

Za pracę w normalnym czasie pracy (rozdział IV ust. 1, 2 i 3) przysługuje pracownikom wynagrodzenie, wynikające z przepisów rozdziału II, III oraz XIV działu A, B, C i D.

Rozdział VI.

Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

A.

1. Za pracę w godzinach nadliczbowych w ilości nie przekraczającej 100 godzin miesięcznie kierowcy i ich pomocnicy, z wyjątkiem zatrudnionych przy przewożeniu towarów, otrzymują miesięcznie wynagrodzenie ryczałtowe.

2. Wysokość miesięczną ryczałtowego wynagrodzenia ustala się według poniższej tabeli, zależnie od ilości godzin nadliczbowych przepracowanych przez pracowników w ciągu poprzedniego miesiąca:

Grupa uposażenia	Wysokość ryczałtowego wynagrodzenia w złotych przy przepracowaniu 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
I przy wynagrodzeniu zasadniczym 2,08 zł/godz	62	104	166	249
I przy wynagrodzeniu zasadniczym 1,92 zł/godz	58	96	154	231
II	52	87	139	208
III	46	77	123	185
IV	42	69	111	166
V	37	61	98	147

3. Wypłata wynagrodzenia ryczałtowego powinna być dokonywana przy ostatniej wypłacie w miesiącu następującym po miesiącu, w którym kierowca (pomocnik kierowcy) pracował w godzinach nadliczbowych.

4. Praca w niedziele i święta, za którą kierowcy i pomocnicy kierowców nie otrzymali wolnego dnia w tygodniu poprzedzającym bądź następującym po tej niedzieli lub dniu świątecznym, nie jest objęta wymienionym w ust. 2 ryczałtem. Za pracę tę kierowcy i pomocnicy kierowców otrzymują wynagrodzenie godzinowe (zasadnicze wraz z dodatkiem wyrównawczym i lokalnym) powiększone o 100%.

5. Za pracę w godzinach nadliczbowych ponad normy określone w ust. 1 (tj. ponad 100 godzin miesięcznie) kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje wynagrodzenie godzinowe (zasadnicze wraz z dodatkiem wyrównawczym i lokalnym) oraz dodatek w wysokości 100% godzinowego wynagrodzenia.

B.

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

2. Wysokość premii przysługującej kierowcom ustala się według poniższej tabeli w zależności od ładowności pojazdu oraz przejechanych tonokilometrów (ilość przejechanych tonokilometrów ustala się mnożąc ciężar przewiezionego towaru przez ilość przejechanych z tym towarem kilometrów):

Ładowność pojazdu ciężarowego	Wysokość premii za 1.000 t/km
0,5	146,50
0,75	146,50
1,0	110,50
1,5	76,50
2,0	55,—
2,5	44,—
3,0	38,—
3,5	31,50
4,0	27,50
4,5	24,50
5,0	22,—
ponyżej 5,0 dla ciągników	19,— 47,50

3. Dla pojazdów eksploatowanych w miastach ustala się ryczałt dzienny przejechanych tonokilometrów w wysokości 100 km pomnożonych przez 50% ładowności pojazdu samochodowego.

4. W przypadku odpłatnego wypożyczenia pojazdu przyjmuje się, że ładowność pojazdu została całkowicie wykorzystana, a przebieg wynosił 15 km na godzinę. Celem ustalenia ilości tonokilometrów należy pomnożyć ilość godzin przepracowanych w czasie odpłatnego wypożyczenia pojazdu przez 15 oraz otrzymany wynik pomnożyć przez ładowność wozu.

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

6. W przypadku przewożenia ładunków przestrzennych proporcjonalne wykorzystanie pojemności skrzyni ładunkowej pojazdu uważa się przy obliczaniu premii za odpowiednie wykorzystanie ładowności.

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

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

C.

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 pierwszych godzinach nadliczbowych — dodatek w wysokości 50%, a za pracę w trzeciej i następnych godzinach — dodatek w wysokości 100% godzinowego wynagrodzenia.

Rozdział VII.

Diety.

1. Diety wypłaca się według przepisów ogólnie obowiązujących przy wyjazdach służbowych poza obręb stałego miejsca pracy, jeżeli wyjazd służbowy trwa powyżej 12 godzin od opuszczenia stałego miejsca postoju pojazdu. 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 służbowej przysługuje tylko w tych przypadkach, jeżeli czas efektywnej pracy (pilnowanie, naprawa urządzeń, przeprowadzenie lub konserwacja pojazdu) przekroczył normy czasu określone w rozdziale IV ust.1,2 i 3.

3. Dane dotyczące efektywnej pracy w godzinach nadliczbowych winny być uwidocznione w karcie drogowej.

Rozdział VIII.

