

- uregulowanie zasad współpracy i wzajemnych zobowiązań z NRD, CSRS i ZSRR w kwestiach transgranicznego przepływu zanieczyszczeń powietrza oraz wód przygranicznych;
- zintensyfikowanie działań na rzecz ograniczenia emisji gazów, przede wszystkim dwutlenku siarki, przez zainstalowanie urządzeń do głębokiego wzbogacenia węgla i eliminowania związków siarki z gazów odłotowych oraz rozwój innych rodzajów energetyki niekonwencjonalnej, z wykorzystaniem w tym celu nie tylko krajowych wyników badań naukowych, ale także technologii innych krajów;
- skoncentrowanie działań na rzecz ochrony wód w celu uzyskania poprawy czystości rzek i jezior, zwłaszcza służących zaopatrzeniu ludności w wodę, zmniejszenia jej zużycia między innymi przez rozwinięcie produkcji wodomierzy dla ludności i powszechne ich stosowanie;
- podjęcie odpowiednich działań zapewniających skuteczną ochronę przyrody, użytków rolnych i powierzchni ziemi, między innymi przez budowę składowisk i wysypisk odpadów, gospodarcze ich wykorzystanie lub utylizację;
- zabezpieczenie przed dalszą degradacją parków narodowych i obszarów chronionych;
- podjęcie przedsięwzięć w celu pełnej realizacji zadań określonych w centralnym planie rocznym na 1987 r. oraz zadań ujętych w narodowym planie społeczno-gospodarczym na lata 1986—1990 przez rozbudowę potencjału wykonawczego, powoływanie przedsiębiorstw specjalistycznych, zwiększenie produkcji urządzeń i aparatury oraz ujednoczenie metod pomiarów kontrolnych;
- uwzględnienie — w ramach zagospodarowania kraju i rozwoju regionów — ekonomicznych i ekologicznych aspektów rozwoju, sprzyjających podwyższeniu efektywności gospodarowania oraz poziomu życia ludności;
- zapewnienie racjonalnego wykorzystania zasobów naturalnych i surowców;
- rozszerzenie edukacji ekologicznej społeczeństwa, szczególnie młodzieży, przez wprowadzenie obowiązkowego przedmiotu ochrona środowiska naturalnego we wszystkich typach szkół, jak również dalsze wspieranie ruchu społecznego na rzecz ochrony środowiska; sprzyjać temu powinno powołanie Komisji Spraw Ochrony Środowiska Rady Państwa;
- rozwijanie badań naukowych ukierunkowanych na prace wdrożeniowe zapewniające intensyfikację ochrony środowiska;
- włączenie szerokich kręgów społeczeństwa i specjalistów do prac nad „Narodowym programem ochrony środowiska i gospodarki wodnej do 2010 r.”.

Sejm Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej podkreśla konieczność konsekwentnej realizacji ustaw i uchwał Sejmu związanych z ochroną i kształtowaniem środowiska oraz wynikających z nich zadań przez Radę Ministrów, rady narodowe, wojewodów, organizacje spółdzielcze, przedsiębiorstwa i inne jednostki gospodarcze i społeczne. Działalność na rzecz ochrony i kształtowania środowiska jest konstytucyjnym obowiązkiem wszystkich organów państwowych i wszystkich obywateli.

Marszałek Sejmu: R. Malinowski

## 21

### UCHWAŁA SEJMU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

z dnia 29 stycznia 1987 r.

w sprawie zamknięcia sesji Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Sejm Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — na podstawie art. 7 ust. 3 regulaminu Sejmu — postanawia zamknąć trzecią sesję Sejmu z dniem 29 stycznia 1987 r.

Marszałek Sejmu: R. Malinowski

## 22

### UCHWAŁA Nr 213 RADY MINISTRÓW

z dnia 31 grudnia 1986 r.

w sprawie szczególnych zasad gospodarki finansowej Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych.

Na podstawie art. 13 ustawy z dnia 3 grudnia 1984 r. — Prawo budżetowe (Dz. U. Nr 56, poz. 283, z 1985 r. Nr 59, poz. 296 i z 1986 r. Nr 42, poz. 202) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

#### Rozdział 1

#### Przepisy ogólne.

§ 1. Uchwała reguluje zasady gospodarki finansowej Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, zwanego dalej „Zarządem”.

