



DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

Warszawa, dnia 12 grudnia 1967 r.

Nr 13

Poz. 46 — 49

TREŚĆ:

Zarządzenie Ministra:

Poz. 46 — nr 85 z 12.8.67 r. w sprawie zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników transportu samochodowego

Poz. 47 — nr 98 z 16.9.67 r. zmieniające zarządzenie w sprawie zasad tworzenia i wykorzystywania funduszu dyspozycyjnego

Protokół dodatkowy:

Poz. 48 — z 12.8.67 r. do układów zbiorowych pracy dotyczący zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników transportu samochodowego

Pismo okólne:

Poz. 49 — nr 24 z 1.9.67 r. w sprawie zezwolenia na odstąpienie od postanowień Polskiej Normy

Komunikaty

46.

ZARZĄDZENIE NR 85

MINISTRA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 12 sierpnia 1967 r.

W sprawie zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników transportu samochodowego

(znak: ZP/3/67)

Na podstawie § 33 uchwały nr 147 Rady Ministrów z dnia 28 czerwca 1967 r. w sprawie wynagradzania i czasu pracy pracowników transportu samochodowego oraz w związku z wejściem w życie protokołu dodatkowego z dnia 12 sierpnia 1967 r. do układów zbiorowych pracy dotyczącego zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników transportu samochodowego, w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych i Zarządem Głównym Związku Zawodowego Chemików, zarządza się, co następuje:

§ 1.1. Zarządzenie obowiązuje w niżej wymienionych jednostkach organizacyjnych podległych i nadzorowanych przez Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych:

- 1) przedsiębiorstwach transportowych, transportowo-sprzętowych, transportowo-spedycyjnych,
- 2) zakładach i gospodarstwach transportu samochodowego przedsiębiorstw budowlano-montażowych i przemysłu materiałów budowlanych,
- 3) w pozostałych niewymienionych w pkt 1 i 2 jednostkach organizacyjnych posiadających transport niezorganizowany z wyjątkiem jednostek budżetowych.

2. Pod użytym w zarządzeniu i protokole dodatkowym powołanym we wstępie określeniem:

— „transport zorganizowany” — należy rozumieć przedsiębiorstwa (ust. 1, pkt 1), zakłady i gospodarstwa transportu samochodowego (ust. 1, pkt 2), odpowiadające ustaleniom zawartym w zarządzeniu nr 95 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 5 maja 1966 r. w sprawie usprawnienia organizacji transportu samochodowego i zaplecza technicznego tego transportu resortu budownictwa i prze-

mysłu materiałów budowlanych (Dz. Urz. MBiPMB nr 9, poz. 42).

— „transport niezorganizowany” — należy rozumieć jednostki transportu samochodowego nie odpowiadające ustaleniom przyjętym dla transportu zorganizowanego (ust. 1 pkt 3).

§ 2. Pracowników samochodowych zatrudnionych w zakładach pracy podległych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych nie objętych układami zbiorowymi pracy obowiązującymi odpowiednio przepisy:

— części III—V protokołu dodatkowego powołanego we wstępie wraz z załącznikami do tego protokołu nr nr 1, 2, 4, 6, 8 i 9 oraz

— niniejszego zarządzenia.

§ 3.1. Średniomiesięczny czas pracy kierowców i pomocników kierowców danej jednostki transportowej wraz z godzinami nadliczbowymi nie może być wyższy niż 210 godzin miesięcznie, a w jednostkach transportowych, w których występuje szczególne nasilenie przewozów sezonowych 215 godzin miesięcznie.

2. Indywidualny czas pracy kierowców i ich pomocników nie może przekraczać 230 godzin, a w okresie szczególnego nasilenia przewozów — 240 godzin miesięcznie.

3. W jednostkach organizacyjnych, w których przy wprowadzeniu nowych zasad wynagradzania, zmniejszenie czasu pracy kierowców do limitów określonych w ust. 1 i 2 nie jest możliwe, należy ograniczyć liczbę godzin pracy kierowców co najmniej do poziomu umożliwiającego wprowadzenie tych zasad, a następnie do dnia 1 kwietnia 1968 r. sukcesywnie zmniejszać czas pracy kierowców i ich pomocników aż do limitów określonych w ust. 1 i 2.

§ 4. Zasady określone w powołanym we wstępie protokole dodatkowym oraz w niniejszym zarządzeniu należy wprowadzić w życie sukcesywnie pod warunkiem odpowiedniego organizacyjno-technicznego przygotowania jednostek.

O wprowadzeniu w życie tych zasad w przedsiębiorstwach, o których mowa w § 1 ust. 1, pkt 1, decyduje dyrektor przedsiębiorstwa na podstawie uchwały Konferencji Samorządu Robotniczego. W pozostałych jednostkach organizacyjnych wymienionych w § 1 decyzję w tym zakresie podejmuje dyrektor przedsiębiorstwa (jednostki) po uprzednim porozumieniu z radą zakładową.

§ 5.1. Wprowadzenie w życie dodatków za rodzaj pojazdu w wysokości określonej w załączniku nr 2 do protokołu dodatkowego nie może spowodować przekroczenia osobowego funduszu plac.

2. Podwyższenie wynagrodzenia za dodatkowe czynności ponad kwoty obowiązujące w dniu wejścia w życie zarządzenia może następować sukcesywnie w miarę wygospodarowania funduszu płac z tym zastrzeżeniem, że maksymalne wynagrodzenie nie może być wyższe niż określa to załącznik nr 4 do protokołu dodatkowego.

§ 6. W stosunku do pracowników objętych przepisami zarządzenia i powołanego we wstępie protokołu dodatkowego obowiązują zasady wypłacania przejściowego dodatku mieszkaniowego określone w załączniku do zarządzenia.

§ 7. Pracownikom samochodowym objętym przepisami zarządzenia i powołanego protokołu dodatkowego nie przysługują dodatki pobierane dotychczas na podstawie:

- zarządzenia nr 155 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 25 sierpnia 1966 r. w sprawie podwyżki wynagrodzeń za pracę najniższą zarabiających pracowników (Dz. Urz. MBiPMB nr 15, poz. 63),
- uchwały nr 301 Rady Ministrów z dnia 14 września 1963 r. w sprawie wprowadzenia przejściowego dodatku kwartalnego dla pracujących oraz zarządzenia Przewodniczącego Komitetu Pracy i Płac z dnia 12 grudnia 1963 r. w sprawie przejściowego dodatku kwartalnego dla pracujących.

§ 8.1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 1 sierpnia 1967 r.

2. Tracą moc:

- zarządzenie nr 228 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 11 października 1960 r. w sprawie zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych,
- zarządzenie nr 231 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 14 października 1960 r. w sprawie stosowania dodatków za pracę na niektórych rodzajach pojazdów samochodowych (Dz. Urz. MBiPMB nr 10, poz. 43),
- zarządzenie nr 276 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 22 grudnia 1960 r. w sprawie wypłacania kierowcom i ich pomocnikom zatrudnionym w przedsiębiorstwach transportowych i bazach transportowych premii indywidualnej przekraczającej 35% wynagrodzenia zasadniczego,
- zarządzenie nr 283 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 24 grudnia 1960 r. w sprawie czasu pracy i premiowania kierowców wozów ciężarowych i ich pomocników zatrudnionych w transporcie własnym przedsiębiorstw,
- okólnik nr 29 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 12 sierpnia 1963 r. w sprawie ustalania limitów godzin nadliczbowych dla kierowców samochodów osobowych (Dz. Urz. MBiPMB nr 14, poz. 61).

MINISTER

M. Olewiński

Załącznik do zarządzenia nr 85 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 12 sierpnia 1967 r.

ZASADY STOSOWANIA PRZEJŚCIOWEGO DODATKU MIESZKANIOWEGO

1. Dla pracowników objętych regulacją płac, przejściowy dodatek mieszkaniowy wprowadzony uchwałą nr 187 Rady Ministrów z dnia 20 lipca 1965 r. w sprawie wprowadzenia przejściowego dodatku mieszkaniowego (Mon. Pol. nr 43, poz. 239) w kwocie aktualnie pobieranej, ulega z pierwszym dniem następnego miesiąca po regulacji płac trwałemu zmniejszeniu o kwotę równą 50% wzrostu zarobku netto, uzyskanego w wyniku regulacji, nie wyższą jednak od dodatku mieszkaniowego.

2. Przez wzrost zarobku netto, o którym mowa w ust. 1, rozumie się różnicę wynikającą z odjęcia:

- a) średniomiesięcznego zarobku netto uzyskanego przez pracownika w ciągu 12 miesięcy poprzedzających miesiąc wprowadzenia regulacji płac — od
- b) średniomiesięcznego zarobku netto uzyskanego w okresie, o którym mowa pod lit. a, powiększonego o wskaźnik wzrostu

zarobku w wyniku regulacji płac (stanowiący zarobek bazy).

Wskaźnik wzrostu zarobku netto jest to procentowy stosunek zarobku netto uzyskanego za pierwszy miesiąc po wprowadzeniu regulacji płac do zarobku obliczonego za ten sam miesiąc według zasad wynagradzania obowiązujących przed wprowadzeniem regulacji płac.

3. W przypadku, gdy kwota wzrostu zarobku (ust. 2), jest niższa niż 200% pełnego dodatku mieszkaniowego, pozostałą część dodatku po potrąceniu kwoty określonej w ust. 1, wypłaca się do dnia 31 grudnia 1967 r.

4. Począwszy od dnia 1 stycznia 1968 r. ustalenie wysokości pozostałej części dodatku następuje w okresach półrocznych.

5. Za podstawę do określenia wysokości pozostałej części dodatku za każde półrocze, począwszy od I półrocza 1968 r. przyjmuje się porównanie średniomiesięcznego zarobku netto z poprzedniego półrocza z zarobkiem bazowym, o którym mowa w ust. 2, lit. b.

6. Wzrost zarobku w stosunku do zarobku bazowego (ust. 2, lit. b) powoduje obniżenie w następnym półroczu dodatku, o którym mowa w ust. 3, w wysokości 50% uzyskanego wzrostu zarobku netto.

7. W przypadku uzyskania w przekroju rocznym począwszy od 1968 r. średniomiesięcznego wzrostu zarobku w wysokości co najmniej 200% kwoty dodatku, o którym mowa w ust. 3, następuje trwała utrata dodatku niezależnie od wysokości zarobku uzyskiwanego w późniejszych okresach. W tym celu niezależnie od obliczeń półrocznych dokonuje się obliczeń zarobku osiągniętego w każdym roku kalendarzowym.

8. W przypadku wypłacenia za miesiące następujące po miesiącu, w którym nastąpiła regulacja płac, dodatku mieszkaniowego bez uwzględnienia zmniejszeń stosownie do postanowień ust. 1, wzrost zarobku z tytułu regulacji płac ulega zmniejszeniu o nadpłacony dodatek lub jego część, jeżeli pracownik traci wskutek wzrostu zarobku prawo do tego dodatku w całości lub w części.

47.

ZARZĄDZENIE NR 98 MINISTRA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 16 września 1967 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie zasad tworzenia i wykorzystywania funduszu dyspozycyjnego

(znak: FK-7/323/67)

Na podstawie przepisów §§ 2 i 4 uchwały nr 247/60 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 21 lipca 1960 r. w sprawie tworzenia i wykorzystywania funduszu dyspozycyjnego zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu nr 169 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 5 października 1966 r. w sprawie zasad tworzenia i wykorzystywania funduszu dyspozycyjnego (Dz. Urz. MBiPMB nr 16, poz. 68) wprowadza się następującą zmianę:

§ 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. Górna granica kwot funduszu dyspozycyjnego, ustalona w rocznych preliminarzach, nie może przekraczać:

- 1) w wojewódzkich zjednoczeniach przemysłu terenowego materiałów budowlanych 20.000 zł,
- 2) w wojewódzkich zjednoczeniach biur projektów 12.000 zł.”

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1967 r.

MINISTER

w z. St. Pietrusiewicz

PROTOKÓŁ DODATKOWY

z dnia 12 sierpnia 1967 r.