Premie dla kierowców pojazdów samochodowych i pomocników kierowców.

A. Premia za oszczędność materiałów pędnych.

1. Kierowcom i pomocnikom kierowców przyznaje się premię miesięczną 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, bądź w stosunku do normy zużycia wyznaczonej w zależności od pojemności skokowej silnika. Celem ustalenia ilości zaoszczędzonych materiałów pędnych należy pomnożyć ilość przewidzianych według norm za kilometr materiałów pędnych przez ilość przejechanych kilometrów i od otrzymanej sumy odjąć ilość faktycznie zużytych materiałów. Otrzymany wynik będzie stanowił uzyskaną oszczędność.

3. Ilość przejechanych kilometrów winna być obliczona na podstawie sprawnie działającego licznika kilometrów. Do dnia 1 września 1952 r. premia za oszczęd-

ność materiałów pędnych na pojazdach nie posiadających liczników może być obliczana na podstawie prowadzonych bieżąco zapisów w karcie drogowej. Po dniu 1 września 1952 r. przyznawanie premii za oszczędność paliwa uzależnia się od ustalenia przebiegu na podstawie wskazań sprawnie działającego licznika kilometrów.

4. Oszczędność uzyskana przez pominięcie przepi-sowych norm zmiany oleju nie będzie premiowana. Olej silnikowy w karterze nie wchodzi w zakres premiowania.

5. Normy zużycia paliwa ustala Minister Transportu Drogowego i Lotniczego w drodze zarządzeń.

6. Wysokość premii wynosi 70% ceny rynkowej ustalonej przez Centralę Przemysłu Naftowego od zaoszczędzonej ilości materiałów pędnych.

7. Jeżeli do wypracowania premii przewidzianej w tym rozdziale przyczyniło się więcej kierowców, premię uzyskaną dzieli się wśród nich proporcjonalnie do przejechanych kilometrów.

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

9. Za zużycie materiałów pędnych, przekraczające normy ustalone przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego, należy potrącić kierowcy 100% ceny rynkowej zużytych ponad normę materiałów. Potrąceń należy dokonać z kwot przypadających z tytułu premii, wymienionych w działach B, C, D i E.

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

11. Kierowcom i ich pomocnikom obsługującym samochody o napędzie paliwami zastępczymi (gaz płynny, gaz wysokoprężny i generatorowy) przysługuje premia uzależniona od ilości przejechanych kilometrów.

12. Za każdy kilometr przejechany przy zużyciu gazu premia ta wynosi dla kierowcy 6 groszy (sześć groszy), dla pomocnika kierowcy 3 grosze (trzy grosze).

13. Premia, o której mowa w ust. 12, nie przysługuje w przypadku, gdy samochód użył zamiast gazu mieszanki benzynowej w ilości większej niż 6% w stosunku do zużytego gazu, chyba że zużycie mieszanki benzynowej było spowodowane:

- a) wadliwą pracą instalacji gazowej, stwierdzoną przez warsztat przeprowadzający okresowe badania w karcie ewidencyjnej instalacji gazowej samochodu;
- b) potwierdzoną odmową sprzedaży gazu przez stację tankowania (np. przy awarii na stacji);
- c) doraźną pracą samochodu w miejscowościach nie posiadających stacji tankowania gazem lub oddległych o 30 km od najbliższych stacji tankowania.

B. Premia za oszczędność ogumienia.

1. Kierowcy oraz ich pomocnicy otrzymują premię za uzyskaną oszczędność w zużyciu ogumienia.

2. Za podstawę premiowania przyjmuje się rzeczywistą oszczędność uzyskaną podczas eksploatacji opony nowej lub bieżnikowej.

3. Do obliczenia oszczędności w zużyciu opony stosuje się urzędowe normy przebiegu opon, określone zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

4. Ilość kilometrów przebiegu ustala się na podstawie zapisów w karcie ewidencyjnej ogumienia, dokonanych na podstawie kart drogowych pojazdów samochodowych.

5. Cenę zakupu oraz koszty naprawy przyjmuje się do obliczeń według zapisów w karcie ewidencyjnej, dokonanych na podstawie właściwych rachunków. W przypadku gdyby opona regenerowana nie była zakupiona, lecz gdyby jedynie był zapłacony koszt jej regeneracji, należy za podstawę do obliczeń przyjmować cenę opony regenerowanej według cennika C.S.S. „Motozbyt”.

6. Rzeczywistą uzyskaną oszczędność oblicza się dla każdej opony oddzielnie według wzoru:

$$\text{Oszczędność} = \frac{(P - N)}{N} \cdot (C - K_n);$$

gdzie: P — całkowity przebieg opony w czasie eksploatacji do momentu wycofania jej z użytku,

N — norma przebiegu,

C — cena opony (koszt nabycia),

K_n — suma kosztów napraw opony w czasie jej eksploatacji do momentu wycofania jej z użytku.

