

## UCHWAŁA Nr 60 RADY MINISTRÓW

z dnia 15 marca 1974 r.

**w sprawie zasad wynagradzania pracowników transportu samochodowego, spedycji krajowej i komunikacji miejskiej.**

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

§ 1. 1. Przepisy uchwały dotyczą pracowników zatrudnionych w transporcie samochodowym, spedycji krajowej i komunikacji miejskiej.

2. Ilekroć w uchwale jest mowa o:

- 1) „transportie samochodowym” — należy przez to rozumieć uspołeczniony transport samochodowy i spedycję krajową, niezależnie od ich form organizacyjnych i podporządkowania,
- 2) „transportie zorganizowanym” — należy przez to rozumieć:
  - a) przedsiębiorstwa transportu samochodowego i spedycji krajowej,
  - b) zakłady transportu samochodowego odpowiadające warunkom ustalonym przez Ministra Komunikacji w odrębnym trybie,
- 3) „transportie nie zorganizowanym” — należy przez to rozumieć inne jednostki niż wymienione w pkt 2, posiadające tabor samochodowy,
- 4) „transportie publicznym” — należy przez to rozumieć przedsiębiorstwa i spółdzielnie, których podstawową działalnością jest prowadzenie ogólnie dostępnego, zarobkowego transportu samochodowego i spedycji krajowej,
- 5) „komunikacji miejskiej” — należy przez to rozumieć przedsiębiorstwa i zakłady nadzorowane przez Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, których podstawową działalnością jest przewóz pasażerów,
- 6) „zapleczu technicznym transportu samochodowego” — należy przez to rozumieć zajezdnie, stacje obsługi, warsztaty, pracujące na potrzeby jednostek określonych w ust. 1.

3. Z zastrzeżeniem ust. 4 — przepisów uchwały nie stosuje się do pracowników wynagradzanych według odrębnych zasad, a w szczególności do:

- 1) pracowników straży pożarnych,
- 2) pracowników wyodrębnionych placówek socjalnych i kulturalno-oświatowych,
- 3) maszynistek zatrudnionych w halach maszyn,
- 4) pracowników straży przemysłowej,
- 5) uczniów odbywających naukę zawodu.

4. Do pracowników wymienionych w ust. 3 pkt 1—3 mają zastosowanie przepisy § 4 i § 22, a do pracowników wymienionych w ust. 3 pkt 4 — przepisy § 22.

§ 2. Upoważnia się Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych do ustalenia w porozumieniu z Ministrem Komunikacji:

- 1) tabel godzinowych stawek płac zasadniczych dla kierowców pojazdów samochodowych, ich pomocników, konduktorów oraz motorniczych tramwajów — w wysokości od 6,00 zł do 14,00 zł za godzinę,
- 2) tabeli godzinowych dodatków za rodzaj prowadzonego pojazdu samochodowego lub wykonywanie niektórych rodzajów przewozów dla pracowników wymienionych w pkt 1, z wyjątkiem konduktorów — w wysokości od 0,50 zł do 7,00 zł za godzinę,

3) tabel godzinowych stawek płac dla robotników nie wymienionych w pkt 1 — w wysokości od 6,00 zł za godzinę w kategorii I do 19,00 zł za godzinę w kategorii IX zaszerogowania,

4) tabeli ryczałtowych wynagrodzeń kierowców samochodów osobowych,

5) tabeli płac zasadniczych dla pracowników umysłowych zjednoczeń i przedsiębiorstw (zakładów) transportu samochodowego oraz komunikacji miejskiej — w wysokości od 1.200 zł do 8.000 zł miesięcznie,

6) tabeli dodatków funkcyjnych dla pracowników zajmujących kierownicze i samodzielne stanowiska pracy — w wysokości od 200 zł do 5.000 zł miesięcznie,

7) taryfikatorów kwalifikacyjnych dla robotników i pracowników umysłowych wymienionych w pkt 1, 3, 4 i 5, określających wymagania kwalifikacyjne niezbędne do zajmowania poszczególnych stanowisk.