- do:
- Układu Zbiorowego Pracy w Budownictwie z dnia 15 marca 1958 r.
 - Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle cementowym z dnia 15 marca 1958 r.
 - Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle ceramiki budowlanej oraz materiałów budowlanych wapienno-piaskowych z dnia 13 września 1958 r.
 - Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle wapienniczym i gipsowym z dnia 13 września 1958 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle kamienia budowlanego z dnia 7 września 1959 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłów: szklarskiego, ceramicznego i izolacji budowlanej z dnia 28 stycznia 1961 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle kruszyw z dnia 21 lutego 1961 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle kamienia budowlanego z dnia 7 września 1959 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłów: szklarskiego, ceramicznego i izolacji budowlanej z dnia 28 stycznia 1961 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle kruszyw z dnia 21 lutego 1961 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy Pracowników handlu wewnętrznego z dnia 23 grudnia 1958 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu metalowego z dnia 26 kwietnia 1957 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu hutniczego z dnia 28 września 1957 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu drzewnego z dnia 17 grudnia 1957 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników państwowego terenowego przemysłu drzewnego z dnia 17 grudnia 1957 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu poligraficznego z dnia 10 maja 1958 r.,
 - Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu chemicznego z dnia 15 listopada 1957 r.

dotyczący zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników transportu samochodowego, zawarty w oparciu o przepisy § 33 ust. 1 uchwały nr 147/67 Rady Ministrów z dnia 28 czerwca 1967 r. w sprawie wynagradzania i czasu pracy pracowników transportu samochodowego.

Część I — Przepisy ogólne

§ 1. Protokół dodatkowy dotyczy niżej wymienionych pracowników zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych, w których stosuje się układy zbiorowe pracy wymienione we wstępie, podległych i nadzorowanych przez Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych:

- 1) kierowców pojazdów samochodowych i ich pomocników zatrudnionych w:
 - a) przedsiębiorstwach transportowych, transportowo-sprzętowych, transportowo-spedycyjnych,
 - b) zakładach i gospodarstwach transportu samochodowego stanowiących wydzielone jednostki organizacyjne przedsiębiorstw,
 - c) pozostałych nie wymienionych pod lit. a) i b) przedsiębiorstwach i jednostkach organizacyjnych,
- 2) robotników zaplecza technicznego transportu samochodowego,
- 3) dyspozytorów samochodowych w jednostkach poza przedsiębiorstwami transportowymi.

Część II — czas pracy i zasady płac kierowców pojazdów ciężarowych i ich pomocników zorganizowanego transportu samochodowego.

§ 2. Przepisy części II protokołu dodatkowego dotyczą kierowców pojazdów ciężarowych i autobusów oraz ich pomocników za-

trudnionych w jednostkach organizacyjnych transportu zorganizowanego (§ 1, ust. 1, lit. a) i b).

§ 3.1. Normalny czas pracy kierowców i pomocników kierowców może wynosić do 10 godzin na dobę, z tym zastrzeżeniem, 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 kalendarzowych dni roboczych przypadających w danym miesiącu (46 godzin w tygodniu).

2. Miesięczną normę czasu pracy, ustaloną zgodnie z 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 w pracy.

3. Od normy czasu pracy, ustalonej zgodnie z ust. 1, nie odlicza się: dni wolnych od pracy, przewidzianych harmonogramem pracy kierowcy (pomocnika kierowcy), dni nieusprawiedliwionej nieobecności w pracy.

4. Do czasu pracy kierowców i pomocników kierowców nie wlicza się:

- 1) czasu pracy zużytego na czynności zdawczo-odbiorcze oraz na pozostałe czynności obsługi codziennej pojazdu, za które kierowca otrzymuje wynagrodzenie ryczałtowe,
- 2) nieusprawiedliwionych postojów w czasie pracy.

5. Do czasu pracy kierowców i pomocników kierowców wlicza się:

- 1) godziny przepracowane w ramach harmonogramu pracy,
- 2) godziny przepracowane poza harmonogramem pracy, jeżeli:

— zostały przepracowane na wyraźne zlecenie kierownika jednostki transportowej,

— przekroczenie harmonogramu podczas jazdy nastąpiło na skutek nieprzewidzianych i nie dających się uniknąć przeszkód (awaria itp.) usprawiedliwionych przez kierowcę i uznanych przez kierownika jednostki transportowej.

6. W każdej dobie kierowca i jego pomocnik powinien otrzymać po zakończeniu pracy, co najmniej 10-godzinny okres nieprzerwanego wypoczynku, wolny od wszelkich obowiązków służbowych.

7. Niedziela jest dniem wolnym od pracy. W systemie stosowania pracy w niedzielę, kierownik zakładu pracy, w porozumieniu z radą zakładową, ustali schemat dni wypoczynku i wykaz imienny pracowników, według którego dzień wypoczynku kierowcy i jego pomocnika zostanie przesunięty na dzień powszedni. W każdym razie dzień wypoczynku powinien co trzy tygodnie wypadać w niedzielę.

8. W wyjątkowych przypadkach na przykład w zamkniętych przewozach pracowniczych, dopuszcza się stosowanie przerywanego czasu pracy za zgodą Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, wydaną w porozumieniu z zarządem głównym właściwego związku zawodowego, z tym że:

- 1) przerwa międzykursowa przewidziana harmonogramem pracy może być tylko jedna w ciągu doby i nie może przekraczać 6 godzin,
- 2) przerwy pracy mogą być stosowane wyłącznie za pisemną zgodą kierowcy,
- 3) przerwy, o której mowa w pkt 1, nie wlicza się do czasu pracy kierowcy.

§ 4. Za pracę w godzinach nadliczbowych uważa się pracę ponad normy określone w § 3.

§ 5. Kierowcy i ich pomocnicy mogą być wynagradzani według:

- 1) czasowo-premiewego systemu płac,
- 2) akordowego systemu płac.

§ 6. Godzinowe stawki płac dla kierowców i ich pomocników ustala się w wysokości i według zasad określonych w załączniku nr 1 do protokołu dodatkowego.

§ 7. Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, niedziele i dni świąteczne wolne od pracy wypłaca się według następujących zasad:

- 1) za każdą godzinę pracy w godzinach nadliczbowych przysługuje stawka wynagrodzenia zasadniczego, oraz
 - dodatek w wysokości 50% za pierwsze dwie godziny nadliczbowe przekraczające 10 godzin pracy na dobę (w sobotę 8 godzin),
 - dodatek w wysokości 100% za każdą godzinę pracy w święto wolne od pracy i za dalsze godziny nadliczbowe,
- 2) za każdą godzinę pracy w niedzielę, za którą pracownik nie otrzymał dnia wolnego, przysługuje kierowcom i pomocnikom kierowców dodatek w wysokości 100% stawki wynagrodzenia zasadniczego,
- 3) za godziny pracy w niedzielę, przepracowane zgodnie ze schematem, o którym mowa w § 3 ust. 7, za które pracownik otrzymał czas wolny w tygodniu nie przysługuje dodatek za godziny nadliczbowe,
- 4) za godziny nadliczbowe, przekraczające miesięczną normę pracy, o której mowa w § 3, przepracowane w granicach 10 godzin na dobę przysługuje dodatek w wysokości 50%,
- 5) godziny nadliczbowe rozlicza się w okresach miesięcznych; łączna ilość godzin nadliczbowych, za które przysługuje dodatek 50% nie może przekroczyć liczby wynikającej z pomnożenia przepracowanych dni przez 2, przy czym liczba tych godzin nie może być większa niż liczba dni roboczych w okresie rozliczeniowym pomnożona przez 2,
- 6) dodatki, o których mowa w pkt 1, 2, 4 i 5 oblicza się od stawki wynagrodzenia zasadniczego (załącznik nr 1),
- 7) za godziny przepracowane w nocy między godzinami 22 a 6 rano przysługuje kierowcom i pomocnikom kierowców dodatkowe wynagrodzenie według zasad określonych w układzie zbiorowym pracy obowiązującym w przedsiębiorstwie (jednostce organizacyjnej).

§ 8.1. Kierowcom niektórych pojazdów samochodowych przysługuje za każdą godzinę udokumentowanej pracy na pojeździe dodatek. Wysokość dodatku zależy od rodzaju pojazdu samochodowego lub charakteru wykonywanej pracy przewozowej. Dodatek ten nie przysługuje pomocnikom kierowców.

2. Zasady przyznawania oraz wysokość dodatków określona jest w załączniku nr 2 do protokołu.

3. Za każdą godzinę pracy pojazdu z przyczepą kierowcom pojazdów samochodowych, wynagradzanym według czasowo-premiowego systemu płac, przysługuje — niezależnie od dodatku, o którym mowa w ust. 1 — dodatek za każdą przyczepę w wysokości od 0,50 do 1 zł w zależności od ładowności przyczepy.

Kierowcom ciągników typu rolniczego odrębny dodatek za pierwszą przyczepę nie przysługuje. Naczepy nie uważa się — w rozumieniu niniejszego przepisu — za przyczepę.

4. Za pracę na pojeździe z przyczepą pomocnicy kierowców otrzymują dodatki w wysokości 50% dodatków przysługujących kierowcom, z którymi współpracują.

5. Dodatki, o których mowa w ust. 1—4 nie przysługują:

- kierowcom i ich pomocnikom pracującym w systemie akordowym,
- kierowcom samochodów osobowych.

6. Dodatki, o których mowa w ust. 1—4 nie wchodzi do podstawy wymiaru dopłat za pracę w godzinach nadliczbowych, premii indywidualnych oraz dodatków za pracę w nocy.

§ 9.1. W przypadku zastosowania przerywanego czasu pracy — z przerwami nie zaliczanymi do czasu pracy kierowcy (§ 3 ust. 8) kierowcy przysługuje dodatkowe wynagrodzenie w wysokości:

- 10 zł przy przerwie międzykursowej powyżej 1 godziny do 3 godzin,
- 15 zł przy przerwie międzykursowej od 3 do 6 godzin za każdy dzień, w którym przerwa była stosowana.

2. Dodatkowe wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 1, nie wlicza się do podstawy wymiaru premii i dodatków za pracę w godzinach nadliczbowych i nocnych.

§ 10.1. Kierowcom pojazdów samochodowych przysługuje — poza wynagrodzeniem zasadniczym — dodatek za obsługę codzienną pojazdu samochodowego w wysokości od 5,00 do 10,00 zł dziennie. Dodatek ten nie przysługuje kierowcom samochodów osobowych.

2. W przypadku wykonywania czynności obsługi codziennej przez kierowcę i pomocnika kierowcy — dodatek, o którym mowa w ust. 1 dzieli się między kierowcę i pomocnika z tym, że 40% dodatku otrzymuje pomocnik kierowcy.

3. Ramowe zasady określania wysokości dodatku, o którym mowa w ust. 1, określone są w załączniku nr 3 do protokołu.

§ 11.1. W przypadkach ekonomicznie uzasadnionych, po zapewnieniu odpowiednich warunków dokumentacyjno-kontrolnych i bezpieczeństwa ruchu — kierownik zakładu pracy może zatrudnić kierowców i ich pomocników, za ich zgodą — przy pracach dodatkowych związanych bezpośrednio z transportem, nie wchodzących w zakres ich normalnych obowiązków.

2. Zasady zlecenia kierowcom i ich pomocnikom czynności dodatkowych, ich rodzaj i zakres, wysokość dodatków, zasady ich przyznawania oraz metody kontroli ich stosowania określone są w załączniku nr 4 do protokołu.

3. Dodatek, o którym mowa w ust. 1, nie przysługuje kierowcom samochodów osobowych.

§ 12.1. Kierowcom pojazdów samochodowych, którzy posiadają prawo jazdy I kategorii, co najmniej od 5 lat i pracują w zawodzie kierowcy z zachowaniem ciągłości pracy — przysługuje dodatek za staż pracy w wysokości:

- 10% płacy zasadniczej — po 10 latach pracy,
 - 15% płacy zasadniczej — po 15 latach pracy.
- Dodatek za staż pracy jest wolny od podatku od wynagrodzenia.

