



# MONITOR POLSKI

## DZIENNIK URZĘDOWY POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

Warszawa, dnia 27 sierpnia 1960 r.

Nr 67

TRESC:

Poz.:

### UCHWAŁA RADY MINISTRÓW

317 — nr 283a z dnia 10 sierpnia 1960 r. w sprawie poprawy organizacji pracy transportu samochodowego oraz zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych . . . . . 617

### ZARZĄDZENIA:

318 — nr 159 Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 sierpnia 1960 r. zmieniające zarządzenie z dnia 31 lipca 1958 r. w sprawie wynagrodzenia soltysów za inkaso podatków i innych należności finansowych od mieszkańców wsi . . . . . 623

319 — Ministra Komunikacji z dnia 12 sierpnia 1960 r. zmieniające zarządzenie z dnia 6 grudnia 1955 r. w sprawie udzielania zezwoleń na przekraczanie odległości dozwolonego przewozu w ciężarowym transporcie samochodowym między osiedlami . . . . . 623

317

### UCHWAŁA Nr 283a RADY MINISTRÓW

z dnia 10 sierpnia 1960 r.

**w sprawie poprawy organizacji pracy transportu samochodowego oraz zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych.**

Rada Ministrów w porozumieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych uchwala, co następuje:

§ 1. 1. W celu dalszego usprawnienia pracy transportu samochodowego, zmniejszenia faktycznego czasu pracy kierowców i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zobowiązuje się ministrów (kierowników urzędów centralnych) i prezydów wojewódzkich rad narodowych do niezwłocznego podjęcia środków zapewniających poprawę organizacji pracy, wzmocnienie rozrachunku gospodarczego i dyscypliny finansowej w przedsiębiorstwach prowadzących działalność transportową (transport publiczny, branżowy, bazy transportowe, transport własny), a w szczególności do:

- 1) opracowania wytycznych określających zasady ustalania harmonogramów czasu pracy kierowców i pojazdów samochodowych, tak by czas pracy kierowców danego przedsiębiorstwa (bazy) wraz z godzinami nadliczbowymi nie przekraczał średnio w ciągu roku 220 godzin miesięcznie, a w przedsiębiorstwach, w których występuje szczególne nasilenie przewozów sezonowych — 225 godzin miesięcznie,
- 2) wprowadzenia prawidłowej dokumentacji eksploatacji pojazdów, czasu pracy kierowców oraz innych danych potrzebnych do obliczania zarobków, zwłaszcza w drodze zmiany karty drogowej w sposób zapewniający należyłą kontrolę pracy przewozowej,
- 3) prowadzenia bieżącej analizy i kontroli wykonania funduszu płac zgodnie z planem i przebiegiem realizacji zadań przewozowych,
- 4) wprowadzenia — w miarę potrzeb jednostek gospodarczych obsługiwanych przez transport — pracy zmianowej kierowców oraz warsztatów i stacji obsługi,
- 5) wzmocnienia kontroli nad zlecającymi (usługobiorcami) przewozowymi w sposób zapewniający nieprzekraczanie norm ustalonych na czynności przeładunkowe oraz kontroli terminowego podstawiania wagonów,

- 6) rozwijania działalności spedycyjnej i skoncentrowania jej w przedsiębiorstwach transportowych w celu wykorzystania środków transportowych w szczególności dla ładunków zbiorowych (przesyłek różnych nadawców i odbiorców),
- 7) wyznaczania ścisłej drogi i czasu przewozów w nieregularnych przewozach pozamiejscowych oraz przestrzegania obowiązku zgłaszania się kierowców w placówkach transportu publicznego dla uzyskiwania ładunków powrotnych,
- 8) określenia zakresu obowiązków i odpowiedzialności służby dyspozytorskiej.

2. Zobowiązuje się Ministra Komunikacji do ustalenia w porozumieniu z Komitetem Pracy i Płac dla przedsiębiorstw (baz) posiadających większą liczbę pojazdów samochodowych, wytycznych w sprawie organizacji transportu, które w szczególności zapewnią ustalenie zadań przewozowych i wydzielanie funduszu płac kierowców i pomocników kierowców.

§ 2. 1. Ustala się nowe zasady wynagradzania pracowników samochodowych, zatrudnionych w przedsiębiorstwach, urzędach i instytucjach państwowych.

2. Wprowadzenie nowych zasad wynagradzania następować będzie sukcesywnie począwszy od dnia 1 września 1960 r.

3. Terminy wprowadzenia w życie nowych zasad wynagradzania w grupach przedsiębiorstw transportowych lub w grupach zakładów pracy ustala właściwi ministrowie (kierownicy urzędów centralnych) i prezydów właściwych wojewódzkich rad narodowych w porozumieniu z zarządami głównymi odpowiednich związków zawodowych oraz za zgodą Komitetu Pracy i Płac.

