



DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEN KOMUNIKACYJNYCH

Warszawa, 28 lutego 1951

Nr 5

Poz. 42-44

T R E Ś Ć :

DZIAŁ URZĘDOWY.

C z ę ś ć A.

Komunikacja kolejowa.

Sprawy taryfowe.

Poz. 42 — Zarządzenie Ministra Komunikacji z 27 lutego 1951 w sprawie zmiany Taryfy towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii wąskotorowych.

Poz. 43. Zarządzenie Ministra Komunikacji z 27 lutego 1951 w sprawie wprowadzenia dodatku II do Międzynarodowej taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych w komunikacji Polska — Szwajcaria (Spis taryf nr 255-II).

Obwieszczenia.

1. Odwołanie zarządzeń DOKP.
2. Potwierdzenie zarządzeń DOKP.

C z ę ś ć B.

Komunikacja drogowa.

Poz. 44 — Zarządzenie Ministra Komunikacji z 8 lutego 1951 o ustaleniu stawek wynagrodzenia za dostarczone mechaniczne środki przewozowe.

Obwieszczenie.

Uchylenie zarządzenia z 18 listopada 1948 w sprawie trybu postępowania przy sprzedaży nietypowych, nadetatowych i zbędnych pojazdów mechanicznych, użytkowanych przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe.

DZIAŁ URZĘDOWY.

C z ę ś ć A.

KOMUNIKACJA KOLEJOWA.

Sprawy taryfowe.

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt. 9) ustawy z 12 czerwca 1924 o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. nr 57, poz. 580), w brzmieniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 29 lutego 1928 (Dz. U. R. P. nr 25, poz. 214), zarządzam, co następuje:

Poz. 42. Zarządzenie Ministra Komunikacji z 27 lutego 1951 w sprawie zmiany Taryfy towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii wąskotorowych.

W Taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii wąskotorowych, w rozdz. 1, § 1, pkt. 1 po lit. j) dodaje się: „k) Nasielska“, a dotychczasowe oznaczenia „k) i l)“ otrzymują oznaczenia „l) i k)“.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Poz. 43. Zarządzenie Ministra Komunikacji z 27 lutego 1951 w sprawie wprowadzenia w życie dodatku II do Tymczasowej międzynarodowej taryfy kolejowej na przewóz przesyłek ekspresowych między Polską, Austrią, Czechosłowacją, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Szwajcarią z drugiej strony.

Z ważnością od 15 marca 1951 wprowadza się w życie dodatek II do Tymczasowej międzynarodowej taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych w komunikacji między Polską a Szwajcarią.

Dodatek ten zawiera nowe opłaty dla komunikacji z Polską w relacjach prowadzących przez Niemcy Zachodnie.

MINISTER KOMUNIKACJI
J. Rabanowski

OBWIESZCZENIA.**1. Odwołanie zarządzeń DOKP.**

- 1) DOKP w Krakowie odwołała z dniem 8 lutego 1951 zarządzenie swe z 17 października 1950 w sprawie podwyższenia składowego na st. Kraków Główny Towarowy (Dz. T. i Z. K. nr 35, poz. 293).
- 2) DOKP w Warszawie odwołała z dniem 6 lutego 1951 zarządzenie swe z 24 listopada 1950 w sprawie ograniczeń przewozowych na kolei wąskotorowej Nasielsk-Pułtusk.
- 3) DOKP w Poznaniu wznowiła z dniem 21 lutego 1951 ruch pociągów na odcinku Odrycko — Głogów.

2. Potwierdzenie zarządzeń DOKP.

Na podstawie § 5 pkt. 6 RPT potwierdza się zarządzenia:

- 1) DOKP w Łodzi z 15 lutego 1951 w sprawie wstrzymania do 25 lutego 1951 włącznie przyjmowania do przewozu drewna długiego z przeznaczeniem do stacji Rzeszów oraz ograniczenia od 26 lutego 1951 do odwołania przyjmowania tych przesyłek do jednego wagonu dziennie od stacyj DOKP we Wrocławiu, w Warszawie i Łodzi,
- 2) DOKP w Lublinie z 10 lutego 1951 w sprawie wstrzymania do 10 marca 1951 przyjmowania do przewozu przesyłek gliny od st. Wąchock i Jarocin do st. Ostrowiec Św.