2. Dodatek za staż pracy, o którym mowa w ust. 1, nie przysługuje kierowcom samochodów osobowych.

3. Wypłata dodatków powinna być dokonywana według zasad określonych w załączniku nr 5 do protokołu.

§ 13.1. Kierowcom i ich pomocnikom przysługuje premia miesięczna za oszczędność materiałów pędnych i oszczędność ogumienia zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami.

2. Kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje za jazdę na pojazdach mechanicznych napędzanych gazem dodatek w wysokości 8 gr za każdy kilometr.

3. Znosi się dotychczasową premię za osiągnięcie normy przebiegu pojazdu przed naprawą główną.

§ 14. Kierowcy i ich pomocnicy mogą otrzymać premię za wyniki pracy według zasad i w granicach określonych w załączniku nr 6 do protokołu.

§ 15.1. Akordowy system płac może być stosowany dla kierowców i ich pomocników obsługujących pojazdy ciężarowe i ciągniki drogowe przy wykonywaniu przewozów masowych.

2. Akordowy system płac może być stosowany w formie:

- akordu prostego,
- akordu opartego na cenach scalonych,
- akordu zryczałtowanego.

3. Podstawą do obliczenia wynagrodzenia za pracę wykonywaną w akordowym systemie płac są odpowiednie normy pracy oraz stawka akordowa w wysokości określonej w załączniku nr 7 do protokołu.

4. Ramowe zasady stosowania akordowego systemu płac określa załącznik nr 7 do protokołu.

5. Kierowcom i ich pomocnikom zatrudnionym w akordowym systemie pracy nie przysługują dodatki, o których mowa w § 8.

6. Przy akordowym systemie płac dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych i nocnych oblicza się od stawki wynagrodzenia zasadniczego.

§ 16.1. Za czas przestoju pojazdu samochodowego z przyczyn technicznych — kierowcy i ich pomocnicy — o ile nie zostali skierowani do pracy zastępczej odpowiadającej w zasadzie ich kwalifikacjom — otrzymują wynagrodzenie obliczone według stawki osobistego zaszerogowania.

2. Jeżeli na zlecenie kierownika zakładu pracy — kierowca (pomocnik kierowcy) uczestniczy w naprawach i obsłudze technicznej pojazdu lub innych pracach zastępczych, może za ten okres — niezależnie od wynagrodzenia ustalonego zgodnie z ust. 1 — otrzymać premię w wysokości:

1 — w transporcie zorganizowanym:

- kierowca do 35% płacy zasadniczej,
- pomocnik kierowcy do 25% płacy zasadniczej,

2 — w transporcie niezorganizowanym:

- kierowca do 25% płacy zasadniczej,
- pomocnik kierowcy do 15% płacy zasadniczej.

Część III. Czas pracy i zasady płac kierowców i ich pomocników zatrudnionych w transporcie niezorganizowanym.

§ 17. Przepisy części III protokołu dotyczą kierowców pojazdów ciężarowych i autobusów oraz ich pomocników zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych transportu niezorganizowanego (§ 1 ust. 1, lit. c).

§ 18. Do kierowców pojazdów ciężarowych i autobusów oraz ich pomocników zatrudnionych w jednostkach, o których mowa w § 17, stosuje się:

- 1) w zakresie czasu pracy, w pracy w godzinach nadliczbowych, niedziele i święta — ogólnie obowiązujące przepisy,
- 2) w zakresie czasu pracy i warunków wynagradzania za pracę — przepisy protokołu zawarte w § 3 ust. 6 i 8, § 6, § 7 ust. 7 §§ 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16 oraz § 19.

§ 19.1. Kierowców i pomocników kierowców, o których mowa w § 17, należy wynagradzać według czasowo-premiowego systemu płac.

2. W uzasadnionych przypadkach kierowcy i pomocnicy kierowców zatrudnieni przy przewozach technologicznych lub innych produkcyjnych mogą być wynagradzani według akordowego systemu płac zgodnie z przepisami § 15.

Część IV. Czas pracy i zasady wynagradzania kierowców samochodów osobowych.

§ 20. Przepisy części IV protokołu dotyczą kierowców samochodów osobowych zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych, o których mowa w § 1 pkt. 1.

§ 21.1. Kierowców samochodów osobowych zatrudnia się i wynagradza według czasowo-premiowego systemu płac.

2. Do kierowców, o których mowa w ust. 1, stosuje się w zakresie czasu pracy, pracy w godzinach nadliczbowych, w niedziele i święta — ogólnie obowiązujące przepisy.

3. Godzinowe stawki płac ustala się w wysokości i według zasad, określonych w załączniku nr 6 do protokołu.

4. Kierowcy samochodów osobowych otrzymujący wynagrodzenie według czasowo-premiowego systemu płac uprawnieni są do otrzymywania:

- 1) dodatkowego wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych,
- 2) dodatku za pracę nocną (§ 7 ust. 7 protokołu),
- 3) premii za oszczędność paliwa i ogumienia,
- 4) premii regulaminowej za wykonanie zadań.

§ 22. Zasady premiowania kierowców samochodów osobowych za wykonanie zadań oraz wysokość premii indywidualnej określona załącznikiem nr 6.

§ 23.1. Dla kierowców samochodów osobowych, o których mowa w § 21, mogą być ustalone zryczałtowane płace miesięczne według zasad określonych przez Przewodniczącego Komitetu Pracy i Płac w wysokości:

wynagrodzenie miesięczne w złotych
od — do

1) kierowca posiadający prawo jazdy I lub II kategorii

2100 — 2900

2) kierowca posiadający prawo jazdy III kategorii

1900 — 2500

2. Kierowcom, dla których ustalono zryczałtowane miesięczne wynagrodzenie, nie przysługuje odrębne wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych i nocnych oraz premia za wykonanie zadań. Za pracę w każdą niedzielę i święto, za które kierowca nie otrzymuje wolnego dnia, przysługuje mu dopłata w wysokości do 75 zł.

Część V. Czas pracy i zasady wynagradzania robotników warsztatów samochodowych.

§ 24. Przepisy części V protokołu dotyczą robotników zatrudnionych w wydodrębnionych organizacyjnie warsztatach, wchodzących w skład jednostek, o których mowa w § 1 ust. 1 lit. a).

§ 25.1. Ustala się następujące godzinowe stawki płac dla robotników warsztatowych

Grupa płac	Stawka wynagrodzenia za godzinę pracy w złotych
1	4,50
2	4,80
3	5,00
4	5,00 — 5,90
5	5,90 — 6,90
6	6,90 — 8,00
7	8,00 — 9,20
8	9,20 — 10,50
9	10,50 — 12,00

2. Zaszeregowania robotników warsztatów do odpowiedniej grupy płac należy dokonać zgodnie z przepisami taryfikatora kwalifikacyjnego dla robotników zaplecza technicznego jednostek organizacyjnych, prowadzących transport samochodowy, wydanego przez Ministra Komunikacji.

§ 26.1. Robotnicy, o których mowa w § 24, zatrudnieni w czasowym systemie pracy mogą otrzymać premie indywidualne w wysokości do 50% wynagrodzenia zasadniczego.

Premie wypłaca się z funduszu premiowego, którego wysokość może wynosić do 30% płac zasadniczych premiowanych robotników.

2. Zasady premiowania określi w szczegółowym regulaminie premiowania dyrektor przedsiębiorstwa w uzgodnieniu z radą zakładową.

Szczegółowe regulaminy premiowania wymagają zatwierdzenia przez jednostkę nadrzędną.

§ 27.1. Dopuszcza się możliwość stosowania akordowego systemu wynagradzania robotników, o których mowa w § 24, z 10% zachętą akordową i premią za jakość i terminowość wykonywanych robót w wysokości indywidualnej do 15% wynagrodzenia zasadniczego w ramach funduszu płac zakładu pracy — po odpowiednim przygotowaniu organizacyjno-technicznym i wprowadzeniu w obowiązującym trybie norm pracy technicznie uzasadnionych.

2. Dodatki za pracę w godzinach nadliczbowych dla robotników zatrudnionych w systemie akordowym oblicza się od minimalnej stawki płac w danej kategorii zaszeregowania.

§ 28. Robotnikom wykonującym pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia lub uciążliwych przysługują dodatki do wynagrodzenia zasadniczego, określone w załączniku nr 9 do protokołu.

§ 29. W zakresie pracy i obliczania wynagrodzenia za pracę w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych, niedzielę i dni świąteczne wolne od pracy — obowiązują przepisy odpowiedniego układu zbiorowego pracy.

§ 30.1. W stosunku do robotników, o których mowa w § 24, mogą być utrzymane obowiązujące w danym przedsiębiorstwie zasady wynagradzania przed wprowadzeniem w życie niniejszego protokołu; w tym przypadku pracowników tych nie dotyczą przepisy §§ 25—28.

2. W jednostkach organizacyjnych, o których mowa w § 1 pkt 1 lit. b i c, robotnicy wyodrębnionych organizacyjnie warsztatów mogą być wynagradzani według przepisów §§ 25—28.

3. O zastosowaniu przepisu ust. 1 lub 2 decyduje na wniosek dyrektora przedsiębiorstwa — dyrektor jednostki nadrzędnej w uzgodnieniu z zarządem głównym właściwego związku zawodowego.

Część VI. Czas pracy i zasady wynagradzania dyspozytorów samochodowych

§ 31. Przepisy części VI protokołu dodatkowego dotyczą dyspozytorów samochodowych zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych określonych w § 1, ust. 1 pkt. 1 lit. b i c.

§ 32. Miesięczne wynagrodzenie zasadnicze dla dyspozytorów ustala się w zależności od ilości dysponowanych pojazdów w granicach określonych w poniższej tabeli:

Ilość pojazdów mechanicznych	Miesięczne wynagrodzenie zasadnicze w złotych
1. Dyspozytor do 25	pojazdów mech. 1.300—1.700
2. dyspozytor od 26—50	„ „ 1.400—1.900
3. dyspozytor od 51—100	„ „ 1.500—2.000
4. dyspozytor od 101—150	„ „ 1.600—2.100
5. starszy dyspozytor od 51—100	„ „ 1.700—2.200
6. starszy dyspozytor od 101—150	„ „ 1.800—2.400
7. dyspozytor ponad 150	„ „ 1.600—2.200
8. starszy dyspozytor ponad 150	„ „ 2.000—2.600

§ 33.1. Starsi dyspozytorzy i dyspozytorzy taboru samochodowego mogą otrzymywać premie kwartalne z funduszu premiowego tworzonego w przedsiębiorstwie dla pracowników umysłowych.

2. Starszym dyspozytorom i dyspozytorom taboru samochodowego przysługuje premia indywidualna w wysokości do 40% wynagrodzenia zasadniczego za wyniki pracy określone w ust. 3.

3. Premia, o której mowa w ust. 2, przysługuje za wykonanie zadania podstawowego oraz zadań dodatkowych przy czym za wykonanie zadania podstawowego przeznaczają się 50% przysługującej premii, a za wykonanie dodatkowych zadań — 50% przysługującej premii.

4. Zadaniem podstawowym jest nieprzekroczenie obowiązujących limitów czasu pracy kierowców.

5. Zadaniem dodatkowymi mogą być zadania:

- wykonanie wyznaczonych (planowanych) zadań przewozowych,
- poprawa wskaźnika wykorzystania taboru samochodowego,
- inne zadania ustalone przez dyrektora (kierownika) jednostki organizacyjnej, z tym, że za każde zadanie zależnie od ich liczby ustala się określony procent premii nie niższej niż 5%.

6. W przypadku niewykonania zadania podstawowego (ust. 4) — premia za to zadanie ulega następującemu obniżeniu: za każde 0,5% pogorszenia wyniku obniżenie wynosi 20%.

Przy pogorszeniu wyniku o 2,5% i powyżej premia za zadanie nie przysługuje.

7. W przypadku niewykonania zadania dodatkowego — premia za to zadanie ulega następującemu obniżeniu: za każdy 1% pogorszenia wyniku (niewykonania zadania) obniżenie wynosi 20%.