§ 3. 1. Ustala się następujące stawki wynagrodzenia zasadniczego:

- 1) dla kierowców i pomocników kierowców pojazdów samochodowych (trolejbusów) — od 3,50 do 5,50 zł za godzinę pracy,

- 2) dla dyspozytorów taboru samochodowego w zależności od liczby pojazdów samochodowych — od 800 do 2.000 zł miesięcznie,
- 3) dla pracowników zatrudnionych w wyodrębnionych pomocniczych warsztatach pojazdów samochodowych — od 3,20 do 7,20 zł za godzinę.

2. Tabele płac i zasady zaszeregowania określają załączniki nr 1, 2, 3 i 4 do niniejszej uchwały.

3. Kierowcom i pomocnikom kierowców pojazdów samochodowych przysługuje dodatek do stawki wynagrodzenia zasadniczego za prowadzenie niektórych kategorii pojazdów samochodowych w wysokości od 0,50 do 1,50 zł za godzinę pracy.

4. Stawki i zasady przyznawania dodatku, o którym mowa w ust. 3, w zależności od rodzaju pojazdu ustali Komitet Pracy i Płac w porozumieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych na wniosek właściwych ministrów (kierowników urzędów centralnych).

§ 4. 1. Kierowcom przysługuje — poza wynagrodzeniem zasadniczym — dodatek za obsługę codzienną pojazdu samochodowego w wysokości od 4 do 8 zł dziennie, a pomocnikom kierowców w wysokości 50% stawki kierowcy.

2. Dodatek, o którym mowa w ust. 1, nie przysługuje w transporcie nie zorganizowanym, a w transporcie zorganizowanym, gdy czynności obsługi codziennej pojazdu nie należą do kierowcy i jego pomocnika.

3. Szczegółowe zasady przyznawania dodatku, o którym mowa w ust. 1, i jego wysokość w zależności od rodzaju obsługiwanego pojazdu i warunków eksploatacji określają właściwi ministrowie (kierownicy urzędów centralnych) w porozumieniu z zarządami głównymi odpowiednich związków zawodowych i za zgodą Komitetu Pracy i Płac.

§ 5. 1. Na wypłatę premii i wynagrodzenia za godziny nadliczbowe w transporcie zorganizowanym tworzy się fundusz stanowiący różnicę między skorygowanym zgodnie z zasadami bankowej kontroli funduszem płac kierowców i pomocników kierowców a funduszem przeznaczonym na płace zasadnicze i wszystkie dodatki stałe tej grupy pracowników. Z wymienionego funduszu mogą być wypłacane premie indywidualne, zgodnie z regulaminami premiowania, do wysokości 35% wynagrodzenia zasadniczego, liczonego łącznie z dodatkiem za prowadzenie niektórych kategorii pojazdów samochodowych (§ 3 ust. 3).

2. W razie znacznego zmniejszenia liczby godzin nadliczbowych mogą być wypłacane w ramach funduszu, o którym mowa w ust. 1, premie indywidualne przekraczające 35% wynagrodzenia zasadniczego (ust. 1).

§ 6. W transporcie nie zorganizowanym wysokość funduszu premiowego i wysokość premii indywidualnej dla kierowców (pomocników kierowców) poszczególnych zakładów posiadających transport samochodowy ustala jednostka nadrzędna, zgodnie z zasadami ustalonymi przez właściwego ministra w porozumieniu z odpowiednim zarządem głównym związku zawodowego, z tym że wysokość funduszu premiowego nie może przekraczać 20% podstawy wymiaru premii (§ 5 ust. 1), a premia indywidualna nie może przekraczać 25% wynagrodzenia zasadniczego.

§ 7. Ramowe regulaminy wypłaty premii, o których mowa w §§ 5 i 6, ustalają właściwi ministrowie (kierownicy urzędów centralnych) w porozumieniu z zarządami głównymi odpowiednich związków zawodowych, za zgodą Komitetu Pracy i Płac.

§ 8. 1. Utrzymuje się przejściowo dotychczasowe zasady premiowania kierowców i pomocników kierowców za oszczędność paliwa i ogumienia.

2. Upoważnia się Komitet Pracy i Płac do określenia w porozumieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych nowych zasad premiowania za oszczędność paliwa i ogumienia w celu zapewnienia prawidłowego gospodarowania paliwem i ogumieniem.