§ 2. Zarząd prowadzi samodzielnie gospodarkę finansową, zgodnie z zasadami samofinansowania, pokrywając z uzyskanych przychodów koszty działalności i zobowiązania wobec budżetu państwa, banków i dostawców oraz wydatki na rozwój i inne potrzeby.

§ 3. 1. Podstawą gospodarki finansowej Zarządu jest plan finansowy opracowywany według wytycznych określonych przez Dyрекcję Generalną Lotnictwa Cywilnego.

2. Plan finansowy ustala przychody i rozchody z ca-

łokształtu działalności Zarządu i podlega zatwierdzeniu przez Dyрекcję Generalną Lotnictwa Cywilnego.

§ 4. Minister Komunikacji może zlecić Zarządowi, w zakresie jego działalności, określone zadania do planu lub poza planem, zapewniając niezbędne do tego środki i w razie potrzeby ustalając obowiązujące warunki wykonywania usług, jeżeli nie zostały one ustalone umownie.

## Rozdział 2

### Przychody, koszty i wynik finansowy.

§ 5. Przez przychód ze sprzedaży rozumie się:

- 1) opłaty za korzystanie z lotnisk oraz lotniczych urządzeń i służb naziemnych, pobierane zgodnie z właściwymi umowami i przepisami prawa lotniczego,
- 2) opłaty z tytułu najmu pomieszczeń i używania terenów lotniskowych wraz z opłatami za związane z tym świadczenia, opłaty za usługi parkingowe, za umieszczenie reklam oraz za inne świadczone przez Zarząd usługi pozalotnicze,
- 3) opłaty pobierane od jednostek prowadzących za zgodą Zarządu działalność gospodarczą (handlową) na terenie lotnisk cywilnych,
- 4) wpływy z tytułu świadczeń na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego oraz organów kontroli granicznej i celnej.

§ 6. 1. Koszty działalności Zarządu są finansowane z przychodów ze sprzedaży.

2. Do kosztów działalności Zarządu zalicza się również koszty amortyzacji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, a także koszty remontów kapitalnych środków trwałych.

§ 7. 1. Wynik finansowy Zarządu stanowi różnicę między przychodami ze sprzedaży, a kosztami własnymi, skorygowaną o saldo strat i zysków nadzwyczajnych.

2. Wynik finansowy dodatni jest zyskiem, a wynik finansowy ujemny — stratą Zarządu.

3. Roczny bilans i wykazany w nim wynik finansowy Zarządu podlega weryfikacji sprawdzającej jego rzetelność i prawidłowość, dokonanej przez właściwy organ Ministra Finansów.

4. Zweryfikowany zysk, pomniejszony o podatek od ponadnormatywnych wypłat wynagrodzeń, Zarząd przekazuje na fundusz rozwoju.

## Rozdział 3

### Fundusze.

§ 8. 1. Zarząd tworzy następujące fundusze:

- 1) fundusz statutowy,
- 2) fundusz rozwoju,
- 3) zakładowy fundusz nagród,
- 4) zakładowy fundusz socjalny,
- 5) zakładowy fundusz mieszkaniowy.

2. Zasady tworzenia funduszy wymienionych w ust. 1 pkt 3—5 regulują odrębne przepisy.

§ 9. 1. Fundusz statutowy Zarządu odzwierciedla wartość jego środków trwałych, wartości niematerialne i prawne oraz wartość środków obrotowych i zachodzące w nich zmiany. Fundusz ten powinien równać się co naj-

mniej wartości netto posiadanych środków trwałych, wartościom niematerialnym i prawnym oraz części wartości środków obrotowych.

2. Zarząd finansuje środki obrotowe z tej części funduszu statutowego, która nie służy na finansowanie środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych. Środki obrotowe powinny być w całości finansowane z funduszu statutowego. W uzasadnionych przypadkach Zarząd może zaciągać w banku kredyty obrotowe, spłacane z funduszu rozwoju, na sfinansowanie przyrostu wartości środków obrotowych, nie znajdującego pokrycia w możliwości jednorazowego zasilenia funduszu statutowego w obrocie z funduszu rozwoju.