C z ę ś ć B.**KOMUNIKACJA DROGOWA.****Poz. 44. Zarządzenie Ministra Komunikacji z 8 lutego 1951 o ustaleniu stawek wynagrodzenia za dostarczone mechaniczne środki przewozowe.**

Na podstawie art. 15 ust. 3 ustawy z 18 lipca 1950 o dostarczaniu środków przewozowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa publicznego w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 322) zarządza się co następuje:

§ 1.

Na wynagrodzenie za dostarczenie mechanicznego środka przewozowego (samochodu, ciągnika, przyczepy, autobusu lub motocykla) w myśl przepisów powołanej na wstępie ustawy składa się:

- 1) zwrot kosztów jego utrzymania, niezależnych od przebytej przez niego drogi, lecz zależnych od czasu, przez jaki był używany,
- 2) zwrot kosztów jego użycia, zależnych od przebytej przez niego drogi.

§ 2.

1. Wynagrodzenie za czas użycia mechanicznego środka przewozowego oblicza się w złotych za każdą rozpoczętą godzinę użycia.
2. Wynagrodzenie za drogę przebytą przez dostarczony mechaniczny środek przewozowy oblicza się w złotych za każdy kilometr przebytej drogi.

§ 3.

Jednostkowe stawki wynagrodzenia, określonego w § 1, ustalone są w tabelach, stanowiących załączniki 1, 2 i 3 do niniejszego zarządzenia.

§ 4.

Podstawę do rozliczeń za dostarczone mechaniczne środki przewozowe stanowi karta drogową jako dokument, stwierdzający przebieg pojazdu w kilometrach (druk karty drogowej wzór Nr. SM-101, Sm-102).

§ 5.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER KOMUNIKACJI
wz. J. Popielas

Załącznik Nr. 1.

TABELA

kosztów niezależnych od przebiegu w zł na 1 godzinę oraz kosztów zależnych od przebiegu w zł na 1 km.

L p.	GRUPY POJAZDÓW OSOBOWYCH i MOTOCYKLI	z ł o t y c h	
		na 1 godz.	na 1 km.
1	2	3	4
1.	Samochody osobowe do 3.000 cm ³ wyłącznie	2,50	0,75
	„ „ do 3.000 cm ³ i powyżej	2,50	1,05
2.	Motocykle bez względu na model		
	a) solo	1,30	0,35
	b) z wózkiem bocznym	2,50	0,40

O b j a ś n i e n i a :

1. W kosztach niezależnych od przebiegu rubr. 3 mieszczą się koszty wynagrodzenia kierowcy za wyjątkiem 2 a) i inne koszty utrzymania niezwiązane z jazdą.
2. W kosztach zależnych od przebiegu rubr. 4 mieszczą się koszty paliwa, smarów, obsługi zapobiegawczej i napraw oraz koszty umorzenia wartości gum i pojazdu.
3. Suma kosztów z rubr. 3 za czas i kosztów z rubr. 4 za przebieg stanowi całkowity koszt za pewien okres czasu np.: samochód osobowy 1.500 cm³ był dostarczony na przeciąg 48 godzin i w tym czasie wykonał przebieg 120 km. Obliczenie ogólnego kosztu wyniesie:

za czas 48 godz. x 2,50 = 120.— zł.

za przebieg 120 km. x 0,75 = 90.— zł.

Razem zwrot kosztów dostarczenia w ciągu 48 godz. = 210.— zł.

Załącznik Nr. 2.

TABELA

kosztów niezależnych od przebiegu w zł na 1 godzinę oraz kosztów zależnych od przebiegu w zł na 1 km.

L. p.	GRUPY POJAZDÓW MECHANICZNYCH TOWAROWYCH	zł godz.	zł na 1 km		
			bez przy- czepy	ciągnący przyczepę	przy- czepę
1	2	3	4	5	6
1	Samochód na benzynę o ładowności poniżej 3t.	2,50	1,45	—	—
2	„ „ „ „ 3 do 4 t. wyłącznie	2,50	1,65	1,85	—
3	„ „ „ „ 3 do 4 t. wył. trzyosiowy	2,50	1,85	2,05	—
4	„ „ „ „ 4 t. i wyżej	3,30	1,95	2,15	—
5	„ „ „ „ 4 t. i wyż. trzyosiowy	3,30	2,20	2,50	—
6	„ „ na olej gaz. „ poniżej 4 t.	2,50	1,20	1,30	—
7	„ „ „ „ 4 t. i wyżej	3,30	1,70	1,85	—
8	„ „ „ „ 4 t. i wyż. trzyosiowy	3,30	2,00	2,25	—
9	Ciągnik na benzynę typu rolniczego	2,50	—	1,50	—
10	„ „ olej gazowy o ładow. (np. URSUS)	2,50	—	1,10	—
11	„ „ „ „ STEYR i Zeťor	2,50	—	0,95	—
12	Przyczepa dwuosiowa bez hamulców lub z hamulcami najazdowymi	—	—	—	0,20
13	Przyczepa dwuosiowa z hamulcami zespolonymi (z kabiny kierowcy)	—	—	—	0,55
14	Przyczepa trzyosiowa z hamulcami zespolonymi	—	—	—	0,75