§ 9. 1. Kierowcom przysługuje jednorazowo premia za osiągnięcie normy przebiegu przed naprawą główną według zasad określonych w załączniku nr 5 do uchwały w wysokości:

- 1) do 700 zł na samochodzie osobowym,
- 2) do 800 zł na innych pojazdach samochodowych.

2. Pomocnikom kierowców przysługuje premia, o której mowa w ust. 1, w wysokości do 160 zł.

§ 10. Upoważnia się Komitet Pracy i Płac do znoszenia w porozumieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych na wniosek właściwego ministra (kierownika urzędu centralnego) premii, o których mowa w §§ 8 i 9, w tych przedsiębiorstwach (bazach) i zakładach pracy, w których stosowanie tego rodzaju premii nie znajduje ekonomicznego uzasadnienia, jak również do wprowadzania zmian w wysokości tych premii i uzależniania przyznawania premii przewidzianej w § 8 od stanu gospodarki paliwem i ogumieniem oraz do wprowadzania zmian w wysokości premii przewidzianych w §§ 5 i 6, a także uzależniania tych premii od stanu gospodarki materiałami pędnymi, ogumieniem i od osiągnięcia normy przebiegu przed naprawą główną.

§ 11. Kierowcom autobusów miejskich (trolejbusów) za każdą przepracowaną godzinę bezawaryjnej jazdy przysługuje dodatkowa premia w wysokości od 1 do 2,50 zł w zależności od kategorii przedsiębiorstwa. Szczegółowe zasady przyznawania premii określa Minister Gospodarki Komunalnej w porozumieniu z zarządem głównym odpowiedniego związku zawodowego i za zgodą Komitetu Pracy i Płac.

§ 12. 1. W uzasadnionych przypadkach właściwi ministrowie (kierownicy urzędów centralnych) w porozumieniu z zarządem głównym odpowiedniego związku zawodowego mogą wprowadzić dla kierowców ciężarowych pojazdów samochodowych akordowy system płac przy godzinowej stawce wyjściowej od 6,50 do 7 zł, określając szczegółowe zasady tego systemu zgodnie z załącznikiem nr 6 do uchwały.

2. Normy pracy stosowane przy akordowym systemie płac wymagają zatwierdzenia przez jednostkę nadrzędną.

3. Przy akordowym systemie płac nie przysługuje dodatek, o którym mowa w § 3 ust. 3, ani też premia przewidziana w §§ 5 i 6.

4. Przy akordowym systemie płac dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych oblicza się od stawki wynagrodzenia zasadniczego (§ 3 ust. 1 pkt 1).

§ 13. W przypadkach szczególnie uzasadnionych właściwy minister (kierownik urzędu centralnego) w porozumieniu z odpowiednim zarządem głównym związku zawodowego i za zgodą Komitetu Pracy i Płac może ustalić zasady przyznawania kierowcom i pomocnikom kierowców za dodatkowe czynności zlecone przez kierownictwo, wykonywane w czasie pracy, a nie wchodzące w zakres ich normalnych obowiązków, jak na przykład za czynności ładownicza, konduktora itp., dodatkowe wynagrodzenie w wysokości od 100 do 500 zł miesięcznie, a w wyjątkowych przypadkach do 750 zł miesięcznie.

§ 14. 1. W okresie naprawy głównej i średniej kierowca i pomocnik kierowcy otrzymują tylko wynagrodzenie według stawki wynagrodzenia zasadniczego (§ 3 ust. 1 pkt 1).

2. Jeżeli kierowca lub pomocnik kierowcy uczestniczy w naprawie głównej lub średniej, może otrzymać premię zgodnie z regulaminem premiowania pracowników warsztatowych, nie wyższą jednak niż w wysokości do 35% podstawy wymiaru premii.

§ 15. Utrzymuje się przysługujący kierowcom i pomocnikom kierowców dodatek za pracę w warunkach szkodliwych i uciążliwych dla zdrowia, z tym że wysokość tego dodatku obliczana dotychczas procentowo zostanie ustalona w kwotach bezwzględnych na dotychczasowym poziomie.

§ 16. Kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje za jazdę na pojazdach samochodowych napędzanych gazem dodatek w wysokości 8 gr za każdy kilometr

§ 17. W celu wykorzystania pełnej ładowności pojazdów upoważnia się Komitet Pracy i Płac do ustalenia w porozumieniu z Ministrem Komunikacji i Centralną Radą Związków Zawodowych zasad dodatkowego wynagradzania kierowców ciężarowych pojazdów samochodowych za przewożenie ładunków zlecone przez placówki Państwowej Komunikacji Samochodowej.