7. Wysokość premii za oszczędność ogumienia ustala się w wysokości:

- a) dla opon nowych — 50% rzeczywiście uzyskanej oszczędności;
- b) dla opon regenerowanych po raz pierwszy — 80% rzeczywiście uzyskanej oszczędności;
- c) dla opon regenerowanych po raz drugi — 90% rzeczywiście uzyskanej oszczędności.

8. Prawo do premii za oszczędność przy eksploatacji opony powstaje:

- a) przy nowej oponie — po przekroczeniu normy przebiegu w chwili wycofania jej z użytku lub oddania jej do regeneracji;
- b) przy oponie regenerowanej — po przekroczeniu normy przebiegu w chwili wycofania jej z użytku.

9. Wypłacanie premii zaliczkowo lub bieżąco jest niedozwolone.

10. Przy premiowaniu kierowców mogą być stosowane dwa sposoby obliczania premii:

- a) indywidualny;
- b) grupowy.

Indywidualny sposób premiowania kierowców za oszczędność ogumienia.

Zasadniczym sposobem premiowania kierowców za oszczędność ogumienia jest sposób premiowania indywidualnego. Sposób ten należy bezwzględnie stosować wszędzie tam, gdzie warunki na to pozwalają. Przy zastosowaniu sposobu premiowania indywidualnego należy bezwzględnie przestrzegać następujących zasad:

- a) wyznaczyć i utrzymywać stałą obsadę pojazdów samochodowych; każdy pojazd samochodowy powinien posiadać stałego kierowcę, a w wyjątkowych przypadkach — dwóch stałych kierowców jeżdżących na zmianę (np. w komunikacji pasażerskiej PKS, na samochodach sanitarnych, pogotowia ratunkowego i wszędzie tam, gdzie jest stosowana eksploatacja pojazdów samochodowych na dwie zmiany);
- b) przestrzegać zasady eksploatacji opony stałe na jednym i tym samym pojeździe samochodowym; dotyczy to również opon zwróconych po naprawie; nie dotyczy jednak opon utrzymywanych z regeneracji.

Przy indywidualnym sposobie premiowania kierowców za oszczędność ogumienia kierowca otrzymuje premię od tego ogumienia, które było przynależne do pojazdu samochodowego przez niego obsługiwane. Jeżeli do uzyskania premii przyczyniło się kilku kierowców, kwotę premii dzieli się pomiędzy nich, proporcjonalnie do przejechanych kilometrów.

Premię, obliczoną według zasad podanych wyżej na arkuszu obliczeniowym wypełnionym na podstawie karty ewidencyjnej ogumienia, wypłaca się najbliższego pierwszego dnia miesiąca następującego po dacie wycofania opony z użytku.

Grupowy sposób premiowania kierowców za oszczędność ogumienia.

W jednostkach, w których ze względów organizacyjnych, technicznych lub innych nie można stosować indywidualnego sposobu premiowania kierowców, należy stosować grupowy sposób premiowania kierowców za oszczędność ogumienia.

Grupowy sposób premiowania może być stosowany jedynie po uzyskaniu zezwolenia resortowych służb transportowych.

Przy stosowaniu grupowego sposobu premiowania kierowców za oszczędność ogumienia oblicza się premię według zasad podanych wyżej dla każdej opony oddzielnie, po czym sumuje się w ciągu kwartału kalendarzowego otrzymane wyniki oddzielnie dla:

- samochodów osobowych,
- autobusów,
- samochodów ciężarowych,
- samochodów specjalnych,
- ciągników,
- motocykli

oraz sporządza się oddzielne arkusze obliczeniowe dla każdej z tych grup.

Ogólną sumę premii w każdej grupie wypłaca się raz na kwartał najbliższego pierwszego dnia miesiąca po ukończeniu kwartału kalendarzowego, dzieląc je pomiędzy kierowców tejże grupy proporcjonalnie do przejechanych przez nich kilometrów w ciągu danego kwartału kalendarzowego.

Podstawą do wypłaty premii jest arkusz obliczeniowy.

10. Premia za oszczędność ogumienia nie przysługuje:

- 1) za opony typowe, jeżeli po wycofaniu z użytku nie nadają się do bieżnikowania z powodu:
 - a) nadmiernego zużycia bieżnika,
 - b) popękania płócien,
 - c) uszkodzenia ścian bocznych,
 - d) zerwania drutówki lub uszkodzenia stopki,

o ile komisja do tego powołana uzna, że powyższe uszkodzenia nastąpiły z winy kierowcy;

2) jeżeli opona nie przekroczyła normy przebiegu.