O b j a ś n i e n i a :

A. Ciągniki siodłowe należy uważać za samochód o ładowności naczepu.

Ciągniki samochodowe (KAELBLE, KRUPP, MAN, FAUN itp.) uważać za samochód na olej gazowy o ładowności ponad 4 t. ciągnące przyczepę (L.p. 7) i dodawać koszt przebiegu ciągniętych przyczep.

Jeżeli samochód pracuje z przyczepą należy dodać do kosztu zależnego od przebiegu dla samochodu ciągnącego (rubr. 5) koszty zależne od przebiegu dla jednej lub więcej przyczep (rubr. 6).

B. Przykład 1. do obliczenia zwrotu kosztów.

Samochód FIAT 626 o ładowności 3,5 t. pracował z przyczepą o hamulcach pneumatycznych zespolonych. Koszt przebiegu samochodu wg. L.p. 6 rubr. 5 wynosi zł. 1,30, gdyż samochód ciągnął przyczepę. Koszt przebiegu przyczepy wg. L.p. 13 rubr. 6. wynosi zł. 0,55. Razem koszt zależny od przebiegu samochodu z przyczepą wynosi zł. 1,85 za 1 km.

Przykład 2. Ciągnik URSUS 45 ciągnął 2 przyczepy po 3 t. każda.

Koszt przebiegu ciągnika wg. L.p. 10 rubr. 5 wynosi zł. 1,10.

Koszt przebiegu przyczep z hamulcami najazdowymi wg. L.p. 12 rubr. 6 wynosi $2 \times 0,20 \text{ zł.} = 0,40 \text{ zł.}$ Razem koszt zależny od przebiegu ciągnika z dwoma przyczepami wynosi zł. 1,50 za 1 km.

C. Objaśnienie pod tabelą Nr. 1 odnosi się w całości również do tabeli Nr. 2.

Załącznik Nr. 3.

TABELA

kosztów niezależnych od przebiegu w zł na 1 godzinę oraz kosztów zależnych w zł na 1 km.

L. p.	GRUPY AUTOBUSÓW	w złotych	
		na 1 godz.	na 1 km
1	2	3	4
1	Autobus na benzynę miejsc siedzeniowych poniżej 20	2,50	1,50
2	" " " " " " od 20 do 36 wylącz.		1,75
3	" " " " " " j. w. trzyosiowy		1,90
4	" " " " " " 36 i wyżej		2,10
5	" " " " " " j. w. trzyosiowy	3,50	2,40
6	" na olej gazowy " " " " " " poniżej 36		1,25
7	" " " " " " " " " " " " 36 i wyżej		1,85
8	" " " " " " " " " " " " jak wyżej trzyoś.		2,20

Objaśnienie do tabeli Nr. 1 odnosi się również do tabeli Nr. 3.

Autobus podlegający obowiązkowi, wynikającemu z ustawy powołanej we wstępie zarządzenia Ministra Komunikacji, używa w czasie wykonywania świadczeń usługowych karty drogowej samochodu osobowego, druk wzór SM-101 (zgodnie z instrukcją o prowadzeniu kart drogowych pojazdów mechanicznych § 1 pkt. 4 — (Dz. T. i Z. K. z 1949 nr 37, poz. 273).—

OBWIESZCZENIE.

Uchylenie zarządzenia z 18 listopada 1948 w sprawie trybu postępowania przy sprzedaży nietypowych, nadetatowych lub zbędnych pojazdów mechanicznych, użytkowanych przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe.

W związku z uchwałą Prezydium Rządu z 2 listopada 1950 w sprawie przekazywania zbędnych i nadetatowych remanentów motoryzacyjnych (Monitor Polski nr A-123, poz. 1528) straciło moc obowiązującą zarządzenie Ministrów: Przemysłu i Handlu, Komunikacji oraz Skarbu z 18 listopada 1948 w sprawie trybu postępowania przy sprzedaży nietypowych, nadetatowych lub zbędnych pojazdów mechanicznych, użytkowanych przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe (Dz. T. i Z. K. z 1949 nr 1, poz. 8).