§ 10. 1. Fundusz rozwoju jest tworzony z:

- 1) odpisów amortyzacyjnych,
- 2) zysku,
- 3) dochodów z likwidacji lub sprzedaży środków trwałych,
- 4) części funduszu statutowego, która nie służy na pokrycie wartości środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, a jest zbędna dla finansowania środków obrotowych,
- 5) wpłat innych jednostek.

2. Środki funduszu rozwoju przeznaczą się na:

- 1) spłatę zaciągniętych kredytów bankowych,
- 2) finansowanie inwestycji,
- 3) uzupełnienie funduszu statutowego w części dotyczącej środków obrotowych,
- 4) pokrycie kosztów likwidacji lub sprzedaży środków trwałych,
- 5) wpłaty przekazywane na rzecz innych jednostek w postaci pożyczek bądź na finansowanie wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych.

## Rozdział 4

### Finansowanie środków trwałych.

§ 11. 1. Inwestycje polegające na budowie i rozbudowie lotnisk, portów (dworców) lotniczych i systemów zabezpieczenia ruchu lotniczego, łącznie z zakupem urządzeń stanowiących wyposażenie tych inwestycji, mogą być finansowane w całości lub w części dotacją z budżetu centralnego, z możliwością partycypacji zainteresowanych użytkowników. Wielkość dotacji z budżetu na inwestycje jest określana corocznie w ustawie budżetowej.

2. W pozostałym zakresie inwestycje Zarządu są finansowane z funduszu rozwoju.

3. Na finansowanie inwestycji Zarząd może zaciągać kredyty bankowe według zasad obowiązujących przedsiębiorstwa państwowe. Kredyty te będą spłacane z funduszu rozwoju.

§ 12. Za zgodą Ministra Komunikacji mogą być przekazywane do dyspozycji Zarządu środki uzyskiwane od zainteresowanych organów i jednostek gospodarczych krajowych i zagranicznych na przedsięwzięcia wspólne w zakresie lotnisk oraz lotniczych urządzeń i służb naziemnych, koordynowane zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie organizacji lotnictwa cywilnego.

§ 13. 1. Środki trwałe oraz wartości niematerialne i prawne podlegają amortyzacji na zasadach ustalonych dla przedsiębiorstw państwowych.

2. Odpisy amortyzacyjne od środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych podlegają przekazaniu:

- 1) do budżetu państwa — w wysokości odpowiadającej procentowi odpisów amortyzacyjnych wpłacanych do budżetu centralnego przez przedsiębiorstwa państwowe,
- 2) na fundusz rozwoju — w pozostałej kwocie amortyzacji.

3. Odpisy amortyzacyjne od środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, powstałych po dniu wejścia w życie niniejszej uchwały i w całości sfinansowanych środkami własnymi Zarządu, nie podlegają podziałowi, o którym mowa w ust. 2.

4. Zarządowi przysługują ulgi we wpłatach części odpisów amortyzacyjnych do budżetu centralnego, zwane dalej „ulgami amortyzacyjnymi”, od realizowanych inwestycji, o których mowa w § 11 ust. 1, w wysokości 30% ich wartości kosztorysowej. W poszczególnych latach ulga amortyzacyjna nie może przekraczać 30% faktycznie poniesionych nakładów na daną inwestycję, z tym że wysokość ulgi amortyzacyjnej nie może być wyższa od kwoty należnej wpłaty odpisów amortyzacyjnych do budżetu, o których mowa w ust. 2 pkt 1.

5. Ulga amortyzacyjna przysługuje również w okresie spłaty kredytów zaciągniętych po dniu 31 grudnia 1986 r. na inwestycje wymienione w ust. 4, w wysokości 50% amortyzacji naliczonej od środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, powstałych w wyniku tych inwestycji.

6. Do Zarządu stosuje się przepisy określone dla przedsiębiorstw państwowych, których organem założycielskim są naczelne i centralne organy administracji państwowej, dotyczące trybu zawiadamiania urzędu skar-

bowego o podejmowaniu inwestycji Kwalifikującej się do ulgi amortyzacyjnej, zasad obliczania ulg, o których mowa w ust. 4 i 5, oraz sankcji za niewłaściwe ich wykorzystanie.