§ 3. Upoważnia się Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych do:

1) zwiększania, w porozumieniu z Ministrem Komunikacji i na wniosek właściwego ministra, godzinowych stawek płac zasadniczych pracowników, o których mowa w § 2 pkt 1, przy równoczesnej likwidacji dodatków za rodzaj prowadzonego pojazdu lub wykonywanie niektórych rodzajów przewozów — w miarę usprawnienia organizacji pracy i wygospodarowania odpowiednich środków finansowych,

2) podwyższania o 20% dodatku, o którym mowa w § 2 pkt 2:

- a) w porozumieniu z Ministrem Komunikacji i Ministrem Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska — dla pracowników zatrudnionych przy przewozach pasażerskich w transporcie publicznym i w komunikacji miejskiej,
- b) w porozumieniu z Ministrem Górnictwa i Energetyki — dla kierowców regularnych górniczych linii komunikacyjnych,

3) ustalania w uzasadnionych wypadkach w porozumieniu z Ministrem Komunikacji ryczałtowych wynagrodzeń dla kierowców innych pojazdów samochodowych niż samochody osobowe.

§ 4. 1. Upoważnia się ministrów do wprowadzenia, w miarę wygospodarowania odpowiednich środków w osobowym funduszu płac, dla pracowników zatrudnionych w zorganizowanym transporcie samochodowym dodatków za staż pracy w jednym zakładzie pracy, w wysokości:

- 1) 5% wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 2, po 5 latach pracy,
- 2) 10% wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 2, po 10 latach pracy,
- 3) 15% wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 2, po 15 latach pracy,

a w transporcie publicznym — także dodatku za staż pracy w jednym zakładzie pracy w wysokości 20% po 20 latach pracy.

2. Podstawą ustalania wysokości dodatku za staż pracy jest wynagrodzenie zasadnicze wynikające z osobistego zaszerzgowania pracownika, łącznie z dodatkiem za rodzaj prowadzonego pojazdu samochodowego lub dodatkiem za wykonywanie niektórych rodzajów przewozów.

3. Pracownikom transportu nie zorganizowanego przysługują dodatki za staż pracy w wysokości i na zasadach stosowanych w zakładach pracy, w których są zatrudnieni.

4. Do stażu pracy w jednym zakładzie pracy, wymaganego do uzyskania dodatku, o którym mowa w ust. 1, zalicza się także:

- 1) kierowcom — okres zatrudnienia w transporcie nie zorganizowanym, jeżeli z tego transportu przeszli do transportu zorganizowanego,
- 2) kierowcom autobusów w transporcie publicznym — okres zatrudnienia w transporcie nie zorganizowanym, jeżeli z tego transportu lub z transportu zorganizowanego przeszli do transportu publicznego,
- 3) innym pracownikom nie wymienionym w pkt 1 i 2 — okres pracy w poprzednim zakładzie pracy, jeżeli ten zakład pracy jest zgrupowany w tym samym zjednoczeniu, a przejście pracownika nastąpiło na podstawie porozumienia zakładów pracy lub ich jednostek nadrzędnych albo przeniesienia służbowego.

5. Kierowcy, którzy nabyli prawo do dodatku za staż pracy na podstawie § 13 uchwały nr 147 Rady Ministrów z dnia 28 czerwca 1967 r. w sprawie wynagradzania i czasu pracy pracowników transportu samochodowego, zachowują to prawo do czasu uzyskania prawa do dodatku za staż pracy według zasad określonych w ust. 1.

6. Pracownicy, którzy na podstawie przepisów szczególnych otrzymują dodatek za staż pracy po przepracowaniu mniej niż 5 lat, zachowują prawo do tego dodatku w dotychczasowej wysokości kwotowej — do czasu nabycia prawa do dodatku za staż pracy według zasad określonych w ust. 1.

7. Szczegółowe zasady obliczania stażu pracy oraz zasady stosowania i wypłacania dodatku za staż pracy określa Minister Pracy, Płac i Spraw Socjalnych, w uzgodnieniu z zarządami głównymi właściwych związków zawodowych i na wniosek Ministra Komunikacji.