§ 18. 1. W transporcie zorganizowanym normalny czas pracy kierowców i pomocników kierowców określany harmonogramem może wynosić do 10 godzin na dobę, z tym że w okresie miesięcznym czas ten nie powinien przekraczać takiej liczby godzin, jaka wynika z pomnożenia 8 godzin (a w sobotę 6 godzin) przez liczbę dni roboczych przypadających w danym miesiącu.

2. Miesięczną normę czasu pracy ustaloną w ust. 1 zmniejsza się w razie usprawiedliwionej nieobecności o taką liczbę godzin, jaka wynika z pomnożenia 8 godzin (a w sobotę 6 godzin) przez liczbę pełnych dni usprawiedliwionej nieobecności.

3. W transporcie zorganizowanym do czasu pracy określonego w ust. 1 nie wlicza się czasu zużytego na obsługę codzienną pojazdu samochodowego.

4. Kierowca i pomocnik kierowcy w każdej dobie powinni otrzymać po zakończeniu pracy co najmniej 10-godzinny okres nieprzerwanego wypoczynku, wolnego od wszelkich obowiązków służbowych.

5. Niedziela jest dniem wolnym od pracy. W systemie stosowania pracy w niedzielę kierownictwo zakładu pracy w porozumieniu z radą zakładową ustali schemat i wykaz imienny pracowników, według którego dzień wypoczynkowy dla poszczególnych kierowców i pomocników kierowców zostanie przesunięty na dzień powszedni. W każdym razie dzień wypoczynku powinien co trzy tygodnie wypadać w niedzielę.

§ 19. 1. Za pracę w godzinach nadliczbowych w transporcie zorganizowanym uważa się pracę ponad normy określone w § 18 ust. 1 i 2.

2. Do czasu pracy wlicza się godziny przepracowane w ramach harmonogramu pracy, nie wlicza się natomiast nie usprawiedliwionych postojów.

3. Godziny przepracowane poza harmonogramem pracy wlicza się do czasu pracy, jeżeli:

- 1) zostały przepracowane na wyraźne zlecenie kierownika jednostki transportowej,
- 2) przekroczenie harmonogramu podczas jazdy nastąpiło wskutek nie przewidzianych i nie dających się uniknąć przeszkód (awarie itp.), usprawiedliwionych przez pracowników i uznanych przez kierownictwo zakładu pracy.

§ 20. 1. W transporcie zorganizowanym kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje za każdą godzinę pracy w godzinach nadliczbowych stawka wynagrodzenia zasadniczego wraz z przysługującym dodatkiem za rodzaj obsługiwanego pojazdu (§ 3 ust. 3) oraz dodatek w wysokości 50% za pierwsze dwie godziny nadliczbowe przekraczające 10 godzin pracy na dobę, a w wysokości 100% za dalsze godziny nadliczbowe oraz za godziny nadliczbowe przypadające na noc lub w niedzielę i święta.

2. Za godziny nadliczbowe przekraczające miesięczną normę czasu pracy (o której mowa w § 18 ust. 1 i 2), a przepracowane w granicach 10 godzin na dobę, przysługuje dodatek w wysokości 50%.

§ 21. Za godziny pracy w niedzielę, za które pracownik otrzymał czas wolny w tygodniu, nie przysługuje dodatkowe wynagrodzenie za pracę nadliczbową.

§ 22. Do kierowców i pomocników kierowców w transporcie nie zorganizowanym oraz do innych pracowników objętych niniejszą uchwałą (§ 3 ust. 1 pkt 2 i 3) stosuje się ogólnie obowiązujące przepisy o czasie pracy i o opłacaniu godzin nadliczbowych.

§ 23. Do kierowców samochodów osobowych nie stosuje się przepisów § 3 ust. 3, § 4, §§ 5—7, § 12, § 13, §§ 18—20.

§ 24. Przepisy uchwały obejmują kierowców taksówek osobowych i bagażowych, z wyjątkiem przepisów wymienionych w § 23. Utrzymuje się dotychczasowy prowizyjny system wynagradzania tych kierowców.

§ 25. 1. Dyspozytorzy taboru samochodowego mogą otrzymywać premię indywidualną w wysokości do 40% stawki wynagrodzenia zasadniczego według zakładowych regulaminów premiowania.

2. Przyznanie premii dyspozytorom powinno być uzależnione od wykonywania zadań przedsiębiorstwa transportowego (bazy) w planowanym czasie pracy (zgodnie z harmonogramem czasu pracy kierowców). Premia ta powinna wzrastać w zależności od zmniejszenia liczby godzin nadliczbowych kierowców, a ulegać zmniejszeniu aż do całkowitego pozbawienia premii w razie przekraczania planowanej liczby godzin nadliczbowych kierowców.