Przy pogorszeniu wyniku (niewykonaniu zadania) o 5% i powyżej premia za zadanie nie przysługuje.

8. Szczegółowe zadania i warunki premiowe ustali dyrektor przedsiębiorstwa w porozumieniu z radą zakładową.

Część VII — Przepisy końcowe

§ 34.1. Protokół dodatkowy obowiązuje od dnia 1 sierpnia 1967 r.

2. Traci moc:

— protokół dodatkowy z dnia 11 października 1960 r. do Układu Zbiorowego Pracy w Budownictwie z dnia 15 marca 1958 r. w sprawie zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych,

— protokół dodatkowy do układów zbiorowych pracy z dnia 11 października 1960 r. dotyczący czasu pracy i zasad wynagradzania pracowników samochodowych,

— protokół dodatkowy z dnia 25 października 1960 r. do układów zbiorowych pracy dotyczący ustalenia ramowych zasad przyznawania kierowcom i ich pomocnikom dodatkowego wynagrodzenia za wykonywanie czynności dodatkowych,

— protokół dodatkowy z dnia 1 sierpnia 1963 r. do układów zbiorowych pracy dotyczący ustalenia ramowych zasad przyznawania kierowcom dodatkowego wynagrodzenia za wykonywanie czynności dodatkowych w transporcie niezorganizowanym.

PRZEWODNICZĄCY
ZARZĄDU GŁÓWNEGO
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
PRACOWNIKÓW BUDOWNICTWA
I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW
BUDOWLANYCH
w z. St. Gajzler

MINISTER
BUDOWNICTWA
I PRZEMYSŁU
MATERIAŁÓW
BUDOWLANYCH
w z. W. Kulesza

PRZEWODNICZĄCY
ZARZĄDU GŁÓWNEGO
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
CHEMIKÓW.
T. Pawlak

Załącznik nr 1 do protokołu dodatkowego z dnia 12 sierpnia 1967 r.

Tabela płac i zasady zaszeregowania kierowców i pomocników kierowców pojazdów samochodowych

§ 1.1. Tabela zaszeregowania kierowców pojazdów samochodowych i ich pomocników

Lp.	Warunki zaszeregowania	Grupa płac	Stawka w złotych za 1 godzinę pracy	
			„A”	„B”
1	2	3	4	5

1. Kierowcy posiadający prawo jazdy I kategorii i prowadzący stale:

a) samochody ciężarowe i specjalne oraz pojazdy członowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 13 ton

1 7,50 8,50

b) ciągniki balastowe o łącznym dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu z przyczepą powyżej 35 ton

1	2	3	4	5
2. Kierowcy posiadający prawo jazdy I kategorii i prowadzący stale:				
a) autobusy powyżej 15 miejsc siedzących,				
b) samochody ciężarowe przystosowane do przewozu osób powyżej 15 miejsc siedzących,				
c) samochody ciężarowe i specjalne oraz pojazdy członowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 13 ton do 18 ton,	2		6,40	7,40
d) ciągniki balastowe o łącznym dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu z przyczepą powyżej 20 ton				
3. Kierowcy posiadający prawo jazdy I kategorii i prowadzący stale:				
a) autobusy do 15 miejsc siedzących,				
b) samochody ciężarowe przystosowane do przewozu osób do 15 miejsc siedzących,				
c) samochody ciężarowe i specjalne oraz pojazdy członowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym od 3,5 tony do 13 ton,	3		5,70	6,70
d) ciągniki balastowe o łącznym dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu z przyczepą do 20 ton,				
e) samochody uprzywilejowane w ruchu drogowym				
4. Kierowcy posiadający prawo jazdy II kategorii i prowadzący stale:				
a) autobusy do 15 miejsc siedzących,				
b) samochody ciężarowe przystosowane do przewozu osób do 15 miejsc,				
c) samochody ciężarowe i specjalne oraz pojazdy członowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony do 13 ton	4		5,20	6,20
d) ciągniki balastowe o łącznym dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu z przyczepą do 20 ton,				
e) samochody uprzywilejowane w ruchu drogowym				
5.** Kierowcy prowadzący stale:				
a) samochody ciężarowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 3,5 ton				
b) ciągniki rolnicze w transporcie drogowym	5		4,90	5,70
6. Pomocnicy kierowców	6		4,60	5,20

** Kierowcy prowadzący w transporcie zorganizowanym pojazdy wymienione pod lit. a i b posiadający prawo jazdy I lub II kategorii mogą być zaszeregowani do czwartej grupy plac.

2. Pod określeniem „kategoria prawa jazdy” — rozumieć należy kategorię ustaloną w rozporządzeniu Ministrów: Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 1 października 1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz. U. nr 61, poz. 295) lub odpowiednie prawo jazdy ustalone zgodnie z rozporządzeniem Ministrów: Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. nr 85 z 1937 r., poz. 616) z późniejszymi zmianami.

3. Dopuszczalnego ciężaru całkowitego przyczep przy zaszeregowaniu do grup placowych nie wlicza się z wyjątkiem ciągników balastowych wymienionych pod lp. 2 lit. d, lp. 3 lit. d oraz lp. 4 lit. d, lp. 1 lit. b.

§ 2.1. W pierwszym i drugim roku pracy w danym zakładzie pracy kierowcy i pomocnicy kierowcy przysługują stawka plac „A”.

2. Po przepracowaniu bez zawinionego wypadku drogowego i nienagannie dwóch lat pracy w danym zakładzie pracy — kierowcy (pomocnikowi kierowcy) przysługują stawka plac „B”. W przypadku spowodowania zawinionego przez kierowcę wypadku drogowego (pomocnika kierowcy) posiadającego stawkę „B” — dyrektor przedsiębiorstwa (jednostki organizacyjnej) może obniżyć stawkę kierowcy do wysokości stawki „A” na jeden rok.

3. W przypadku zmiany miejsca pracy — kierowca (pomocnik kierowcy) traci prawo do uzyskanej poprzednio stawki „B” jeżeli rozwiązanie umowy o pracę nastąpiło wskutek wypowiedzenia przez pracownika lub gdy zwolnienie przez zakład pracy nastąpiło ze skutkiem natychmiastowym z winy pracownika.

4. Kierowca zachowuje prawo do uzyskanej uprzednio stawki „B” w przypadku, gdy rozwiązanie umowy o pracę nastąpiło wskutek wypowiedzenia przez pracownika, jeżeli zmiana miejsca pracy następuje przy przejściu z jednostek organizacyjnych transportu niezorganizowanego do transportu zorganizowanego, a przerwa między jednym, a drugim zatrudnieniem była nie dłuższa niż 3 miesiące.

§ 3. Kierowca posiadający wkładkę do prawa jazdy otrzymuje wynagrodzenie zasadnicze o jedną grupę niższą niż wynikające z tytułu prowadzenia pojazdu na podstawie odpowiedniej wkładki.

§ 4. Kierowca prowadzący samochód uprzywilejowany w ruchu o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony otrzymuje stawkę placę zasadniczej o jedną grupę wyżej niż przewidziana w tabeli dla tej kategorii samochodów.

§ 5. Kierowca autobusu, samochodu ciężarowego lub specjalnego, który ze względu na stan zdrowia lub osiągnięcie wieku 60 lat zostanie zatrudniony w tym samym lub innym zakładzie pracy przy prowadzeniu pojazdu uprawniającego do wynagrodzenia według niższej niż dotychczas grupy plac zasadniczych, zachowuje prawo do grupy zaszeregowania i stawki plac zasadniczej posiadanej uprzednio, pod warunkiem, że przepracował przy prowadzeniu wyżej wymienionych pojazdów — co najmniej 10 lat.

Załącznik nr 2 do protokołu dodatkowego z dnia 12 sierpnia 1967 r.

Zasady

przyznawania dodatków za prowadzenie niektórych rodzajów pojazdów lub wykonywanie niektórych rodzajów przewozów

1. Za prowadzenie niektórych pojazdów samochodowych i przyczep lub wykonywanie niektórych rodzajów przewozów kierowcom za każdą godzinę udokumentowanej pracy na pojeździe przysługuje dodatek w wysokości:

Lp.	Rodzaj pojazdu	Wysokość przysługującego dodatku
I Autobusy:		
1)	o ilości miejsc siedzących do 15 łącznie z miejscem kierowcy	1,00
2)	powyżej 15 miejsc siedzących	2,00
II Samochody ciężarowe przewożące osoby:		
3)	ciężarowe przystosowane do przewozu osób	1,50
III Samochody ciężarowe i pojazdy członowe (ciągniki siodłowe z naczepami) o nadwoziach uniwersalnych lub furgonach bez specjalizacji wnętrza z wyłączeniem samochodów samowyladowniczych „wywrotki”:		
4)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 3,5 ton	0,50
5)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 do 13 ton	1,00
6)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 13 ton	1,50
IV Specjalizowane, samochody ciężarowe i pojazdy członowe (za wyjątkiem furgonów bez specjalizacji wnętrza zaliczonych do grupy III):		
7)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 13 ton	1,00
8)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 13 do 18 ton	1,50
9)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 18 ton	2,00
V Samochody i pojazdy członowe specjalne:		
10)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 13 ton	1,50
11)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 13 ton	2,00
VI Ciągniki		
12)	ciągniki rolnicze bez przyczepy lub z jedną przyczepą	1,50
13)	ciągniki balastowe	2,00
VII Przyczepy		
14)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 5 ton	0,50
15)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 5 ton	1,00
16)	autobusowe do przewozu osób	1,00
VIII Samochody samowyladownicze „wywrotki”:		
17)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 13 ton	1,50
18)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 13 do 18 ton	2,00
19)	o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 18 ton	2,50
2. Wysokość dodatków za prowadzenie pojazdów w grupie III, IV i VIII pkt 17 i 18 może być podwyższona:		
1) o 0,50 zł — przy przewozach w trudnych warunkach terenowych, np. w budownictwie, itp. (przy pracy na placu budowy i na bezdrożach), przy regularnych przewozach towarowych, przy przewozach wymagających specjalnej ostrożności (łatwo ulegających zepsuciu, uszkodzeniu, itp.).		
2) o 0,75 zł — przy towarowych przewozach regularnych wymagających specjalnej ostrożności w czasie jazdy.		

3. Dodatki określone w ust. 1 — z wyjątkiem pkt 4, 12, 14, 15, 16 mogą być podwyższone o 0,50 zł w ramach funduszu plac za zgodą Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych wydaną w uzgodnieniu z Zarządem Głównym właściwego związku zawodowego w porozumieniu z Przewodniczącym Komitetu Pracy i Plac.

4. Dodatki za pierwszą przyczepę przy ciągnikach rolniczych oraz za naczepę przy ciągnikach siodłowych nie przysługują.

5. Wysokość dodatku za prowadzenie pojazdów wymienionych w grupie III i IV tabeli — w przypadku przewozu ładunków niebezpiecznych określonych przepisami Ministrów: Komunikacji oraz Spraw Wewnętrznych — podwyższa się 0,50 do 1,00 zł z tym, że łączny dodatek nie może przekroczyć 2,50 zł/godz.

6. Pomocnicy kierowców otrzymują dodatki za ciągnięcie przez pojazd przyczep w wysokości 50% dodatków przysługujących kierowcom, z którymi współpracują.

7. Podwyższone w stosunku do obecnie obowiązujących dodatki za rodzaj pojazdów i charakter pracy przewozowej mogą być wprowadzane sukcesywnie w ramach funduszu plac wraz z przyznaniem dofinansowaniem.

Załącznik nr 3 do protokołu dodatkowego z dnia 12 sierpnia 1967 r.

Zasady

wypłat dodatków za obsługę codzienną pojazdów samochodowych i przyczep w zorganizowanym transporcie samochodowym.

1. Dodatek za obsługę codzienną składa się z dwóch oddzielnych części:

- 1) za wykonanie czynności zdawczo-odbiorczych,
- 2) za wykonanie pozostałych czynności obsługi codziennej.