8. Przepisów ust. 1—7 nie stosuje się do pracowników przedsiębiorstw (zakładów) komunikacji miejskiej. Dodatki za staż pracy dla tych pracowników określają odrębne przepisy.

§ 5. 1. Kierowcom i ich pomocnikom może być przyznany dodatek za wykonywanie dodatkowych czynności nie wchodzących w zakres ich normalnych obowiązków w wysokości do 1.100 zł miesięcznie.

2. Szczegółowe zasady i tryb przyznawania dodatku, o którym mowa w ust. 1, określają ministrowie w uzgodnieniu z zarządami głównymi właściwych związków zawodowych, na podstawie wytycznych Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych.

§ 6. 1. Za każdą godzinę prowadzenia pojazdu z przyczepą kierowcom pojazdów samochodowych i ich pomocnikom, wynagradzanym według czasowo-premiewego systemu płac, przysługuje dodatek w wysokości od 1,00 zł do 2,50 zł za każdą przyczepę — w zależności od jej ładowności.

2. Wysokość i zasady wypłacania dodatku, o którym mowa w ust. 1, ustali Minister Pracy, Płac i Spraw Socjalnych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji.

§ 7. 1. Kierowcom zorganizowanego transportu samochodowego, wykonującym obsługę codzienną pojazdu

i czynności zdawczo-odbiorcze, przysługuje zryczałtowany dodatek w wysokości od 6,00 zł do 12,00 zł dziennie, pod warunkiem należytego wykonywania tych prac. Wysokość dodatku zależna jest od rodzaju obsługiwanego pojazdu i zakresu wykonywanej obsługi codziennej.

2. Jeżeli czynności obsługi codziennej wykonują wspólnie kierowca i jego pomocnik, 60% dodatku, o którym mowa w ust. 1, otrzymuje kierowca, a 40% jego pomocnik.

3. Zasady przyznawania dodatku, o którym mowa w ust. 1, określają właściwi ministrowie w uzgodnieniu z zarządami głównymi właściwych związków zawodowych na podstawie wytycznych Ministra Komunikacji.

§ 8. Kierowcom i ich pomocnikom zatrudnionym w jednostkach transportowych stale obsługujących budowę obiektów, pracującym na dwie zmiany, przysługuje za pracę na drugiej zmianie dodatek w wysokości 10% stawki wynagrodzenia zasadniczego wynikającego z osobistego zaszerzgowania pracownika. Dodatek ten nie przysługuje, jeżeli pracownik był zatrudniony tylko na części drugiej zmiany bądź na przedłużonej pierwszej zmianie.

§ 9. Kierowcom i ich pomocnikom przysługuje za prowadzenie pojazdów samochodowych napędzanych gazem dodatek w wysokości 0,10 zł za każdy przejechany kilometr.

§ 10. 1. Właściwi ministrowie mogą w porozumieniu z zarządami głównymi właściwych związków zawodowych wprowadzić dla kierowców ciężarowych pojazdów samochodowych i innych pracowników transportu samochodowego akordowy system płac.

2. Wysokość wyjściowych akordowych stawek płac oraz zasady stosowania akordowego systemu płac ustala Minister Pracy, Płac i Spraw Socjalnych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji oraz Zarządem Głównym Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców.

§ 11. 1. Kierowcy taksówek osobowych i bagażowych oraz kierowcy i inni pracownicy transportu samochodowego zatrudnieni w przewozach dystrybucyjnych mogą być wynagradzani według prowizyjnego systemu płac.

2. Zasady prowizyjnego systemu płac pracowników ustalają właściwi ministrowie w uzgodnieniu z Ministrem Pracy, Płac i Spraw Socjalnych.

§ 12. 1. Brygadziście kierującemu pracą brygady, złożonej co najmniej z 5 robotników, a w wyjątkowych wypadkach z 3 łącznie z brygadziścią, i pracującemu wspólnie z pozostałymi członkami brygady przysługuje dodatek w wysokości od 5% do 15% godzinowej stawki płac wynikającej z osobistego zaszerzgowania.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy kierowców i ich pomocników.