§ 26. Zobowiązuje się właściwych ministrów (kierowników urzędów centralnych) oraz prezydium wojewódzkich rad narodowych do uzupełnienia — w porozumieniu z zarządami głównymi odpowiednich związków zawodowych i za zgodą Komitetu Pracy i Płac — regulaminów premiowania kierowniczych pracowników przedsiębiorstw transportowych postanowieniami uzależniającymi przyznawanie premii tym pracownikom od wykonywania zadań przedsiębiorstwa transportowego w planowanym czasie pracy (zgodnie z harmonogramami czasu pracy kierowców).

§ 27. 1. Robotnicy wyodrębnionych pomocniczych warsztatów samochodowych mogą otrzymywać premie indywidualne w wysokości do 80% wynagrodzenia zasadniczego. Premie te wypłaca się z funduszu premiowego, którego wysokość nie może przekraczać 60% płac zasadniczych pracowników warsztatowych.

2. Robotnikom wyodrębnionych pomocniczych warsztatów samochodowych wykonującym pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia lub uciążliwych przysługuje dodatek do wynagrodzenia zasadniczego określony w załączniku nr 7 do uchwały.

§ 28. Upoważnia się ministrów (kierowników urzędów centralnych) i prezydium wojewódzkich rad narodowych do

utrzymania w uzasadnionych przypadkach branżowych systemów płac dla robotników zatrudnionych w wyodrębnionych pomocniczych warsztatach samochodowych.

§ 29. Zobowiązuje się Ministra Komunikacji do wydania przepisów zmierzających do zwiększenia wymagań kwalifikacyjnych w stosunku do kierowców ubiegających się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów samochodowych oraz upoważnia się Komitet Pracy i Płac do dokonywania odpowiednich zmian w zasadach zaszeregowania kierowców i pomocników kierowców, określonych w załączniku nr 2 do uchwały.

§ 30. Upoważnia się właściwych ministrów do podpisania z zarządami głównymi odpowiednich związków zawodowych protokołów dodatkowych do układów zbiorowych pracy dotyczących wprowadzenia w życie przepisów niniejszej uchwały w odniesieniu do pracowników samochodowych objętych tymi układami.

§ 31. Zaleca się organizacjom spółdzielczym wprowadzenie w porozumieniu z Komitetem Pracy i Płac zasad wynagradzania pracowników pojazdów samochodowych określonych uchwałą.

§ 32. 1. Zobowiązuje się ministrów (kierowników urzędów centralnych) do przedstawienia Przewodzącemu Komitetu Pracy i Płac w terminie do dnia 28 lutego 1961 r. informacji o przebiegu realizacji niniejszej uchwały.

2. Przewodniczący Komitetu Pracy i Płac złoży Prezesowi Rady Ministrów sprawozdanie z wprowadzenia w życie przepisów niniejszej uchwały w terminie do dnia 31 marca 1961 r.

§ 33. Wykonanie uchwały porucza się Komitetowi Pracy i Płac oraz właściwym ministrom (kierownikom urzędów centralnych) i prezydiom wojewódzkich rad narodowych.

§ 34. Do czasu wprowadzenia w życie przepisów niniejszej uchwały w poszczególnych resortach zachowują moc obowiązującą przepisy dotychczasowe, a w szczególności przepisy:

- 1) zarządzenia Przewodzącego 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 późniejszymi zmianami),
- 2) uchwały nr 672a Prezydium Rządu z dnia 29 października 1956 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników samochodowych (Monitor Polski Nr 94, poz. 1049),
- 3) uchwały nr 497 Prezydium Rządu z dnia 13 sierpnia 1956 r. w sprawie zasad wynagradzania kierowców samochodowych, pomocników kierowców samochodowych i konduktorów autobusów Państwowej Komunikacji Samochodowej.

§ 35. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: w z. P. Jaroszewicz

Załączniki do uchwały nr 283a Rady Ministrów z dnia 10 sierpnia 1960 r. (poz. 317).

Załącznik nr 1.

TABELA STAWEK WYNAGRODZENIA ZASADNICZEGO

**I. Kierowcy i pomocnicy Kierowców pojazdów samochodowych.**

Grupa płac	Stawka w złotych za 1 godzinę pracy
I	5,50
II	4,80
III	4,00
IV	3,50

**II. Pracownicy zatrudnieni w wyodrębnionych pomocniczych warsztatach pojazdów samochodowych.**

Grupa płac	Stawka w złotych za 1 godzinę pracy
VIII	7,20
VII	6,45
VI	5,75
V	5,10
IV	4,55
III	4,05
II	3,60
I	3,20

Załącznik nr 2.