11. O ile opona nie osiągnęła przebiegu przewidzianego normą, należy przeprowadzić komisyjne dochodzenie dla stwierdzenia przyczyny.

12. W przypadku stwierdzenia, że nieosiągnięcie normy przebiegu zostało spowodowane z winy kierowcy, należy potrącić mu kwotę, stanowiącą równowartość spowodowanej straty, obliczoną według wzoru:

$$S = \frac{N - P}{N} \cdot (C - K_n),$$

gdzie S = wartość spowodowanej straty, pozostałe oznaczenia jak w ust. 6.

13. Potrącen należy dokonywać z kwot przypadających kierowcy z tytułu wszelkiego rodzaju premii.

14. W przypadku orzeczenia winy kierowcy należy to orzeczenie dokładnie uzasadnić.

15. Podstawą do obliczenia premii jest „Karta ewidencyjna ogumienia”, prawidłowo prowadzona. W przypadku braku karty ewidencyjnej lub prowadzenia jej niezgodnie z obowiązującymi przepisami premii wypłacać nie wolno.

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

C. Premia za konserwację pojazdu.

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

2. Za podstawę premiowania przyjmuje się przebieg pojazdu w okresach międzynaprawczych ponad ustalone normy do naprawy głównej. Ilość kilometrów przebiegu pojazdu ustala się na podstawie licznika kilometrowego.

3. Normy przebiegów międzynaprawczych ustala w drodze zarządzenia Minister Transportu Drogowego i Lotniczego.

4. Do czasu wydania zarządzenia, o którym mowa w ust. 3, obowiązują normy przebiegu międzynaprawczego, ustalone w zarządzeniu Ministra Komunikacji (Dz. T. i Z. K. z 1949 r. Nr 24, poz. 156) dla czterech zasadniczych zespołów, tj. dla silnika (S), skrzynki przekładniowej (SP), przedniego mostu (PM) i nadwozia (NA), a gdy normy te są różne — średnia arytmetyczna tych norm.

5. Po osiągnięciu ustalonej normy przebiegu kierowca otrzymuje jednorazową premię w wysokości 472,50 zł.

6. Jeżeli do dnia 1 czerwca 1952 r. przebieg pojazdu dotychczas nie premiowanego za konserwację był wyższy od 2/5 części normy przebiegu, w zamian przewidzianej w ust. 5 premii 472,50 zł kierowca po osiągnięciu normy przebiegu otrzymuje jednorazową premię według poniższej tabeli:

Przebyta do dnia wprowadzenia niniejszego regulaminu część normy przebiegu w procentach	Wysokość jednorazowej premii przysługującej po osiągnięciu normy przebiegu w zł
do 40%	472,50
powyżej 40%	378,—
„ 60%	315,—
„ 75%	252,—
„ 85%	189,—
„ 95%	126,—

7. Za przebieg pojazdu ponad określone normy przy uwzględnieniu przepisów zawartych w normach, o których mowa w ust. 3 i 4, kierowcom przysługuje premia

za każdy procent przekroczenia normy. Wysokość premii wzrasta w miarę wzrostu przekroczenia normy według następującej tabeli:

Procent przekroczenia normy	Premie za 1% przekroczenia normy w zł	
	dla kierowców wozów ciężarowych	dla kierowców wozów osobowych
od 1% do 10%	15,75	9,45
powyżej 10% „ 20%	18,90	12,60
„ 20% „ 30%	28,35	20,50
„ 30% „ 40%	44,10	28,35
„ 40%	56,70	37,80

8. Określone w ust. 7 stawki premii stosuje 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. Premia za konserwację pojazdów nie przysługuje w przypadku, gdy pojazd przed osiągnięciem normy przebiegu międzynaprawczego poddany został więcej niż 2 naprawom średnim.

10. Procentową premię, o której mowa w ust. 7, wypłaca się kierowcom w ciągu każdego miesiąca, poczynając od dnia przekroczenia normy. Ilość przejechanych w miesiącu sprawozdawczym kilometrów ponad normę ustala się na podstawie licznika kilometrowego.

11. Jeżeli do uzyskania premii za konserwację pojazdu, o których mowa w ust. 5, 6, 7, 8 i 10, przyczyniło

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

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

D. Premia za ciągłość eksploatacji.

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

2. Wysokość premii wzrasta w miarę zwiększania się ilości dni nieprzerwanej gotowości do jazdy według 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
do 40% przebiegu międzynaprawczego przewidzianego normą	—	1,26 zł za dzień	1,89 zł za dzień *
powyżej 40% przebiegu międzynaprawczego przewidzianego normą	1,26 zł za dzień	1,89 zł za dzień	2,52 zł za dzień

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

4. Ciągłość eksploatacji przerywa postój w czasie pracy (jazdy) spowodowany defektem, trwającym dłużej niż godzinę, chyba że brak gotowości nastąpił z przyczyn wymienionych w ust. 6, tj. z powodu niezależnego od kierowcy braku paliwa lub smaru.