## Rozdział 5

### Finansowanie wynagrodzeń.

§ 14. Do Zarządu stosuje się zasady kształtowania środków na wynagrodzenia i opodatkowania z tytułu ponadnormatywnych wypłat wynagrodzeń, obowiązujące w przedsiębiorstwach państwowych.

## Rozdział 6

### Przepisy przejściowe i końcowe.

§ 15. Do czasu wdrożenia w Zarządzie zasad, o których mowa w § 14, fundusz wynagrodzeń Zarządu podlega korekcie z zastosowaniem wskaźnika 0,4% wykonanego za rok ubiegły funduszu wynagrodzeń osobowych za każdy 1% przekroczenia dochodów w stosunku do ubiegłego roku w cenach bieżących, po uwzględnieniu skutków zmiany kursów walut.

§ 16. Zasady prowadzenia gospodarki dewizowej oraz rachunków odpisów dewizowych regulują odrębne przepisy.

§ 17. W sprawach nie uregulowanych uchwałą stosuje się przepisy prawa budżetowego dotyczące zakładów budżetowych.

§ 18. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 1987 r., z tym że przepis § 15 ma zastosowanie do rozliczenia funduszu wynagrodzeń osobowych za 1986 r.

Prezes Rady Ministrów: Z. Messner

## 23

### UCHWAŁA Nr 5 RADY MINISTRÓW

z dnia 13 stycznia 1987 r.

w sprawie ustanowienia odznaki honorowej „Wzorowy Kierowca”.

Na podstawie art. 4 ust. 2 i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 1978 r. o odznakach i mundurach (Dz. U. Nr 31, poz. 130) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Ustanawia się odznakę honorową „Wzorowy Kierowca”, zwaną dalej „odznaką”.

2. Odznaka jest trzystopniowa: brązowa, srebrna i złota.

§ 2. Odznaka jest zaszczytnym wyróżnieniem oraz wyrazem uznania dla wzorowej zawodowej i społecznej postawy kierowców pojazdów samochodowych oraz motorniczych tramwajów, zwanych dalej „kierowcami”.

§ 3. Odznaka może być nadawana zawodowym kierowcom zatrudnionym w jednostkach gospodarki społecznej lub będącym członkami zrzeszeń prywatnego transportu, należących do Naczelnej Rady Zrzeszeń Transportu Prywatnego, a także żołnierzom i pracownikom resortu obrony narodowej oraz funkcjonariuszom Służby Bezpieczeństwa i Milicji Obywatelskiej, żołnierzom jednostek wojskowych podległych Ministrowi Spraw Wewnętrznych oraz pracownikom resortu spraw wewnętrznych — za wzorową postawę oraz współdziałanie w wychowywaniu młodych kadr kierowców.

§ 4. 1. Odznaka jest okrągła, o średnicy 30 mm, wykonana z metalu koloru brązowego, srebrnego lub złotego, zależnie od stopnia odznaki. Licowa strona przedstawia koło samochodowe, wewnątrz którego na oksydowanym lub patynowanym tle znajduje się sylwetka stylizowanego wizerunku samochodu ciężarowego w kolorze odznaki. Nad sylwetką samochodu jest umieszczona emaliowana czerwona tarcza z godłem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Poniżej sylwetki znajduje się emaliowana białoczerwona wstęga o szerokości 4 mm; w środkowej części wstęgi na tle koloru odznaki jest wryty czarny dwuwierszowy napis: „WZOROWY KIEROWCA”. Odwrotna strona odznaki jest gładka; znajduje się na niej zakrętka lub zapięcie agrafkowe.

2. Wzór odznaki określa załącznik do uchwały.

§ 5. Odznaka może być nadana kierowcy, który w zawodzie tym wzorowo przepracował:

- 1) co najmniej 5 lat w jednym zakładzie pracy — brązowa,
- 2) co najmniej 10 lat i otrzymał brązową odznakę przed co najmniej pięcioma laty — srebrna,
- 3) co najmniej 15 lat i otrzymał srebrną odznakę przed co najmniej pięcioma laty — złota.