§ 13. Upoważnia się zainteresowanych ministrów do wprowadzenia w transporcie samochodowym, w porozumieniu z Ministrem Pracy, Płac i Spraw Socjalnych i w uzgodnieniu z zarządami głównymi właściwych związków zawodowych, dodatków za pracę w warunkach uciążliwych lub szkodliwych dla zdrowia w wysokości od 0,50 zł do 1,50 zł za godzinę.

§ 14. Podwyższanie stawki zaszerzgowania osobistego lub wynagrodzenia zasadniczego nie może być dokonywane częściej niż co 2 lata, z wyjątkiem zmiany tabel płac lub awansowania pracownika w związku z podwyższeniem kwalifikacji, połączonego ze zmianą stanowiska pracy bądź — dla robotników — zmianą zakresu wykonywanej pracy.

§ 15. 1. Robotnikom może być przyznana premia za wykonanie zadań wyznaczonych przez dyrektora przedsiębiorstwa (kierownika zakładu), a w szczególności:

- 1) kierowcom, konduktorom, motorniczym tramwajów — za wykonanie określonych zadań przewozowych, pracę bez reklamacji, jazdę bezawaryjną, odpowiednią dbałość o stan techniczny i wygląd pojazdu,
- 2) pozostałym robotnikom transportu samochodowego — za wykonanie zadań jakościowych, prawidłowe wykorzystanie surowców i materiałów, terminowe i właściwe wykonanie zleconych zadań i obowiązków.

2. Fundusz premii robotników nie może w 1974 r. przekroczyć 15% ich funduszu płac zasadniczych łącznie z dodatkami za rodzaj prowadzonych pojazdów samochodowych lub wykonywanie niektórych rodzajów przewozów.

§ 16. Upoważnia się Ministra Komunikacji, a w zakresie komunikacji miejskiej — Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, w porozumieniu z Ministrem Pracy, Płac i Spraw Socjalnych i Ministrem Finansów, do ustalenia zasad premiowania pracowników umysłowych zjednoczeń, przedsiębiorstw i zakładów transportu samochodowego i komunikacji miejskiej na podstawie przepisów uchwały nr 298 Rady Ministrów z dnia 24 listopada 1972 r. w sprawie premiowania pracowników umysłowych zatrudnionych w państwowych przedsiębiorstwach przemysłowych oraz grupujących je zjednoczeniach (Monitor Polski Nr 56, poz. 297), z dostosowaniem do warunków i potrzeb transportu samochodowego i komunikacji miejskiej.

§ 17. 1. Normalny czas pracy kierowców i pomocników kierowców w transporcie zorganizowanym może wynosić do 10 godzin na dobę, z tym że w okresie dwutygodniowym czas ten nie powinien przekraczać 92 godzin.

2. Normę czasu pracy, o której mowa w ust. 1, zmniejsza się w razie usprawiedliwionej nieobecności o liczbę godzin wynikającą z pomnożenia 8 godzin (a w sobotę 6 godzin) przez liczbę dni usprawiedliwionej nieobecności w pracy.

3. Dni wolnych od pracy, przewidzianych harmonogramem pracy kierowcy (pomocnika kierowcy), nie odlicza się od normy czasu pracy, o której mowa w ust. 1; nie odlicza się również dni nie usprawiedliwionej nieobecności w pracy.

4. Do czasu pracy nie wlicza się:

- 1) czasu zużytego na czynności zdawczo-odbiorcze oraz na inne czynności obsługi codziennej pojazdu w transporcie zorganizowanym, jeżeli kierowca (pomocnik kierowcy) otrzymuje dodatek za obsługę codzienną pojazdu,
- 2) nie usprawiedliwionych postojów w czasie pracy.

5. Do czasu pracy kierowców i pomocników kierowców wlicza się godziny przepracowane w ramach harmonogramu pracy. Godziny przepracowane poza harmonogramem pracy wlicza się do czasu pracy, jeżeli:

- 1) zostały przepracowane na wyraźne zlecenie kierownika jednostki transportowej,
- 2) przepracowanie godzin poza harmonogramem nastąpiło na skutek nie przewidzianych i nie dających się uniknąć przeszkód w czasie jazdy (awarie itp.), uznanych przez kierownika jednostki organizacyjnej transportu samochodowego.