2. Wysokość dodatku wynosi:

Lp.	Rodzaj pojazdu	Wysokość dodatku dziennego w zł za:	
		czynności zdawczo-odbiorcze	pozostałe czynności obsługi codziennej
1	2	3	4
1.	Samochody ciężarowe i specjalne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 3,5 ton	2	4
2.	Samochody ciężarowe i specjalne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 do 13 ton	2	6
3.	Samochody ciężarowe i specjalne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 13 ton	2	8
4.	Autobusy:		
	1) do 15 miejsc siedzących	4	6
	2) powyżej 15 miejsc siedzących	6	6
5.	Ciągniki balastowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:		
	1) do 13 ton	2	6
	2) powyżej 13 ton	2	8
6.	Ciągniki rolnicze	2	4
7.	Ciągniki siodłowe	2	5

przez dopuszczalny ciężar całkowity rozumie się ciężar pojazdu ciągnącego wraz z przyczepą.

3. W przypadkach, w których obsługa codzienna wykonywana jest przez pracowników stacji obsługi, kierowcom przysługuje jedynie dodatek za wykonane czynności zdawczo-odbiorcze w wysokości określonej w rubryce 3 tabeli.

4. W przypadkach, w których wykonywanie obsługi codziennej należy w całości do obowiązków kierowcy, przysługuje mu dodatek za obsługę codzienną w łącznej wysokości określonej w rubrykach 3 i 4 tabeli.

5. Czynności zdawczo-odbiorcze, za które kierowcy przysługuje dodatek w wysokości podanej w rubryce 3 tabeli, określone są w części I ust. 3 „Ramowego zakresu czynności obsługi technicznej pojazdów samochodowych i przyczep”, stanowiącego załącznik nr 1 do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 grudnia 1963 r. w sprawie planowo-zapobiegawczej obsługi technicznej i naprawy pojazdów samochodowych i przyczep (Mon., Pol. z 1964 r. nr 6, poz. 23).

6. Zakres pozostałych czynności obsługi codziennej, za które kierowcy przysługuje dodatek w wysokości podanej w rubryce 4 tabeli, ustalają zakłady pracy we własnym zakresie, uwzględniając cechy konstrukcyjne poszczególnych marek i typów pojazdów oraz warunki ich eksploatacji.

Załącznik nr 4 do protokołu dodatkowego z dnia 12 sierpnia 1967 r.

Zasady

Zlecenia kierowcom i pomocnikom kierowców czynności dodatkowych oraz wynagrodzenie za te czynności.

1. Kierowcom i pomocnikom kierowców, w uzasadnionych ekonomicznie przypadkach, mogą być w czasie ich pracy powierzone czynności dodatkowe nie wchodzące w zakres ich normalnych obowiązków.

2. Za uzasadnione ekonomicznie, należy uznać w szczególności te przypadki, w których powierzanie kierowcom i pomocnikom dodatkowych czynności eliminuje potrzebę zatrudnienia innych osób dla wykonywania tych czynności lub powoduje lepsze wykorzystanie taboru i urządzeń przeładunkowych.

3. Czynności dodatkowe mogą być zlecane kierowcom i pomocnikom kierowców za ich zgodą, po odpowiednim przeszkoleniu, pod warunkiem zachowania bezpieczeństwa ruchu i pracy oraz przy zapewnieniu warunków organizacyjno-technicznych oraz dokumentacyjno-kontrolnych.

4. Za wykonywanie czynności dodatkowych kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje odrębne wynagrodzenie w wysokości określonej dla poszczególnych rodzajów i zakresu czynności w ust. 9 niniejszego załącznika.

5. Wynagrodzenie obliczone na podstawie podanych w ust. 9 stawek nie może przekroczyć 900 zł miesięcznie. W przypadku powierzenia kierowcom i ich pomocnikom wykonywania szeregu różnych czynności z tytułu których przysługuje im odrębne wynagrodzenie, łączna suma dodatkowego wynagrodzenia nie może przekroczyć 900 zł miesięcznie na jednego pracownika.

6. Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 4 i 5, przysługuje kierowcom i pomocnikom kierowców wynagradzanym wg systemu godzinowo-premialnego lub systemu akordowego wtedy, gdy czynności te nie są wliczane do jednostkowej normy czasu pracy.

7. Powierzanie wykonywania czynności dodatkowych (nie wchodzących w zakres normalnych obowiązków) powinno następować w formie zlecenia pisemnego (umowy o dodatkowe prace) łącznego dla wszystkich powierzanych czynności, z wyszczególnieniem rodzaju pracy, zakresu pracy i sposobu obliczania wynagrodzenia za pracę.

8. Wysokość umownego wynagrodzenia za dodatkowe czynności dla poszczególnych kierowców ustala w granicach stawek dziennych, określonych w ust. 9, kierownik jednostki organizacyjnej w porozumieniu z radą zakładową.

9. Rodzaje czynności, zakres ich wykonywania i wysokość dodatkowego wynagrodzenia ustala się następująco:

Lp.	Rodzaj dodatkowych czynności	Zakres wykonywania dodatkowych czynności	Dodatkowe wynagrodzenie	
			dziennie w zł	miesięczne w zł
1	2	3	4	5
1)	czynności konduktora w przewozach pracowniczych	sprzedaż i kontrola biletów (kart przejazdowych) itp.	od 10 od 18	do 250 do 450
2)	za stały czynny udział przy załadunku i wyładunku w tym zapinanie i odpinanie ładunków przy „transportie z kół”			do 12 do 300
3)	załatwianie spedycyjnych łącznie z przejęciem odpowiedzialności za konwojowanie przewożonych ładunków	odbiór i zdanie ładunku, załatwienie formalności dokumentacyjnych, nadzór nad ładunkiem itp.	od 16 od 24	do 400 do 600
4)	wykonywanie czynności spedycyjnych (rozliczenia towaru, odpowiedzialność materialna, współudział przy załadunku i wyładunku itp.) na samochodach dostawczych do 1 tony ładowności		od 22 do 28	od 550 do 700
5)	jednoosobowe wykonywanie wszystkich czynności spedycyjnych (załadunek i wyładunek, rozliczenia towarowe, odpowiedzialność materialna itp.) na samochodach dostawczych do 1 tony ładowności		od 26 do 32	od 650 do 800
6)	wykonywanie czynności ładowacza (załadunek i wyładunek)		od 16 do 26	od 400 do 650
7)	wykonywanie wszystkich czynności spedycyjnych (załadunek i wyładunek, rozliczenia towarowe, odpowiedzialność materialna itp.) na samochodach powyżej 1 tony ładowności		od 28 do 36	od 700 do 900
8)	obsługa wszelkiego rodzaju agregatów zamontowanych w pojazdach, jak chłodniczych, prądowców, sprężarkowych itp.	uruchamianie agregatów, nadzór nad ich pracą, wyłączanie agregatów, obsługa codzienna agregatów	do 30	do 750
9)	wykonywanie czynności operatora na dźwigni	wykonywanie pełnego zakresu czynności	do 36	do 900

1	2	3	4	5
	gach, koparkach, plu- gach zamontowanych w pojazdach i innych samojezdnych urządze- niach przeladunko- wych lub zgarniają- cych (z wyjątkiem wy- wrotek).	ności operatora		
10)	obsługa urządzeń wszelkiego rodzaju po- jazdów specjalnych innych niż wymienio- ne w pkt. 8 wymaga- jąca czynności poza miejscem kierowcy (la- boratoria, gabinety, po- jazdy z aparaturą, warsztaty naprawcze, pogotowia techniczne, pojazdy oczyszczania miasta itp.).	urządzeń do pracy, ich uruchamiania nie, nadzór nad ich pracą, wyła- boratoria, gabinety, po- czanie jazdy z aparaturą, warsztaty naprawcze, pogotowia techniczne, pojazdy oczyszczania miasta itp.).	do 30	do 750

Warunkiem przyznania dodatku, określonego w pkt. 6 i 7 tabeli, jest zmniejszenie zatrudnienia o jednego pracownika z ekipy spedycyjnej danego samochodu.

10. Wynagrodzenie może być wypłacone jedynie w przypadku potwierdzenia w dokumentach pracy kierowcy i pojazdu przez nadzór lub odbiorcę usług wykonania dodatkowych czynności, ich rodzaju i zakresu.

11. Dodatkowe wynagrodzenie oblicza się na podstawie wynagrodzenia dziennego z tym, że wynagrodzenie miesięczne nie może przekroczyć ustalonej wysokości w pkt. 9. Przy stosowaniu miesięcznego dodatku za każdy dzień nieusprawiedliwionej nieobecności oraz nieobecności usprawiedliwionej nieodpłatnej dodatkowo, miesięczne wynagrodzenie kierowcy ulega zmniejszeniu o 1/25.

W przypadku nieobecności w pracy, o której mowa wyżej, nie przekraczającej 4 godzin dziennie, potrąca się 1/50 dodatkowego wynagrodzenia miesięcznego.

W przypadku, gdy czynności dodatkowe są wykonywane przez czas krótszy niż 4 godziny, wynagrodzenieienne obniża się o 50%.

12. Jeśli w dodatkowych czynnościach kierowcy bierze udział pomocnik, to wynagrodzenie dodatkoweienne, określone w pkt. 9, dzieli się między kierowcę i pomocnika w stosunku: dla kierowcy 60%, dla pomocnika 40% lub według innych zasad ustalonych przez przedsiębiorstwo.

Uwaga: 1) Czynności załadunkowe i wyładunkowe mogą być zlecane tylko w rozmiarze nie powodującym zmęczenia kierowcy, w stopniu uniemożliwiającym mu bezpieczne prowadzenie pojazdu.

2) Zasady i warunki określające przy jakich rodzajach przewozów i na jakich pojazdach samochodowych może być powierzane kierowcom konwojowanie towarów regulują odrębne wytyczne Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

Załącznik nr 5 do protokołu dodatkowego z dnia 12 sierpnia 1967 r.

Zasady

przyznawania i wypłacania dodatków za staż pracy kierowcom pojazdów samochodowych zatrudnionych w jednostkach zorganizowanego transportu samochodowego.

§ 1. Kierowcom zatrudnionym w jednostkach organizacyjnych zorganizowanego transportu samochodowego, z wyjątkiem kierowców samochodów osobowych, którzy posiadają prawo jazdy

pierwszej kategorii co najmniej od 5 lat i pracują w zawodzie kierowcy z zachowaniem ciągłości pracy według ogólnie obowiązujących przepisów — przysługuje dodatek za staż pracy w wysokości określonej w § 12 protokołu dodatkowego.

§ 2.1. Za przystąpienie do pracy lub prowadzenie pojazdu w stanie wskazującym użycie alkoholu kierowca traci prawo do dodatku na okres 2 lub 3 lat.

2. Kierowca pojazdu samochodowego może być pozbawiony całkowicie lub częściowo dodatku za staż pracy na okres od 1 do 3 lat w przypadku:

- samowolnego korzystania z pojazdu samochodowego,
- spowodowania zawinionego przez kierowcę wypadku samochodowego,
- powtarzającego się naruszania przepisów regulaminu pracy,
- działania na szkodę zakładu pracy.

3. Utrata prawa do dodatku za staż pracy nie powoduje utraty prawa zaliczania danego okresu do stażu pracy w następnych latach obrachunkowych.

4. Decyzję w sprawie utraty oraz całkowitego lub częściowego pozbawienia dodatku za staż pracy wydaje dyrektor zakładu pracy po zasięgnięciu opinii rady zakładowej.

§ 3.1. Dodatek za staż pracy wypłaca się raz w roku w okresie obchodów „Dnia Budowlanych” lub „Dnia Chemika” lub „Dnia Transportowca i Drógowca” według decyzji dyrektora zakładu pracy.

2. Dodatek za staż pracy oblicza się w procentach od rocznej płacy zasadniczej, wypłaconej kierowcy w ciągu roku obrachunkowego, za który następuje wypłata dodatku.

Dla celów obliczania dodatku za staż pracy oraz ustalenia stażu pracy przyjmuje się rok obrachunkowy obejmujący okres od dnia 1 kwietnia poprzedniego roku kalendarzowego do dnia 31 marca roku, w którym następuje wypłata dodatku za staż pracy.