ZASADY ZASZEREGOWANIA KIEROWCÓW I POMOCNIKÓW KIEROWCÓW POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Kierowców samochodowych i ich pomocników zaszeregowuje się:

do I grupy płac — kierowców, o ile spełniają równocześnie następujące warunki:

- a) mają pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych pierwszej kategorii,
- b) posiadają kwalifikacje monterów co najmniej IV kate-

gorii taryfikatora kwalifikacyjnego transportu drogowego i lotniczego,

- c) mają co najmniej 5-letni staż na pojeździe samochodowym,
- d) prowadzą autobusy, pojazdy ciężarowe o ładowności łącznie z przyczepami co najmniej 5 ton lub pojazdy specjalne,

poza tym do I grupy plac zaszeregowuje się kierowców, którzy mają pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych pierwszej kategorii, jeżeli:

- a) w dniu wejścia w życie uchwały byli zaszeregowani do I grupy plac co najmniej od roku,
  - b) ze względu na stan zdrowia zostali przeniesieni z autobusu, pojazdu ciężarowego lub pojazdu specjalnego na samochód osobowy, pod warunkiem przepracowania na wymienionych rodzajach pojazdów co najmniej 10 lat;
- do II grupy plac — kierowców, o ile spełniają następujące warunki:
- a) posiadają pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych drugiej kategorii, co najmniej 3-letni staż na pojeździe samochodowym oraz prowadzą autobusy, pojazdy ciężarowe (bez względu na ładowność) lub specjalne,

b) posiadają pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych pierwszej kategorii, a nie odpowiadają w pełni warunkom określonym dla pierwszej grupy plac lub dla prowadzących samochody osobowe;

do III grupy plac — nie wymienionych wyżej kierowców samochodowych.

do IV grupy plac — pomocników kierowców pojazdów samochodowych.

#### Zaszeregowanie kierowców trolejbusów:

- 1) do II grupy plac — kierowców w pierwszym roku wykonywania funkcji kierowcy trolejbusowego, po ukończeniu odpowiedniego przeszkolenia,
- 2) do I grupy plac — kierowców po rocznym wykonywaniu funkcji kierowcy trolejbusowego.

#### Załącznik nr 3.

TABELA WYNAGRODZEŃ DYSPOZYTORÓW TABORU SAMOCHODOWEGO

Lp.	Stanowisko	Stawka wynagrodzenia miesięcznego w złotych
1	Dyspozytor do 25 pojazdów mechanicznych	800—1200
2	Dyspozytor 26—50 pojazdów mechanicznych	900—1300
3	Dyspozytor 51—100 pojazdów mechanicznych	1000—1400
4	Starszy dyspozytor 51—100 pojazdów mechanicznych	1200—1700
5	Dyspozytor 101—150 pojazdów mechanicznych	1100—1600
6	Starszy dyspozytor 101—150 pojazdów mechanicznych	1400—1900
7	Dyspozytor powyżej 150 pojazdów mechanicznych	1300—1800
8	Starszy dyspozytor powyżej 150 pojazdów mechanicznych	1500—2000

#### Załącznik nr 4.

RAMOWA TABELA ZASZEREgowANIA PRACOWNIKÓW WYODRĘBNIONYCH POMOCNICZYCH WARSZTATÓW POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH (STACJI OBSŁUGI)

Lp.	Nazwa specjalności	Grupa zaszeregowania	Uwagi
1	Blacharz nadwoziowy	IV—VIII	Charakterystyki poszczególnych zawodów określa taryfikator kwalifikacyjny transportu drogowego i lotniczego część IV — remont i obsługa taboru samochodowego
2	Elektromonter samochodowy	IV—VIII	
3	Kowal samochodowy	V—VII	
4	Lakiernik samochodowy	VI—VIII	
5	Monter podwoziowy	III—VII	
6	Monter samochodowy	VI—VIII	
7	Monter silnikowy	IV—VIII	
8	Monter zespołów	III—VII	
9	Palacz	III—V	
10	Spawacz	V—VII	
11	Stolarz nadwoziowy	V—VII	
12	Ślusarz samochodowy	V—VII	
13	Tapicer samochodowy	V—VI	
14	Tokarz	IV—VIII	
15	Wulkanizator	IV—VIII	
16	Zmywacz samochodów	III	
17	Pomoc fachowa	II—III	
18	Dozorca	I—II	
19	Sprzątaczką	I	

Załącznik nr 5.**RAMOWE ZASADY PREMIOWANIA ZA OSIĄGNIĘCIE PRZEZ POJAZD SAMOCHODOWY NORMY PRZEBIEGU PRZED NAPRAWĄ GŁÓWNA**