6. Zakład pracy obowiązany jest zapewnić kierowcy i pomocnikowi kierowcy w każdej dobie po zakończeniu pracy co najmniej 10-godzinny, nieprzerwany czas wolny, przewidziany na wypoczynek.

7. Czas pracy kierowców i ich pomocników oraz godziny nadliczbowe w transporcie zorganizowanym rozlicza się w dwutygodniowych okresach według następujących zasad:

- 1) za dwie godziny nadliczbowe przekraczające 10 godzin pracy na dobę (w soboty 8 godzin) i za godziny nadliczbowe przekraczające dwutygodniową normę czasu pracy (ust. 1—3) w granicach ustalonych w pkt 2 — kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje dodatek w wysokości 50% stawki wynagrodzenia zasadniczego,
- 2) łączna liczba godzin nadliczbowych opłacanych z dodatkiem 50% nie może przekraczać liczby godzin wynikających z pomnożenia przepracowanych dni przez 2 i nie może być większa niż liczba dni roboczych w okresie rozliczeniowym pomnożona przez 2,
- 3) za dalsze godziny nadliczbowe, nie wymienione w pkt 1 i 2, oraz za godziny nadliczbowe przypadające w nocy lub w niedzielę i święta przysługuje kierowcom i pomocnikom kierowców dodatek w wysokości 100% stawki wynagrodzenia zasadniczego.

8. Przy stosowaniu systemu pracy obejmującego także niedzielę kierownik zakładu pracy w porozumieniu z radą zakładową ustali rozkład pracy, według którego dzień wypoczynku dla poszczególnego pracownika zostanie przesunięty na dzień powszedni. Dzień wypoczynku powinien co trzy tygodnie przypadać w niedzielę.

9. Za normalne godziny pracy w niedzielę i dni ustawowo wolne od pracy, za które pracownik otrzymał czas wolny od pracy w tygodniu, nie przysługuje dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych, chyba że postanowienia układu zbiorowego pracy dla danej branży stanowią inaczej.

§ 18. 1. W uzasadnionych wypadkach, za zgodą właściwych ministrów działających w porozumieniu z rządami głównymi właściwych związków zawodowych, może być stosowany dla kierowców zorganizowanego transportu samochodowego, których praca odbywa się według harmonogramu pracy, przerywany czas pracy.

2. W harmonogramie pracy może być przewidziana tylko jedna przerwa w ciągu doby, nie przekraczająca 6 godzin; przerwy tej nie wlicza się do czasu pracy kierowcy.

3. Przepisy § 17 stosuje się odpowiednio.

4. Wysokość i zasady przyznawania wynagrodzenia za przerywany czas pracy określa Minister Pracy, Płac i Spraw Socjalnych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji i Ministrem Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, w uzgodnieniu z zarządem głównym właściwego związku zawodowego.

§ 19. 1. Za czas pracy w porze nocnej między godziną 22,00 a 6,00 pracownikom przysługuje dodatek w wysokości 15% płacy zasadniczej.

2. Kierowcom i innym pracownikom zatrudnionym stale w porze nocnej przy przewozach dystrybucyjnych przysługuje dodatek w wysokości 20% płacy zasadniczej.

3. Dodatek, o którym mowa w ust. 1, nie przysługuje pracownikom umysłowym zajmującym stanowiska kierownicze i samodzielne, z wyjątkiem pracowników wykonujących w porze nocnej bezpośredni nadzór nad pracami związanymi z eksploatacją i remontami pojazdów samochodowych.

§ 20. Kierowca autobusu, trolejbusu, samochodu ciężarowego lub specjalnego oraz motorniczemu tramwaju, który ze względu na stan zdrowia lub wiek 60 lat zostanie za-

trudniony w tym samym lub innym zakładzie pracy przy prowadzeniu pojazdu, którego prowadzenie uprawnia do wynagrodzenia według niższej stawki płacy zasadniczej, zachowuje prawo do stawki płacy zasadniczej, łącznie z dodatkiem za rodzaj prowadzonego pojazdu lub wykonywanie niektórych rodzajów przewozów, posiadanej uprzednio, jeżeli przepracował na tych pojazdach co najmniej 10 lat.