5. Przy obliczaniu wysokości premii należy uwzględnić nie tylko okres ciągłości eksploatacji w miesiącu, za który wypłaca się premię, ale również i nie premiiowaną w miesiącu poprzednim ciągłość.

6. W przypadku braku gotowości pojazdu z przy-

czyn 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 dni przeznaczone na okresowy przegląd i smarowanie wozu.

7. Jeżeli ten sam pojazd prowadzi na zmianę kilku kierowców, dla każdego kierowcy liczy się wszystkie dni gotowości danego pojazdu. Przeniesienie na inny pojazd nie przerywa ciągłości eksploatacyjnej. Kierowca prowadzący na zmianę dwa lub więcej samochodów otrzymuje premię za ciągłość eksploatacji w jednym dniu tylko za jeden pojazd.

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

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

E. Premia za gotowość pojazdu do eksploatacji.

1. Za gotowość do eksploatacji kierowcom (pomocnikom kierowców) prowadzącym pojazdy osobowe oraz ciężarowe i półciężarowe, używane do przewozu osób, przysługuje premia w wysokości 47,30 zł miesięcznie.

2. Warunkiem wypłaty premii jest bezawaryjność przejazdów oraz gotowość do eksploatacji: dla pojazdów do 40% przebiegu międzynaaprawczego przewidzianego normą — w ciągu 28 dni w miesiącu, a dla pojazdów powyżej 40% przebiegu międzynaaprawczego przewidzianego normą — w ciągu 25 dni.

3. Nie zawinionych przez kierowcę wypadków nie uważa się za awarię.

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

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

6. Warunkiem uznania, że pojazd w danym dniu powszednim jest gotów do eksploatacji, jest punktualne stawienie się kierowcy z samochodem gotowym do jazdy i sprawne działanie samochodu przez cały dzień. Warunkiem uznania, że pojazd jest gotów do eksploatacji w niedzielę lub dniu świątecznym, jest zdanie przez kierowcę pojazdu gotowego do jazdy w dniu poprzedzającym niedzielę lub dzień świąteczny.

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

Rozdział IX.

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 ust. 1, 2 i 3 jako normalny czas pracy. Kierowcom tym nie przysługują premie omówione w rozdziale VIII.

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

Rozdział X.

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 pojazdu, kierowcy przysługuje również ryczałt za godziny nadliczbowe bądź premia za przewiezienie tonokilometry.

2. Ryczałt za godziny nadliczbowe lub premię za przewiezienie tonokilometry ustala się w wysokości przeciętnej z ostatnich 3 miesięcy.

3. Wypłata tak obliczonej premii i ryczałtu nie może dotyczyć okresu dłuższego niż 2 tygodnie.

4. Jeżeli kierowca lub pomocnik kierowcy uczestniczy w naprawie głównej lub średniej, otrzymuje premię warsztatu wykonującego naprawę, którą oblicza się od zarobku zasadniczego. Jeżeli naprawa odbywa się w warsztatach stosujących niniejszy regulamin, kierowca otrzymuje premię taką, jaka przysługuje monterowi, pomocnik zaś taką, jaka przysługuje uczniowi.

5. Łączna ilość premii nie może przekraczać ustalonych w rozdziale XII ust. 2, tj. $\frac{1}{3}$ liczby obsługiwanych pojazdów.

Rozdział XI.

Przeniesienie kierowcy na inny pojazd.

O ile kierowca został przeniesiony na inny pojazd, przejmuje go na podstawie książki pojazdu, w której powinno być uwidocznione, na jakim kilometrze przebiegu wozu i ogumienia nastąpiło przejście.

Rozdział XII.

Premia dla warsztatowców, zatrudnionych w warsztatach pomocniczych i na stacjach obsługi za sprawne wykonywanie napraw drobnych i średnich.

1. Pracownikom warsztatowym przysługuje miesięczna premia za sprawne wykonywanie napraw drobnych i średnich.

2. Premia może być przyznana tylko tym pracownikom, którzy przyczynili się do sprawnego dokonania napraw, w żadnym przypadku jednak liczba pracowników, którym przyznana została premia, nie może przekroczyć $\frac{1}{3}$ liczby pojazdów stale obsługiwanych przez warsztat pomocniczy (stacje obsługi). Jeżeli w wyniku podziału stanu obsługiwanych pojazdów przez 3 uzyskuje się liczbę ułamkową, ułamek ten należy zaokrąglić do jedności. W przypadku gdy pojazdy obsługiwane przez warsztat (stację obsługi) są stale eksploatowane na 2 lub więcej zmian (praca w zakładach o ruchu ciągłym), stan pojazdów oblicza się przyjmując 1 pojazd na każdą zmianę.