1. Za podstawę premiowania przyjmuje się osiągnięcie ustalonej przez Ministra Komunikacji normy przebiegu przed naprawą główną. Liczbę kilometrów przebiegu pojazdu ustala się na podstawie sprawnie działającego licznika kilometrów.
2. Premia nie przysługuje w przypadku, gdy pojazd przed osiągnięciem normy przebiegu międzynaprawczego poddany został więcej niż 2 naprawom średnim.
3. Jeżeli do uzyskania premii przyczyniło się kilku kierowców, premię dzieli się proporcjonalnie do ilości kilometrów przejechanych przez każdego z kierowców.
4. Wysokość premii w ramach ustalonych stawek powinna być uzależniona od odpowiedniego stanu technicznego pojazdu po osiągnięciu normy przebiegu.
5. W celu stwierdzenia, czy stan techniczny pojazdu jest odpowiedni i pojazd może być nadal eksploatowany po osiągnięciu normy przebiegu, pojazd powinien być poddany przeglądowi technicznemu przez specjalnie powołaną komisję.

Załącznik nr 6.**RAMOWE ZASADY AKORDOWEGO SYSTEMU PŁAC KIEROWCÓW CIĘŻAROWYCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH**

1. Akordowy system płac kierowców samochodów ciężarowych może być stosowany w formie:
  - a) akordu prostego, przy którym zarobek wynika z dwóch oddzielnie zastosowanych cen, tzn. ceny za każdą przewiezioną tonę i każdy przejechany kilometr ładowny,
  - b) akordu scalonego, przy którym stosowane są ceny, np. za przewóz ładunku lub za 1 kurs na określonej trasie, wynikające ze scalenia cen za przewiezioną tonę i przejechane kilometry ładowne (za tzw. kursy ładowne) lub za określoną jednostkę pracy wykonaną przez pojazd samochodowy,
  - c) akordu zryczałtowanego, który polega na podpisaniu z kierowcą (grupą kierowców) umowy o wykonanie zadania przewozowego w określonym czasie za ustalonym w umowie zryczałtowanym wynagrodzeniem.
2. Ceny w akordowym systemie płacy wynikają z odpowiedniej normy pracy i godzinowej stawki akordowej w wysokości 6,50 zł do 7 zł, ustalonej dla danego typu przewozów przez właściwego ministra (kierownika urzędu centralnego).
3. Kierowcy zatrudnieni w akordowym systemie pracy za czas usprawiedliwionych postojów otrzymują wynagrodzenie według stawki wynagrodzenia zasadniczego.
4. Pojazdy w okresie docierania nie mogą być objęte akordowym systemem pracy.

Załącznik nr 7.**WYKAZ PRAC WYKONYWANYCH W WARUNKACH SZKODLIWYCH DLA ZDROWIA I UCIAŻLIWYCH ORAZ WYSOKOŚĆ DODATKU ZA PRACĘ W TYCH WARUNKACH****Grupa I.**

Dodatek w wysokości 0,25 zł za godzinę przysługuje przy wykonywaniu następujących prac:

1. Mycie detali w benzynie, olejach gazowych, naftcie, acetonie, spirytusie — przy zatrudnieniu bez przerwy w ciągu dnia pracy.
2. Czyszczenie ręczne (płukanie) zbiorników paliwa.
3. Obsługa automatów chłodzonych olejami lub emulsją przy szczególnie drażniących chłodziwach\*).
4. Prace monterskie przy naprawach i przeglądach instalacji doprowadzających gaz w samochodach zgazyfikowanych.
5. Ładowanie akumulatorów.
6. Destylowanie elektrolitów.
7. Przygotowanie, nalewanie i nasycanie elektrolitem (elektrolizer) przy produkcji ogniw i baterii.

\*) Dodatek przysługuje w wyjątkowych przypadkach po uprzednim każdorazowym uzyskaniu opinii wojewódzkiej stacji sanitarno-epidemiologicznej.

8. Prace przy sortowaniu ręcznym i przebieraniu ołowiu.
9. Usuwanie lakieru z karoserii środkami chemicznymi.

**Grupa II.**

Dodatek w wysokości 0,50 zł za godzinę przysługuje przy wykonywaniu następujących prac:

1. Obsługa pieców hartowniczych i kuziennych.
2. Cynowanie i cynkowanie.
3. Spawanie gazowe i elektryczne (łukowe).
4. Malowanie i lakierowanie ręczne farbami nitro i bitumicznymi.
5. Obsługa kotłowni i palaczy przy ręcznym zasypywaniu palenisk i oczyszczaniu popielników (rusztów) przy zatrudnieniu bez przerwy w ciągu dnia pracy.
6. Odtłuszczanie w ługu.
7. Natryskiwanie podwozi olejami gazowymi.
8. Szlifowanie i polerowanie metali na sucho.
9. Rozcieńczanie farb i lakierów.
10. Hartowanie stali.