3. Poza czasem, o którym mowa w § 1, do stażu pracy w zakresie uprawnień do dodatku za staż pracy zalicza się:

- czas pracy w organizacjach społecznych, w przypadkach, gdy kierowca został skierowany do tej pracy z przedsiębiorstwa jednostki organizacyjnej (wymienionego w § 1 i powrócił do pracy w tym przedsiębiorstwie (jednostce) nie później niż w ciągu 30 dni po zakończeniu pracy w organizacji społecznej; czas, w którym kierowca odbywał ćwiczenia lub przeszkolenie wojskowe lub zasadniczą służbę wojskową, jeżeli najpóźniej w ciągu 30 dni od dnia zwolnienia z zasadniczej służby wojskowej, a w ciągu trzech dni zwolnienia z ćwiczeń wojskowych zwyczajnych lub przeszkolenia wojskowego zgłosił się do pracy;

- okresy zaliczane do stażu pracy na podstawie szczególnych przepisów prawnych.

4. Do ustalenia po raz pierwszy dla kierowcy wysokości dodatku za staż pracy przyjmuje się za podstawę staż pracy osiągnięty przez kierowcę do dnia 1 kwietnia 1968 r.

5. Kierowcy pojazdów samochodowych, którym w ramach uprawnień branżowych, przysługuje dodatek za staż pracy na warunkach korzystniejszych niż przewidziane w § 12 protokołu dodatkowego mają prawo do pobierania dodatku według korzystniejszych zasad.

Załącznik nr 6 do protokołu dodatkowego z dnia 12 sierpnia 1967 r.

Ramowe zasady

premiowania kierowców i ich pomocników

§ 1. Premiowaniem mogą być objęci kierowcy pojazdów ciężarowych i ich pomocnicy wynagradzani według czasowego lub akordowego systemu plac oraz kierowcy samochodów osobowych wynagradzani według czasowo-premiowego systemu plac.

§ 2. Premie wypłaca się w okresach miesięcznych z funduszu premiowego, tworzonego w ramach planowanego funduszu plac

kierowców i ich pomocników, z uwzględnieniem korekty według zasad bankowej kontroli funduszu płac z tym, że wysokość funduszu premiowego nie może przekraczać:

- 1) dla kierowców i ich pomocników zatrudnionych w czasowym systemie płac w jednostkach organizacyjnych transportu zorganizowanego — 25% funduszu płac zasadniczych tych pracowników,
- 2) kierowców i ich pomocników zatrudnionych w czasowym systemie płac w jednostkach organizacyjnych transportu niezorganizowanego — 15% funduszu płac zasadniczych tych pracowników,
- 3) dla kierowców i ich pomocników zatrudnionych w akordowym systemie płac — 10% funduszu płac zasadniczych tych pracowników.

§ 3.1. Premię dla kierowców i ich pomocników ustala dyrektor przedsiębiorstwa na wniosek ich bezpośredniego przełożonego z tym, że wysokość premii indywidualnej za okres obrotowy nie może przekroczyć:

- 1) w transporcie zorganizowanym — dla zatrudnionych w czasowym systemie płac:
 - kierowców — 35% wynagrodzenia zasadniczego,
 - pomocników kierowców — 25% wynagrodzenia zasadniczego,
- 2) w transporcie niezorganizowanym — dla zatrudnionych w czasowym systemie płac:
 - kierowców — 25% wynagrodzenia zasadniczego,
 - pomocników kierowców — 15% wynagrodzenia zasadniczego,
- 3) dla kierowców i pomocników kierowców pracujących w systemie akordowym — 15% ich wynagrodzenia zasadniczego.

2. Kierowcom samochodów osobowych z wyjątkiem kierowców, dla których ustalono zryczałtowane wynagrodzenie miesięczne, przysługuje premia w wysokości:

- 1) od 10 do 20 zł dziennie jeżeli indywidualny czas pracy kierowcy nie przekroczył 240 godzin miesięcznie,
- 2) od 8 do 15 zł dziennie jeżeli indywidualny czas pracy kierowcy przekracza 240 godzin miesięcznie.

§ 4.1. Jeżeli na skutek przekroczenia planowanej ilości godzin nadliczbowych nastąpi przekroczenie planowanego funduszu płac kierowców i ich pomocników (z uwzględnieniem ewentualnej korekty zgodnie z zasadami bankowej kontroli funduszu płac) — fundusz premiowy ustalony zgodnie z § 2, zmniejsza się o kwotę przekroczenia, jednak nie niżej niż do 5% funduszu płac zasadniczych kierowców i ich pomocników.

2. W przypadku gdy na skutek obniżenia ilości godzin nadliczbowych powstaną rezerwy w planowanym lub skorygowanym, zgodnie z bankową kontrolą funduszu płac kierowców i ich pomocników, wysokość funduszu premiowego oraz premii indywidualnej dla kierowców i ich pomocników, oprócz kierowców samochodów osobowych zatrudnionych w czasowym systemie płac w jednostkach organizacyjnych transportu zorganizowanego i niezorganizowanego, może być podwyższona nie więcej jednak jak o 10% płacy zasadniczej.

§ 5.1. Premia dla brygad lub poszczególnych kierowców (pomocników kierowców) może być przyznana w przypadku spełnienia warunków określonych w szczegółowych regulaminach Premiowania.

2. Przy przyznawaniu premii, o której mowa w § 3, ust. 1 należy brać pod uwagę:

- wykonanie zleconych zadań przewozowych w czasie ustalonym przez dyspozytora lub w czasie przewidzianym harmonogramem pracy,
- pracę bez reklamacji,
- przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i brak zawinionych przez kierowcę wypadków drogowych,
- dbałość o stan techniczny i wygląd pojazdu,
- przestrzeganie regulaminu pracy.

3. Przy przyznawaniu premii, o której mowa w § 3 ust. 2 należy brać pod uwagę:

- codzienne terminowe podstawienie samochodu jego użytkownikowi,
- przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i brak zawinionych przez kierowcę wypadków drogowych,
- brak skarg i zażaleń użytkowników pojazdu na niewłaściwe wykonywanie obowiązków służbowych przez kierowcę,
- przestrzeganie dyscypliny pracy,
- dbałość o stan techniczny i wygląd pojazdu.

4. Dyrektor przedsiębiorstwa w porozumieniu z radą zakładową może uzależnić wypłatę premii w całości lub w części od spełnienia dodatkowych warunków premiowych.

5. Warunki, od których uzależnia się wypłatę premii powinny być ustalone przed rozpoczęciem okresu, za który premia przysługuje.

§ 6. Premia nie przysługuje, jeżeli warunki od których uzależnione jest przyznanie premii zostały spełnione, lecz nastąpił w ciągu miesiąca wypadek drogowy z winy kierowcy.

§ 7. Szczegółowy regulamin premiowania ustala dyrektor przedsiębiorstwa w uzgodnieniu z radą zakładową.

Załącznik nr 7 do protokołu dodatkowego z dnia 12 sierpnia 1967 r.

Ramowe zasady stosowania akordowego systemu płac kierowców i ich pomocników

§ 1.1. Dyrektorzy przedsiębiorstw mogą w uzgodnieniu z radą zakładową wprowadzić akordowy system pracy dla kierowców i ich pomocników zatrudnionych przy prowadzeniu samochodów ciężarowych i ciągników drogowych.

2. Akordowy system płac kierowców samochodów ciężarowych może być stosowany w formie:

- a) akordu prostego, przy którym zarobek wynika z dwóch oddzielnie zastosowanych cen: ceny za każdą przewiezioną tonę i każdy przejechany kilometr ładowny,
- b) akordu scalonego, przy którym stosowane są ceny wynikające ze scalenia cen za przewiezioną tonę i przejechane kilometry ładowne (za tzw. kursy ładowne) np. za przewóz ładunku lub za 1 kurs na określonej trasie lub za określoną jednostkę pracy wykonywaną przez pojazd samochodowy,
- c) akordu zryczałtowanego, który polega na podpisaniu umowy z kierowcą lub grupą kierowców o wykonanie zadania przewozowego w określonym czasie za ustalonym w umowie zryczałtowanym wynagrodzeniem.

§ 2.1. Do ustalenia jednostkowych cen (stawek) akordowych stosuje się godzinową stawkę akordową w wysokości 7 zł.

2. Dyrektor zjednoczenia nadzorującego przedsiębiorstwo transportowe może wyrazić zgodę na stosowanie godzinowej stawki akordowej w wysokości 8 zł do ustalania w tym przedsiębiorstwie jednostkowych cen (stawek) akordowych pod warunkiem dokonania odpowiednich usprawnień w pracy transportu.

W przypadku, gdy w danym województwie (łącznie z miastami wydzielonymi), są dwa lub więcej rejonowe przedsiębiorstwa transportowe, decyzja w powyższym zakresie może być wydana na podstawie opinii wojewódzkiej komisji norm pracy i taryfikacji.

3. Dyrektorzy jednostek nadrzędnych nad jednostkami organizacyjnymi transportu ciężarowego mogą wyrazić zgodę na stosowanie w tych jednostkach cen akordowych ustalonych zgodnie z ust. 2.

4. Dyrektor Departamentu Zatrudnienia, Pracy i Płac Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych może wyrazić zgodę na stosowanie godzinowej stawki akordowej w wysokości 9,50 zł do ustalania jednostkowych cen (stawek) akordowych na podstawie opinii Resortowej Komisji Norm Pracy.

§ 3.1. Ceny w akordowym systemie płacy wynikają z normy czasu pracy i godzinowej stawki akordowej, o której mowa w § 2.

2. Kierowcy (pomocnicy kierowców) zatrudnieni w akordowym systemie pracy za czas usprawiedliwionych przestoju otrzymują wynagrodzenie według stawki osobistego zaszeregowania.

3. Akordowy system wynagradzania nie może być stosowany w okresie docierania pojazdu.

§ 4.1. Wprowadzenie akordowego systemu pracy uzależnione jest od opracowania właściwych katalogów norm i cen zakładowych oraz ustalenia, jakie rodzaje przewozów będą opłacane według poszczególnych systemów płac.

2. Przed wprowadzeniem akordowego systemu płac kierowców dyrektor przedsiębiorstwa zatwierdzi do stosowania, uzgodniony z właściwym zarządem okręgowym związku zawodowego, regulamin płac kierowców.

3. Regulamin płac kierowców powinien zawierać wyszczególnienie rodzajów przewozów, dokonywanych w systemie akordu prostego, akordu scalonego i akordu zryczałtowanego, jak również wyszczególnienie rodzajów przewozów opłacanych w systemie czasowo-premiowym.

§ 5.1. Katalogi norm i cen akordowych, o których mowa w § 4 ust. 1, ustala się zgodnie z obowiązującymi przepisami; obowiązujące katalogi norm i cen akordowych przed dniem wprowadzenia w życie protokołu dodatkowego należy zrewidować odpowiednio do nowych stawek akordowych i posiadanego funduszu płac.

2. Katalogi cen akordowych stosowane dotychczas mogą pozostać w mocy na podstawie decyzji dyrektora jednostki nadzorczej.

Załącznik nr 8 do protokołu dodatkowego z dnia 12 sierpnia 1967 r.

Tabela

płac i zasady zaszeregowania kierowców samochodów osobowych

§ 1.1. Kierowców samochodów osobowych należy szeregować do grup płac określonych w poniższej tabeli:

Warunki zaszeregowania	Grupa płac	Stawka w zł/godz.	
		„A”	„B”
Kierowca posiadający:			
1) prawo jazdy I, II kategorii	1	5,50	6,50
2) prawo jazdy III kategorii	2	4,70	5,50

2. Pod określeniem „kategoria prawa jazdy” należy rozumieć kategorię ustaloną w rozporządzeniu Ministrów: Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 1 października 1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz. U. nr 61, poz. 295) lub odpowiednio prawo jazdy ustalone w rozporządzeniu Ministrów: Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. nr 85, poz. 616 z późniejszymi zmianami).

§ 2.1. W pierwszym i drugim roku w danym zakładzie pracy kierowcy przysługuje stawka „A” określona w tabeli zawartej w ust. 1, § 1.