3. Wysokość premii zależy od współczynnika przepustowości, tj. od stosunku sumy godzin w miesiącu eksploatowania przez zakład pracy wszystkich stale obsługiwanych pojazdów do sumy godzin tej eksploatacji, powiększonej o godziny, w ciągu których pojazdy znajdowały się w naprawie drobnej lub średniej.

4. Do ilości godzin eksploatowania wlicza się wszystkie godziny od chwili wyjazdu poszczególnego pojazdu z garażu do powrotu. W przypadku gdy pojazd nie był w ciągu dnia powszedniego eksploatowany pomimo gotowości do jazdy lub gdy czas eksploatowania był niższy od 8 godzin, ustala się czas eksploatowania na 8 godzin na dobę.

5. Jeżeli pojazd był stale eksploatowany na 2 lub więcej zmian, w razie nieeksploatowania pomimo gotowości, przyjmuje się podaną normę 8 godzin na każdą zmianę. W niedziele i święta wlicza się jedynie te godziny, w ciągu których pojazd był eksploatowany.

6. Do sumy godzin napraw drobnych i średnich wlicza się obok czasu trwania naprawy czas oczekiwania na naprawę przyjmując po 8 godzin za każdą dobę oczekiwania. Jeżeli pojazd jest stale eksploatowany na 2 lub więcej zmian, ustaloną normę 8 godzin czasu oczekiwania na naprawę oblicza się na każdą zmianę. Niedziele i święta

ustawowych nie wlicza się do czasu oczekiwania na naprawę. Do czasu napraw i oczekiwania na naprawy nie wlicza się czasu zużytego na naprawę główną oraz oczekiwania na tę naprawę.

7. Miesięczną wysokość premii ustala się według poniższej tabeli w zależności od współczynnika przepustowości oraz od przysługującej pracownikowi grupy wynagrodzenia:

Współczynnik przepustowości	Wysokość premii miesięcznej w zł dla:				
	kierownika warsztatu pomocniczego (stacji obsługi) oraz jego zastępcy	pracowników warsztatów pomocniczych i stacji obsługi zaszeregowanych do:			
		I grupy	II grupy	III grupy	IV grupy
od 0,60 do 0,65	85,10	75,60	69,30	63,—	47,30
powyżej 0,65 do 0,70	94,50	94,50	85,10	75,60	59,90
„ 0,70 „ 0,75	132,30	122,90	110,30	97,70	78,80
„ 0,75 „ 0,80	170,10	157,50	141,80	126,—	100,80
„ 0,80 „ 0,85	220,50	198,50	179,60	157,50	129,20
„ 0,85 „ 0,90	267,80	242,60	220,50	195,30	160,70
„ 0,90 „ 0,95	321,30	293,00	264,60	236,30	195,30
„ 0,95 „ 1,00	378,—	346,50	315,—	283,50	236,30

Rozdział XIII.

Postanowienia specjalne.

1. W przypadku gdy w poszczególnym zakładzie pracy w stosunku do wszystkich pozostałych pracowników stosowany jest wyłącznie system miesięcznego wynagrodzenia, należy wypłacać zamiast godzinowego miesięczne wynagrodzenie również pracownikom, o których mowa w rozdziale III niniejszego regulaminu.

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

Rozdział XIV.

Wynagrodzenie personelu dysponującego taborem.

A. System wynagradzania.

Płace personelu dysponującego taborem opierają się na systemie wynagradzania miesięcznego oraz na systemie premiowym.

B. Grupy wynagrodzenia.

Dla personelu dysponującego taborem ustala się 4 grupy wynagrodzenia w następującej wysokości:

Grupa	Wynagrodzenie zasadnicze miesięcznie zł	Dodatki lokalne	
		stołeczny miesięcznie zł	morski miesięcznie zł
a	598,50	41,00	34,70
b	535,50	37,80	31,50
c	472,50	31,50	28,40
d	409,50	28,40	25,20

C. Tabela zaszeregowania:

Kolejność	Stanowisko	Grupa wynagrodzenia
1	Dyspozytor	b—a
2	Kierownik warsztatu pomocniczego (stacji obsługi)	b—a
3	Zastępca kierownika warsztatu pomocniczego (stacji obsługi)	c—b
4	Kontroler techniczny	c—b
5	Kierownik garażu ponad 10 pojazdów	c—b
6	Kierownik garażu do 10 pojazdów	d—b

D. Dodatki funkcyjne:

1. Dodatek funkcyjny przysługuje:

- 1) pracownikom zaszeregowanym do grupy a — w wysokości 94,50 zł miesięcznie,
- 2) pozostałym pracownikom z wyjątkiem kierownika

garażu do 10 pojazdów — w wysokości 63,— zł miesięcznie.