§ 21. Upoważnia się właściwych ministrów do utrzymania w uzasadnionych wypadkach branżowych systemów płac robotników zaplecza technicznego transportu samochodowego.

§ 22. 1. Pracownicy w zamian za przysługujące im dotychczas deputaty w naturze otrzymują ekwiwalent pieniężny.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy pracowników, którzy na podstawie przepisów o wynagradzaniu wydanych po dniu 1 maja 1972 r. zachowali prawo do deputatu w naturze.

§ 23. Upoważnia się dyrektorów przedsiębiorstw (zakładów) transportu samochodowego i komunikacji miejskiej do tworzenia w ramach planowanego osobowego funduszu płac specjalnego funduszu nagród w wysokości do 0,5% planowanego osobowego funduszu płac, z przeznaczeniem na nagrody dla pracowników za szczególne osiągnięcia.

§ 24. 1. Upoważnia się zainteresowanych ministrów, w porozumieniu z Ministrem Pracy, Płac i Spraw Socjalnych, do podwyższania pracownikom stawek płac zasadniczych, przy równoczesnym odpowiednim zmniejszeniu ruchomej części płac, w miarę wygospodarowania na ten cel odpowiednich środków przez wzrost efektywności pracy.

2. Zmiana struktury płac, o której mowa w ust. 1, może być wprowadzona w zakładzie pracy po upływie dwóch lat od daty wprowadzenia zasad wynagradzania określonych niniejszą uchwałą, jeśli osiągnięta wielkość ruchomej części płac ma charakter trwały, jest wynikiem zwiększenia wydajności pracy, poprawy jej organizacji i dyscypliny i umożliwi podwyższenie stawek płac zasadniczych co najmniej o 5%.

§ 25. Wynagrodzenia wypłacane z osobowego funduszu płac wolne są od podatku od wynagrodzeń i składki na cele emerytalne.

§ 26. 1. Upoważnia się Ministra Komunikacji, w porozumieniu z Ministrem Pracy, Płac i Spraw Socjalnych i zarządami głównymi właściwych związków zawodowych, do zastosowania zasad wynagradzania określonych niniejszą uchwałą do pracowników lotnictwa cywilnego i Przedsiębiorstwa Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars”, z uwzględnieniem warunków pracy w tych jednostkach.

2. Upoważnia się Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, w porozumieniu z Ministrem Pracy, Płac i Spraw Socjalnych i Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Przemysłu Terenowego, do zastosowania przepisów niniejszej uchwały do pracowników przedsiębiorstw (zakładów) oczyszczania miast i osiedli, z uwzględnieniem warunków pracy w tych jednostkach.

3. Upoważnia się Ministra Spraw Wewnętrznych, w porozumieniu z Ministrem Pracy, Płac i Spraw Socjalnych i Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Państwowych i Społecznych, do zastosowania przepisów niniejszej uchwały do kierowców pojazdów samochodowych objętych przepisami uchwały nr 222 Rady Ministrów z dnia 22 października 1971 r. w sprawie ustalenia stano-

wisk, uposażenia oraz czasu służby członków Korpusu Technicznego Pożarnictwa, z uwzględnieniem warunków pracy w tych jednostkach.

4. Upoważnia się zainteresowanych ministrów, w porozumieniu z Ministrem Pracy, Płac i Spraw Socjalnych i zarządami głównymi właściwych związków zawodowych, do zastosowania przepisów niniejszej uchwały do pracowników ośrodków szkolenia kierowców pojazdów samochodowych oraz instruktorów szkolenia kierowców samochodowych, z uwzględnieniem warunków pracy w tych jednostkach.

5. Przy stosowaniu zasad wynagradzania przewidzianych w uchwale w jednostkach organizacyjnych wymienionych w ust. 1—4 niektóre składniki płac mogą być zastąpione innymi składnikami bądź wprowadzone nowe składniki płac nie przewidziane w uchwale — w granicach kwot przewidzianych dla składników płac określonych uchwałą.