2. Po przepracowaniu bez zawnionego wypadku drogowego i nienagannie dwóch lat pracy w danym zakładzie pracy kierowcy przysługuje stawka „B”.

W razie spowodowania zawnionego przez kierowcę wypadku

drogowego, któremu została przyznana stawka „B”, następuje obniżenie stawki na jeden rok do wysokości stawki „A”.

§ 3.1. W przypadku zmiany miejsca pracy kierowca traci prawo do uzyskanej poprzednio stawki „B” jeżeli rozwiązanie umowy o pracę nastąpiło wskutek wypowiedzenia przez pracownika lub gdy zwolnienie przez zakład pracy nastąpiło ze skutkiem natychmiastowym z winy pracownika.

2. Kierowca zachowuje prawo do uzyskanej stawki „B” wówczas, gdy rozwiązanie umowy o pracę nastąpiło wskutek wypowiedzenia przez pracownika, jeżeli zmiana miejsca pracy następuje przy przejściu z transportu nieorganizowanego do transportu zorganizowanego, a przerwa między jednym i drugim zatrudnieniem była nie dłuższa niż 3 miesiące.

3. Do kierowców autobusów, samochodów ciężarowych lub specjalnych, którzy ze względu na stan zdrowia lub osiągnięcie wieku 60 lat przeszli do pracy na samochodach osobowych ma odpowiednie zastosowanie postanowienie § 5 załącznika nr 1 do protokołu.

Załącznik nr 9 do protokołu dodatkowego z dnia 12 sierpnia 1967 r.

Wykaz

prac wykonywanych w warunkach szkodliwych dla zdrowia i uciążliwych i tabela 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, nafcie, acetonie, spirytusie — przy zatrudnieniu bez przerwy w ciągu dnia pracy,
- 2) czyszczenie ręczne (plukanie) 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 nasycenie elektrolitem (elektrolizer) przy produkcji ogniów i baterii,
- 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 palacze przy ręcznym zasypywaniu palenisk i oczyszczaniu popielników (rusztów) przy zatrudnieniu bez przerwy w ciągu dnia pracy,
- 6) odtłuszczenie z ładu,
- 7) natryskiwanie podwozi olejami gazowymi,
- 8) szlifowanie i polerowanie metali na sucho,
- 9) rozcieńczanie farb i lakierów,
- 10) hartowanie stali,
- 11) naprawa akumulatorów,

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

- 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 spalinowych 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,
- 20) naprawa wewnątrz zbiorników cementowagonów i cementosamochodów i przedmuchiwanie sprężonym powietrzem.

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 oczyszczenie wyformowanych płyt akumulatorowych przed zmontowaniem,
- 6) montowanie akumulatorów — składanie ogniwi,
- 7) lutowanie płyt i połączeń akumulatorów,
- 8) miniowanie,

- 9) metalizacja natryskowa,
- 10) piaskownicy i pomoc,
- 11) przetapianie i rafinacja ołowiu lub antymonu, odlewanie kulek ołowianych, płyt akumulatorów,
- 12) wewnętrzne spawanie zbiorników cementowagonów i cementosamochodów.

Uwaga: Przy zbiegu dwóch dodatków — przysługuje dodatek wyższy.

49.

**PISMO OKÓLNE NR 24
MINISTERSTWA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU
MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH**

z dnia 1 września 1967 r.

w sprawie zezwolenia na odstąpienie od postanowień Polskiej Normy

(znak: TE3-0/0525/67)

Ministerstwo Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych — Departament Techniki podaje, że zgodnie z decyzją Prezesa Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z dnia 23 sierpnia 1967 r. znak: DT4-034-171 zostało udzielone zezwolenie na odstąpienie od postanowień Polskiej Normy PN-59/C-87020 „Nawozy sztuczne. Wapniak mielony rolniczy” w zakresie pkt 2.2.c, polegające na dopuszczeniu w Cementowni „Warta” produkcji wapniaka mielonego rolniczego o pozostałości na sicie o wymiarach boków oczek kwadratowych 0,32 mm najwyżej 50%, zamiast 20% według wymagań normy oraz w zakresie pkt 2.2.b, polegające na dopuszczeniu w Kieleckich Zakładach Terenowych Przemysłu Wapienniczego produkcji wapniaka o podwyższonej wilgotności najwyżej 8%, zamiast 5% według wymagań normy. Zezwolenie ważne jest od dnia 30 czerwca 1968 r.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
w z. H. Walecz

**WARUNKI PRENUMERATY
DZIENNIKÓW URZĘDOWYCH NA ROK 1968**

Cena jednego kompletu w prenumeracie wyłącznie rocznej wynosi:

Dziennik Budownictwa, Dziennik Urzędowy	zł 90.—
Dziennik Urzędowy Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych	zł 42.—

Wpłaty na prenumeratę przyjmują wszystkie oddziały i delegatury „Ruch” przez cały rok kalendarzowy.

Wpłaty przyjmuje także Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23 na konto PKO Warszawa, nr 1-6-100020.

Na blankiecie PKO należy zaznaczyć tytuł, liczbę egzemplarzy oraz okres prenumeraty Dziennika.

Ewentualną korespondencję dotyczącą prenumeraty oraz reklamacje należy kierować do tej placówki, w której dokonano wpłaty.

Sprzedaż poszczególnych numerów Dzienników (z roku bieżącego i z lat ubiegłych) prowadzi księgarnia „Dom Książki”, Warszawa, ul. Nowotki 12, tel. 31-14-17, w godz. 11.00 — 19.00.

Księgarnia przyjmuje także zamówienia pisemne i realizuje je za zaliczeniem pocztowym.

KOMUNIKAT I

W Dzienniku Ustaw ogłoszono:

w nr 35 z 26.8.67 r., poz. 177 rozporządzenie Rady Ministrów z 18.8.67 r. w sprawie stosowania przepisów ustawy o bezpieczeństwie i higienie pracy do osób stale wykonujących pracę na innej podstawie niż stosunek pracy;

w nr 40 z 21.10.67 r., poz. 203 rozporządzenie Rady Ministrów z 26.9.67 r. w sprawie zasad określania wysokości kar pieniężnych wymierzanych zakładom za przekraczanie ilości pyłów dopuszczalnych do wydalenia do powietrza atmosferycznego.

W Monitorze Polskim ogłoszono:

w nr 36 z 1.7.67 r., poz. 168 zarządzenie Przewodniczącego Komitetu Nauki i Techniki z 16.6.67 r. w sprawie wytycznych dotyczących ramowego zakresu dokumentacji technicznej oraz etapów przygotowania i uruchomienia produkcji nowych maszyn i urządzeń;

poz. 173 zarządzenie Prezesa Centralnego Urzędu Jakości i Miar z 17.6.67 r. w sprawie upoważnienia niektórych jednostek państwowych i organizacji społecznych do przyznawania prawa do oznaczania wyrobów znakami jakości;

poz. 174 obwieszczenie Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z 14.6.67 r. w sprawie ogłoszenia ustanowionych Polskich Norm;

poz. 175 obwieszczenie Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z 15.6.67 r. w sprawie ogłoszenia ustanowionych norm branżowych;

w nr 37 z 7.7.67 r., poz. 177 uchwałę Rady Ministrów nr 136 z 16.6.67 r. w sprawie bodźców ekonomicznych do rozwoju produkcji wyrobów oznaczonych znakiem jakości;

poz. 178 zarządzenie Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z 30.5.67 r. w sprawie trybu opiniowania dokumentacji inwestycji w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz wymagań sanitarno-higienicznych;

poz. 179 zarządzenie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 24.6.67 r. w sprawie ustalenia kosztów zestawu materiałów budowlanych potrzebnych na wybudowanie 4-izbowego domu mieszkalnego o standardowym wyposażeniu za rok 1966;

poz. 181 zarządzenie Ministra Przemysłu Ciężkiego z 17.6.67 r. w sprawie gospodarowania surowcami wtórnymi metali;

poz. 182 zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z 23.6.67 r. w sprawie pomocy i asysty organów Milicji Obywatelskiej przy wykonywaniu czynności egzekucyjnych;

poz. 184 zarządzenie Przewodniczącego Komitetu Drobnej Wytwórczości z 17.6.67 r. w sprawie gospodarowania niemetalicznymi surowcami wtórnymi;

poz. 185 zarządzenie Przewodniczącego Komitetu Drobnej Wytwórczości z 17.6.67 r. o ustaleniu wykazu surowców wtórnych podlegających zagospodarowaniu oraz wykazu jednostek upoważnionych do skupu tych surowców;

nr 39 z 15.7.67 r., poz. 189 zarządzenie Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z 30.6.67 r. w sprawie zakresu organizacji i trybu działania organów bilansowania i rozdziału robót budowlano-montażowych;

nr 40 z 18.7.67 r., poz. 191 zarządzenie Ministra Finansów z 30.6.67 r. w sprawie szczegółowych zasad gospodarki finansowej instytucji naukowo-badawczych;

nr 41 z 24.7.67 r., poz. 196 zarządzenie Przewodniczącego Komisji Planowania z 7.7.67 r. w sprawie rozszerzenia wykazu przedmiotów nie zaliczanych do środków trwałych;

nr 42 z 28.7.67 r., poz. 201 uchwałę Rady Ministrów nr 178 z 20.7.67 r. w sprawie zasad organizacji rzeczoznawstwa;

poz. 203 uchwałę Rady Ministrów nr 186 z 25.7.67 r. w sprawie ryczałtów za noclegi w podróży służbowych;

nr 44 z 5.8.67 r., poz. 212 zarządzenie Przewodniczącego Komitetu Nauki i Techniki z 20.7.67 r. w sprawie jednostek wiodących w zakresie prac naukowo-badawczych;

poz. 213 zarządzenie Ministra Finansów z 20.7.67 r. w sprawie

gospodarki finansowej generalnych dostawców podporządkowanych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych;

nr 45 z 11.8.67 r., poz. 222 zarządzenie Ministra Finansów z 29.7.67 r. w sprawie ewidencji księgowej niektórych przedmiotów nietrwałych w przedsiębiorstwach wykonawstwa inwestycyjnego;

poz. 230 pismo okólne nr 54 Prezesa Rady Ministrów z 9.8.67 r. w sprawie zapewnienia ciągłości pracy pracownikom dojeżdżającym do pracy w razie podjęcia pracy w pobliżu miejsca zamieszkania;

nr 46 z 16.8.67 r., poz. 232 obwieszczenie Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z 1.8.67 r. w sprawie ogłoszenia ustanowionych Polskich Norm;

nr 47 z 23.8.67 r., poz. 237 instrukcję Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z 4.8.67 r. w sprawie postępowania przy zawieraniu i wykonywaniu umów sprzedaży i umów dostawy związanych z obrotem z zagranicą pomiędzy jednostkami gospodarki społecznej;

nr 49 z 6.9.67 r., poz. 247 obwieszczenie Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z 23.8.67 r. w sprawie ogłoszenia ustanowionych norm branżowych;

nr 50 z 14.9.67 r., poz. 249 zarządzenie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 29.8.67 r. w sprawie ustalenia norm ubytków naturalnych dla niektórych materiałów budowlanych;

poz. 252 obwieszczenie Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z 29.8.67 r. w sprawie ogłoszenia ustanowionych Polskich Norm;

nr 51 z 20.9.67 r., poz. 254 zarządzenie Ministra Górnictwa i Energetyki z 1.9.67 r. w sprawie ogólnych zasad eksploatacji urządzeń energetycznych;

poz. 255 zarządzenie Ministra Górnictwa i Energetyki z 1.9.67 r. w sprawie eksploatacji kotłów rusztowych na paliwo stałe;

poz. 256 zarządzenie Ministra Górnictwa i Energetyki z 1.9.67 r. w sprawie opłat za egzaminy osób zatrudnionych przy eksploatacji urządzeń energetycznych oraz wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych;

nr 52 z 23.9.67 r., poz. 261 zarządzenie Prezesa Wyższego Urzędu Górniczego z 9.9.67 r. w sprawie zasad sporządzania oraz trybu zatwierdzania planów ruchu zakładów górniczych;

poz. 262 obwieszczenie Ministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego z 5.9.67 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu uchwały nr 109 Rady Ministrów z 16.3.63 r. w sprawie zasad współpracy pomiędzy szkołami wyższymi i wyższymi szkołami zawodowymi a jednostkami organizacyjnymi gospodarki społecznej;

nr 53 z 29.9.67 r., poz. 264 obwieszczenie Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z 19.9.67 r. w sprawie ogłoszenia ustanowionych norm branżowych;

poz. 265, obwieszczenie Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z 19.9.67 r. w sprawie ogłoszenia ustanowionych Polskich Norm.