2. Kierownikowi garażu do 10 pojazdów dodatek funkcyjny nie przysługuje.

3. Pracownikom otrzymującym dodatek funkcyjny nie przysługuje wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

E. Premie przysługujące dyspozytorom i kierownikom garażów powyżej 10 pojazdów.

1. Dyspozytorom i kierownikom garażów powyżej 10 pojazdów przysługuje miesięczna premia za wykorzystanie ładowności pojazdów ciężarowych eksploatowanych przy przewożeniu towarów oraz miesięczna premia za gotowość do eksploatacji pojazdów osobowych i pojazdów ciężarowych, służących do przewozu osób.

2. Miesięczna wysokość premii za wykorzystanie ładowności pojazdów ciężarowych eksploatowanych przy przewożeniu towarów zależy od współczynnika wykorzystania ładowności taboru, tj. od stosunku faktycznie przejechanych w ciągu miesiąca tonokilometrów przez wszystkie pojazdy ciężarowe do teoretycznie osiągalnych w tym okresie czasu tonokilometrów.

3. Ilość tonokilometrów faktycznie przejechanych ustala się mnożąc ciężar przewiezonego na samochodzie oraz na wszystkich przyczepach towaru przez ilość przejechanych z tym towarem kilometrów. Ilość teoretycznie osiągalnych tonokilometrów ustala się mnożąc całkowity przebieg pojazdów przez ich ładowność. Ustalając teoretycznie osiągalne tonokilometry dla pojazdów samochodowych z przyczepami należy brać pod uwagę jedynie ładowność pojazdu z pominięciem ładowności przyczep; przy ciągnikach za podstawę obliczenia teoretycznie osiągalnych tonokilometrów przyjmuje się ładowność pierwszej przyczepy.

4. Wysokość miesięcznej premii za wykorzystanie ładowności pojazdów ciężarowych ustala się według poniższej tabeli w zależności od współczynnika wykorzystania ładowności oraz od posiadanej przez pracownika grupy wynagrodzenia.

Współczynnik wykorzystania ładowności taboru	Wysokość miesięcznej premii w zł dla grupy wynagrodzenia			
	a	b	c	d
od 0,40 do 0,50	119,70	107,10	94,50	81,90
powyżej 0,50 do 0,60	167,00	148,10	132,30	113,40
„ 0,60 „ 0,70	214,20	192,20	170,10	144,90
„ 0,70 „ 0,75	248,90	223,70	198,50	170,10
„ 0,75 „ 0,80	286,70	255,20	226,80	195,30
„ 0,80 „ 0,85	324,50	293,00	258,30	223,70
„ 0,85 „ 0,90	365,40	300,80	293,00	252,00
powyżej 0,90	409,50	374,90	330,80	286,90

5. Miesięczna wysokość premii za gotowość do eksploatacji pojazdów osobowych i pojazdów ciężarowych służących do przewozu osób zależy od współczynnika gotowości wszystkich pojazdów do eksploatacji, tj. od stosunku sumy dni faktycznej gotowości eksploatacyjnej wszystkich służących do przewozu osób pojazdów do liczby dni powszednich w miesiącu pomnożonej przez ilość pojazdów służących do przewozu osób.

6. Niedziele i święta ustawowe wlicza się do liczby dni faktycznej gotowości pojazdu jedynie w przypadku eksploatacji pojazdu w te dni.

7. W przypadku stałego eksploatowania pojazdów w niedziele i święta (zakłady pracy o ruchu ciągłym) współczynnik gotowości do eksploatacji oblicza się dzieląc sumę dni faktycznej gotowości pojazdów łącznie z niedzielami i świętami przez liczbę wszystkich dni w miesiącu pomnożoną przez ilość pojazdów.

8. Wysokość miesięcznej premii za gotowość do eksploatacji ustala się według poniższej tabeli, w zależności od współczynnika gotowości eksploatacyjnej oraz od posiadanej przez pracownika grupy wynagrodzenia:

Współczynnik gotowości do eksploatacji	Wysokość miesięcznej premii w zł dla grupy wynagrodzenia			
	a	b	c	d
od 0,65 do 0,70	119,70	107,10	94,50	81,90
powyżej 0,70 „ 0,75	141,80	126,00	113,40	97,70
„ 0,75 „ 0,80	173,30	154,40	135,50	116,60
„ 0,80 „ 0,85	207,90	185,90	163,80	141,80
„ 0,85 „ 0,90	248,90	223,70	198,50	170,10
„ 0,90 „ 0,95	299,30	267,80	236,30	204,80
powyżej 0,95	359,10	321,30	283,50	245,70