§ 27. Zasady wynagradzania określone niniejszą uchwałą powinny być wprowadzane po uprzednim sprawdzeniu stopnia przygotowania każdego przedsiębiorstwa (zakładu) i centrali zjednoczenia (jednostki równorzędnej) do wprowadzenia nowych zasad płac, w szczególności w zakresie:

- 1) prawidłowego zaszeregowania pracowników na podstawie nowych taryfikatorów kwalifikacyjnych,
- 2) rozliczenia środków finansowych przeznaczonych na podwyżkę płac.

§ 28. 1. Pracownikom objętym uchwałą nie przysługują dodatki przewidziane w § 2 uchwały Rady Ministrów i Centralnej Rady Związków Zawodowych z dnia 30 grudnia 1970 r. w sprawie podwyżki najniższych płac, wprowadzenia dodatków do płac dla niektórych grup pracowników, podwyżki zasiłków rodzinnych oraz niektórych emerytur i rent (Monitor Polski Nr 44, poz. 352).

2. Kwota dodatków, o których mowa w ust. 1, zwiększa planowany osobowy fundusz płac. Za podstawę obliczeń zwiększających planowany osobowy fundusz płac przyjmuje się wypłaty tych dodatków w miesiącu poprzedzającym miesiąc wprowadzenia zasad określonych niniejszą uchwałą, przeliczonych w skali rocznej.

§ 29. Zaleca się centralnym organizacjom spółdzielczym i społecznym odpowiednie stosowanie zasad wynagradzania określonych w uchwale do pracowników zatrudnionych w podległych jednostkach organizacyjnych.

§ 30. 1. Do pracowników objętych uchwałą nie stosuje się:

- 1) przepisów wydanych na podstawie § 14 ust. 4 uchwały nr 213 Rady Ministrów z dnia 13 czerwca 1961 r. w sprawie zasad i organizacji normowania pracy (Monitor Polski Nr 54, poz. 235),
- 2) uchwały nr 301 Rady Ministrów z dnia 14 września 1963 r. w sprawie wprowadzenia przejściowego dodatku kwartalnego dla pracujących,
- 3) § 2, 3, 4, 5 i 8 uchwały nr 400 Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 1963 r. w sprawie zasad wynagradzania radców prawnych i referentów prawnych zatrudnionych w przedsiębiorstwach państwowych, zjednoczeniach oraz w bankach państwowych (Monitor Polski Nr 94, poz. 438 z późniejszymi zmianami),
- 4) § 5, 9 i 10 uchwały nr 79 Rady Ministrów z dnia 25 marca 1964 r. w sprawie czasu pracy i zasad wynagradzania pracowników zatrudnionych przy konwojowaniu,