11. Naprawa akumulatorów.
12. Zalewanie akumulatorów pakiem.
13. Obsługa pras i młotów na gorąco.
14. Impregnacja uzwojeń lakierem nitro.
15. Prace przy przeprowadzaniu prób i naprawie pomp wytryskowych i wytryskiwaczy paliwa silników spalinyowych w przypadku zatrudnienia bez przerwy w ciągu dnia pracy.
16. Obsługa stacji wytwornic acetylenowych i napraw wytwornic.
17. Wulkanizacja gumy.
18. Lutowanie przy produkcji masowej.
19. Naprawa silników spalinowych pracujących na benzynie etylizowanej.

**Grupa III.**

Dodatek w wysokości 0,75 zł za godzinę przysługuje przy wykonywaniu następujących prac:

1. Obróbka mechaniczna i ręczna ołowiu.
2. Lakierowanie natryskowe.
3. Izolowanie watą szklaną.
4. Obsługa hamowni silników.

**Grupa IV.**

Dodatek w wysokości 1,00 zł za godzinę przysługuje przy wykonywaniu następujących prac:

1. Obtaczanie tarcz ściernych przy braku wentylacji wyciągowej.
2. Hartowanie i odpuszczanie w kąpielach solnych i cjanowych.
3. Ołowienie przedmiotów metalowych na gorąco, lutowanie ołowiem i szlifowanie ołowiu.
4. Formowanie płyt akumulatorowych.
5. Cięcie i oczyszczanie wyformowanych płyt akumulatorowych przed zmontowaniem.
6. Montowanie akumulatorów — składanie ogniw.
7. Lutowanie płyt i połączeń akumulatorowych.
8. Miniowanie.
9. Metalizacja natryskowa.
10. Piaskownicy i pomoc.
11. Przetapianie i rafinacja ołowiu lub antymonu, odlewanie kulek ołowianych, płyt akumulatorowych.

U w a g a : W razie zbiegu dwóch dodatków przysługuje dodatek wyższy.

**318****ZARZĄDZENIE Nr 159 PREZESA RADY MINISTRÓW**

z dnia 22 sierpnia 1960 r.

zmieniające zarządzenie z dnia 31 lipca 1958 r. w sprawie wynagrodzenia sołtysów za inkaso podatków i innych należności finansowych od mieszkańców wsi.

Na podstawie § 13 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25 marca 1958 r. w sprawie zasad i trybu wyborów, zakresu działania oraz praw i obowiązków sołtysa (Dz. U. z 1958 r. Nr 15, poz. 67 i Nr 48, poz. 237 oraz z 1960 r. Nr 32, poz. 178) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu nr 154 Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 lipca 1958 r. w sprawie wynagrodzenia sołtysów za inkaso podatków i innych należności finansowych od mieszkańców wsi (Monitor Polski Nr 60, poz. 336) wprowadza się następujące zmiany:

1) wprowadza się nowy § 2 w brzmieniu:

„§ 2. Wynagrodzenie według zasad określonych w § 1 wypłaca się sołtysowi wtedy, gdy dobrowolne wpłaty ze wsi, w której dokonuje inkasa, wyniosły sumę co najmniej równą sumie z roku poprzedniego. Jeżeli suma dobrowolnych wpłat jest wyższa, sołtys otrzymuje od nadwyżki dodatkową prowizję według następujących stawek:

- a) od nadwyżki do 5% zeszłorocznych dobrowolnych wpłat — wynagrodzenie jest o 100% wyższe,
- b) od nadwyżki powyżej 5% zeszłorocznych dobrowolnych wpłat — wynagrodzenie jest o 200% wyższe.

Jeżeli natomiast suma dobrowolnych wpłat wskutek niedostatecznej pracy sołtysa jest niższa niż w roku poprzednim, prezydium powiatowej rady narodowej może zmniejszyć sołtysowi wynagrodzenie w granicach do 50% kwoty należnej za okres wypłaty.”

2) dotychczasowe paragrafy 2, 3, 4 i 5 otrzymują nową kolejną numerację 3, 4, 5 i 6.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 sierpnia 1960 r.

Prezes Rady Ministrów: w z. P. Jaroszewicz

**319****ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI**

z dnia 12 sierpnia 1960 r.

zmieniające zarządzenie z dnia 6 grudnia 1955 r. w sprawie udzielania zezwoleń na przekraczanie odległości dozwolonego przewozu w ciężarowym transporcie samochodowym między osiedlami.

Na podstawie § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1952 r. w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów (Dz. U. z 1952 r. Nr 29,