9. W przypadku gdy tabor składa się z pojazdów ciężarowych służących do przewozu osób, premie dla personelu dysponującego taborem ustala się w sposób następujący:

- 1) dla ciężarowego taboru służącego do przewozu towarów oblicza się współczynnik wykorzystania ładowności według ust. 2—4, a dla taboru służącego do przewozu osób oblicza się współczynnik gotowości do eksploatacji według ust. 5—8;
 - 2) kwotę odpowiadającą w tabeli ustalonymu współczynnikowi wykorzystania ładowności mnoży się przez ilość pojazdów ciężarowych, służących do przewozu towarów, a kwotę odpowiadającą współczynnikowi gotowości do eksploatacji mnoży się przez ilość pojazdów ciężarowych służących do przewozu osób oraz pojazdów osobowych; uzyskane iloczyny należy dodać, a następnie podzielić przez liczbę wszystkich pojazdów (ciężarowych służących do przewozu towarów, osobowych oraz ciężarowych służących do przewozu osób); wynik dzielenia będzie stanowił przysługującą pracownikowi premię.
- F. Premia przysługująca kierownikom garażów do 10 pojazdów oraz kontrolerom technicznym.

Kierownik garażu do 10 pojazdów oraz kontroler techniczny otrzymują premię miesięczną w wysokości 40% przysługującego im wynagrodzenia zasadniczego.

Rozdział XV.

Zmniejszenie premii przysługujących kierowcom pojazdów samochodowych, warsztatowcom, pomocnikom i innym pracownikom samochodowym.

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 powinno być dokonane w porozumieniu z radą zakładową ewentualnie z kołem zakładowym.

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

Rozdział XVI.

Postanowienia końcowe.

1. Wszelkie zagadnienia nie omówione w niniejszym regulaminie regulowane są na podstawie odpowiednich przepisów układu zbiorowego pracy lub innych przepisów, obowiązujących w zakładzie pracy.

2. Jakiegokolwiek wypłaty niezgodne z postanowieniami tego regulaminu lub nie oparte na odrębnych pisemnych zarządzeniach właściwych władz będą traktowane jako wypłaty pozbawione legalnych podstaw.

643

ZARZĄDZENIE MINISTRA FINANSÓW

z dnia 29 maja 1952 r.

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 urzędach oraz w państwowych instytucjach lub zakładach stosuje się regulamin płac, stanowiący załącznik do zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 7 maja 1952 r. w sprawie regulaminu płac kierowców pojazdów mechanicznych, ich pomocników, warsztatowców i innych pracowników samochodowych, zatrudnionych w jednostkach gospodarki społecznej (Monitor Polski Nr A-46, poz. 642) z następującymi zmianami:

- 1) kierowcy i inni pracownicy samochodowi, pozostający w stosunku publiczno-prawnym, otrzymują wynagrodzenia według posiadanych grup uposażenia; za godziny nadliczbowe oraz za szczególne wyniki

pracy kierowcy ci mogą otrzymywać nagrody pieniężne do wysokości, przewidzianej w regulaminie w ramach odpowiednich kredytów budżetowych;

- 2) kierowcom i innym pracownikom samochodowym zatrudnionym we władzach naczelnych oraz urzędach centralnych, otrzymujących wynagrodzenie według grupy II i wyższej (rozdział II ust. 1 regulaminu) służy prawo do specjalnego dodatku wyrównawczego w wysokości 47,30 zł miesięcznie, otrzymującym zaś wynagrodzenie według grupy III i niższej — prawo do dodatku w wysokości 37,80 zł miesięcznie.

§ 2. Traci moc zarządzenie Ministra Skarbu z dnia 18 czerwca 1949 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Administracji Publicznej oraz Pracy i Opieki Społecznej w sprawie wynagrodzenia kierowców i innych pracowników samochodowych (Monitor Polski z 1949 r. Nr A-40, poz. 561, z 1950 r. Nr A-19, poz. 197, Nr A-26 i Nr A-87, poz. 1088).

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1952 r.

Minister Finansów: K. Dąbrowski

Tłoczono z polecenia Prezesa Rady Ministrów.

Redakcja: Prezydium Rady Ministrów — Biuro Prac Ustawodawczych, Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 46/48.
Administracja: Administracja Wydawnictw Prezydium Rady Ministrów, Warszawa, ul. Bracka 20a.

Reklamacje z powodu niedoręczenia poszczególnych numerów wnosić należy do Administracji Wydawnictw Prezydium Rady Ministrów (Warszawa, ul. Bracka 20a) w terminie 10 do 15 dni po otrzymaniu następnego kolejnego numeru.