- 5) uchwały nr 132 Rady Ministrów z dnia 4 maja 1964 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników zatrudnionych w zjednoczeniach (jednostkach równorzędnych) grupujących państwowe przedsiębiorstwa przemysłowe i budowlano-montażowe (Monitor Polski Nr 32, poz. 140 z późniejszymi zmianami),
  - 6) uchwały nr 286 Rady Ministrów z dnia 27 sierpnia 1966 r. w sprawie wynagradzania niektórych pracowników przedsiębiorstw obrotu towarowego,
  - 7) § 10 ust. 1 i 2 uchwały nr 163 Rady Ministrów z dnia 6 lipca 1973 r. w sprawie nagród i premii wypłacanych poza planem funduszu płac oraz ze środków nie objętych funduszem płac w gospodarce uspołecznionej,
  - 8) § 4 pkt 5 i 7 oraz § 6 pkt 3 uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1972 r. w sprawie rozszerzenia uprawnień dyrektorów państwowych przedsiębiorstw przemysłu kluczowego i dyrektorów ich zjednoczeń (Monitor Polski Nr 13, poz. 90),
  - 9) uchwały nr 56 Rady Ministrów z dnia 12 marca 1971 r. w sprawie zasad wynagradzania dyrektorów, zastępców dyrektorów i głównych księgowych przedsiębiorstw przemysłowych i budowlano-montażowych oraz nadzorujących je zjednoczeń (zmienionej uchwałą nr 76 Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 1971 r.),
  - 10) § 4 uchwały nr 43 Rady Ministrów z dnia 2 marca 1973 r. w sprawie zasad gospodarowania funduszem płac w przedsiębiorstwach państwowych oraz grupujących je zjednoczeniach (Monitor Polski Nr 12, poz. 70).
2. Tracą moc:
- 1) uchwała nr 147 Rady Ministrów z dnia 28 czerwca 1967 r. w sprawie wynagradzania i czasu pracy pracowników transportu samochodowego,
  - 2) uchwała nr 148 Rady Ministrów z dnia 28 czerwca 1967 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników umysłowych i obsługi przedsiębiorstw zorganizowanego transportu samochodowego,
  - 3) § 1, 2, 4, 5 i 7 uchwały nr 296 Rady Ministrów z dnia 24 listopada 1972 r. w sprawie doraźnej poprawy warunków pracy w niektórych przedsiębiorstwach resortu komunikacji, handlu wewnętrznego i usług, zdrowia i opieki społecznej oraz Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” i „Związku Spółdzielni Spożywców „Spotem””,
  - 4) uchwała nr 149 Rady Ministrów z dnia 28 czerwca 1967 r. w sprawie wynagradzania motorniczych tramwajowych,
  - 5) uchwała nr 138 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 1963 r. w sprawie zasad wynagradzania konduktorów autobusowych Państwowej Komunikacji Samochodowej,
  - 6) § 8 i 9 oraz załącznik do uchwały nr 75 Rady Ministrów z dnia 29 maja 1970 r. w sprawie poprawy wykorzystania przyczep w transporcie samochodowym.
- § 31. Uchwała wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1974 r.

Prezes Rady Ministrów: P. Jaroszewicz

## 67

### ZARZĄDZENIE Nr 26 PREZESA RADY MINISTRÓW

z dnia 26 lutego 1974 r.

#### w sprawie utworzenia Instytutu Kultury.

Na podstawie art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 17 lutego 1961 r. o instytutach naukowo-badawczych (Dz. U. z 1965 r. Nr 19, poz. 129 i z 1973 r. Nr 12, poz. 89) zarządza się, co następuje:

§ 1. Tworzy się Instytut Kultury, zwany dalej „Instytutem”.

§ 2. Nadzór nad Instytutem sprawuje Minister Kultury i Sztuki.

§ 3. Siedzibą Instytutu jest m.st. Warszawa.

§ 4. Przedmiotem działania Instytutu jest organizowanie i prowadzenie prac naukowo-badawczych w dziedzinie tworzenia podstaw naukowych dla państwowej polityki kulturalnej, a w szczególności:

- 1) prowadzenie badań nad procesami rozwoju kulturalnego społeczeństwa,
- 2) prowadzenie badań nad doskonaleniem systemu kierowania kulturą i upowszechnianiem kultury,
- 3) prowadzenie prac dotyczących diagnozy sytuacji w poszczególnych dziedzinach kultury i prognozowania ich rozwoju, a także rozwoju środowisk twórczych,
- 4) prowadzenie badań w zakresie wymiany kulturalnej z zagranicą.

§ 5. Organizację i szczegółowy zakres działania Instytutu określi statut nadany przez Ministra Kultury i Sztuki.

§ 6. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: P. Jaroszewicz

## 68

### ZARZĄDZENIE Nr 28 PREZESA RADY MINISTRÓW

z dnia 11 marca 1974 r.

#### w sprawie utworzenia Instytutu Problematyki Przystępczości.

Na podstawie art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 17 lutego 1961 r. o instytutach naukowo-badawczych (Dz. U. z 1965 r. Nr 19, poz. 129 i z 1973 r. Nr 12, poz. 89) zarządza się, co następuje:

§ 1. Tworzy się Instytut Problematyki Przystępczości, zwany dalej „Instytutem”.

§ 2. Siedzibą Instytutu jest m.st. Warszawa.

§ 3. Nadzór nad Instytutem sprawuje Prokurator Generalny Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

§ 4. Przedmiotem działania Instytutu jest prowadzenie prac naukowo-badawczych w zakresie problematyki, przystępczości, jej zapobiegania i zwalczania.