W Dzienniku Budownictwa ogłoszono:

w nr 7 z 27.6.67 r., poz. 43 zarządzenie nr 26 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 11.3.67 r. w sprawie wytycznych technicznych projektowania zakładów usługowych;

poz. 44 zarządzenie Ministra Gospodarki Komunalnej oraz Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 10.9.67 r. w sprawie ustanowienia wytycznych technicznych projektowania zakładów produkcji kwaciarskiej;

poz. 45 zarządzenie Ministra Gospodarki Komunalnej oraz Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 14.2.67 r. w sprawie ustanowienia wytycznych technicznych projektowania obiektów stacji uzdatniania wody do celów pitnych;

poz. 46 zarządzenie nr 145 Ministra Komunikacji z 28.6.67 r.

w sprawie projektowania pomieszczeń kolejowych automatycznych central telefonicznych;

poz. 47 zarządzenie nr 47 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 19.4.67 r. w sprawie wskaźników zapotrzebowania terenów przemysłowo-składowych;

poz. 48 zarządzenie nr 59 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 25.4.67 r. w sprawie trybu i zakresu prac związanych ze sporządzaniem danych wyjściowych oraz założeń kosztorysowych do części kosztowych projektów inwestycji;

poz. 49 zarządzenie nr 295 Ministra Komunikacji z 19.12.66 r. w sprawie projektowania stalowych mostów kolejowych i kolejowo-drogowych;

poz. 50 zarządzenie nr 27 Ministra Komunikacji z 9.2.67 r. w sprawie projektowania rusztowań dla budowy mostów stalowych, żelbetonowych lub z betonu sprężonego;

poz. 51 zarządzenie nr 28 Ministra Komunikacji z 9.2.67 r. w sprawie projektowania kabin sekcyjnych PKP na napięcie 3 kV prądu stałego;

poz. 52 zarządzenie nr 93 Ministra Komunikacji z 27.4.67 r. zmieniające zarządzenie w sprawie dodatkowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki hangarów i wież kontroli ruchu, zaliczone do budownictwa specjalnego komunikacyjnego w zakresie lotnictwa cywilnego;

poz. 53 okólnik nr 6 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 29.5.67 r. w sprawie stosowania i adaptacji projektów typowych dźwigarów strunobetonowych;

w nr 8 z 14.7.67 r., **poz. 54** zarządzenie nr 63 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 12.5.67 r. w sprawie zatwierdzenia katalogu jednolitych (powszechnie obowiązujących) norm i cen akordowych;

poz. 55 zarządzenie nr 64 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 20.5.67 r. w sprawie stosowania w budownictwie nowych materiałów, elementów i konstrukcji budowlanych oraz nowych metod budowy;

poz. 56 zarządzenie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych oraz Ministra Gospodarki Komunalnej z 20.10.66 r. w sprawie ustanowienia normatywu technicznego projektowania pompowni dla wodociągów komunalnych;

poz. 57 pismo ogólne nr 18 Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 22.6.67 r. w sprawie wykazu nieaktualnych przepisów dotyczących typizacji w budownictwie;

w nr 9 z 31.7.67 r., **poz. 58** zarządzenie nr 166 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 26.9.66 r. w sprawie ustanowienia wytycznych technicznych projektowania piekarni zmechanizowanych o zdolności produkcyjnej od 12 do 45 ton w ciągu 16 godzin;

poz. 59 zarządzenie nr 1 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 3.1.67 r. w sprawie ustanowienia normatywu technicznego projektowania budynków kolejowych — budynku małych dworców;

poz. 60 zarządzenie nr 2 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 3.1.67 r. w sprawie ustanowienia normatywu technicznego projektowania budynków kolejowych — budynku przystanków osobowych;

poz. 61 zarządzenie nr 78 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 14.7.67 r. zmieniające zarządzenie w sprawie stawek narzutów na normatywne koszty bezpośrednie oraz dodatkowych kosztów robót budowlanych i montażowych;

poz. 62 zarządzenie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych oraz Ministra Gospodarki Komunalnej z 20.10.66 r. w sprawie ustanowienia normatywu technicznego projektowania przepompowni dla kanalizacji komunalnych;

poz. 63 zarządzenie nr 108 Ministra Komunikacji z 18.5.67 r. w sprawie warunków technicznych wytwarzania i stosowania past, zapraw i mas asfaltowo-wapiennych i asfaltowo-wodnych przy budowie i utrzymaniu nawierzchni drogowych;

poz. 64 zarządzenie nr 117 Ministra Komunikacji z 29.5.67 r.

w sprawie laboratoryjnego projektowania mieszanek cementowo-gruntowych i laboratoryjnej kontroli wykonawstwa robót przy stabilizacji gruntów cementem do celów drogowych;

poz. 65 zarządzenie nr 122 Ministra Komunikacji z 5.6.67 r. w sprawie ustalenia cennika prac projektowych budownictwa komunikacyjnego w zakresie linii kolejowych, węzłów i stacji;

poz. 66 zarządzenie nr 135 Ministra Komunikacji z 16.6.67 r. w sprawie projektowania miejsc postojowych;

poz. 67 zarządzenie nr 140 Ministra Komunikacji z 21.6.67 r. w sprawie wprowadzenia wzorów dziennika budowy i księgi obmiarów dla robót budowlanych budownictwa specjalnego w zakresie komunikacji;

poz. 68 zarządzenie nr 13 Prezesa Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej z 21.5.66 r. w sprawie wytycznych technicznych projektowania rowów utleniających;

poz. 69 zarządzenie nr 28 Prezesa Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej z 14.6.67 r. w sprawie wytycznych technicznych projektowania krat płaskich z mechanicznym usuwaniem skratek;

poz. 70 zarządzenie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych oraz Ministra Gospodarki Komunalnej z 18.7.67 r. zmieniające zarządzenie w sprawie wytycznych wyposażenia i wykończenia mieszkań i budynków mieszkalnych typu miejskiego;

poz. 71 okólnik Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, Ministra Gospodarki Komunalnej oraz Ministra Handlu Wewnętrznego z 6.6.67 r. w sprawie stosowania i realizacji wskaźników wykorzystania terenów zainwestowania miejskiego w zakresie podstawowej sieci zakładów gastronomicznych.

KOMUNIKAT II

Zostały wydane, a nie są ogłoszone w Dzienniku Urzędowym następujące akty normatywne:

Zarządzenia Ministra:

- nr 86 z 12.8.67 r. znak: OR4-003/P3/67 w sprawie zmiany nazwy i przedmiotu działania przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Kaliskie Zakłady Produkcji Betonów „Kalibet”;
- nr 87 z 12.8.67 r. znak: OR4-003 P2/67 w sprawie przekazania kopalni w Gartatowicach,
- nr 88 z 12.8.69 r. znak: OR3-003-B19/67 w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Zielonogórskie Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich,
- nr 90 z 21.8.67 r. znak: OR3-033/B11/67 w sprawie zmiany nazwy przedsiębiorstwa państwowego Gostynińskie Przedsiębiorstwo Produkcji Pomocniczej Budownictwa,
- nr 91 z 25.8.67 r. znak: OR4-003/P2 67 w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Zakłady Przemysłu Wapienniczego „Tarnów Opoleski” w Budowie,
- nr 94 z 29.8.67 r. znak: OR3-033/B11/67 w sprawie zmiany siedziby przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Pruszkowskie Przedsiębiorstwo Budowlane,
- nr 95 z 31.8.67 r. znak: OR3-033-B10/67 w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Łowickie Przedsiębiorstwo Budowlane,
- nr 97 z 16.9.67 r. znak: OR3-033-B13/67 w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego „Opole”,
- nr 99 z 27.9.67 r. znak: OR3-033-B18 w sprawie zmiany nazwy i przedmiotu działania przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Instalacji Sanitarnych i Elektrycznych we Wrocławiu,
- nr 100 z 27.9.67 r. znak: OR3-033-B18 w sprawie zmiany nazwy i przedmiotu działania przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Wrocławskie Przedsiębiorstwo Instalacji Sanitarnych i Elektrycznych,
- nr 101 z 27.9.67 r. znak: OR3-003-B18 w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Wrocławskie Przedsiębiorstwo Instalacji Elektrycznych „Winel”;

12. nr 102 z 28.9.67 r. znak: OR3-033-B3 w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych,
 13. nr 105 z 13.10.67 r. znak: KA 7/67 w sprawie nadania imienia Michała Demakowa Zasadniczej Szkole Budowlanej dla Pracujących Przedsiębiorstwa Przemysłowego Budowy Huty im. Lenina w Krakowie — Nowej Hucie,
 14. nr 106 z 13.10.67 r. znak: OR4-003/P w sprawie wyznaczenia zjednoczenia wiodącego w zakresie rozwoju produkcji kaolinu,
 15. nr 107 z 13.10.67 r. znak: OR4-003/P w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Zakłady Produkcji Żelbetowych Elementów Prefabrykowanych „Iisów” w Budowie,
 16. nr 108 z 14.10.67 r. znak OR4-003/P4 w sprawie zmiany siedziby przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Bydgoskie Zakłady Wapienno-Piaskowe,
 17. nr 109 z 18.10.67 r. znak: OR4-003/P10 w sprawie połączenia przedsiębiorstw państwowych pod nazwą Częstochowskie Zakłady Okuć i Instalacji Budowlanych i Częstochowska Fabryka Okuć Budowlanych,
 18. nr 110 z 21.10.67 r. znak: KA/7/67 w sprawie otwarcia Zasadniczej Szkoły Budowlanej dla Pracujących Nr 2 Łódzkiego Zjednoczenia Budownictwa w Łodzi,
 19. nr 111 z 21.10.67 r. znak: OR3-033/B2 w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Bydgoskie Przedsiębiorstwo Instalacji Elektrycznych”,
 20. nr 112 z 23.10.67 r. znak: OR3-033/B8 w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Kraśnickie Przedsiębiorstwo Budowlane”,
 21. nr 113 z 23.10.67 r. znak: OR3-033/B4 w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Kieleckie Przedsiębiorstwo Instalacji Budownictwa”,
 22. nr 114 z 26.10.67 r. znak: KA/7/67 w sprawie otwarcia Szkoły Mistrzów Budowlanych dla Pracujących Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego „Petrobudowa” w Płocku.
- Zarządzenia Ministrów: Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych oraz Przemysłu Ciężkiego:**
23. z 28.8.67 r. w sprawie realizacji budowy Kompleksu Walcowni Srednio-Drobnej w Hucie Warszawa,
 24. z 31.10.67 r. w sprawie rozruchu Kompleksu Walcowni Srednio-Drobnej w Hucie Warszawa.
- Pisma okólne Ministerstwa:**
25. nr 25 z 12.9.67 r. znak: IN7/1127/67 w sprawie opiniowania i opracowywania koreferatów dotyczących projektów inwestycji rozpatrywanych i zatwierdzanych przez Komisję Oceny Projektów Inwestycyjnych jednostek podległych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych,
 26. nr 27 z 20.10.67 r. znak: OR5-035/67 w sprawie interpretacji przepisów dotyczących działalności zespołów usług projektowych,

Redakcja

MINISTERSTWO BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH, Departament Organizacji

Warszawa, ul. Wspólna 2, tel. 21-05 w. 585

Administracja i Wydawca:

OŚRODEK INFORMACJI TECHNICZNEJ I EKONOMICZNEJ W BUDOWNICTWIE

Warszawa ul. Senatorska 27, tel. 27-09-75.