

E LIPSKI

WYJAŚNIENIE PRZEPISÓW REGULAMINU PŁAC PRACOWNIKÓW SAMOCHODOWYCH

Wobec niejednolitego interpretowania przepisów regulaminu płac pracowników samochodowych, stanowiącego załącznik do zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z 7 maja 1952 r. (M P Nr A-46, poz. 642), oraz z uwagi na wątpliwości, jakie nasuwają się prezydiom rad narodowych przy regulowaniu zagadnień nie objętych wspomnianym regulaminem, a dotyczących się tego rodzaju pracowników, wyjaśnienia się, co następuje:

1. a) Zgodnie z rozdziałem XVI wyżej powołanego regulaminu stosunek służbowy personelu dyspozycyjnego i innych pracowników umysłowych, zatrudnionych w transporcie, oparty jest na przepisach rozporządzenia z 16.III. 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. Nr 35, poz. 323);

b) stosunek służbowy kierowców samochodowych, ich pomocników oraz pracowników warsztatowych

regulują przepisy rozporządzenia o umowie o pracę robotników (Dz. U. z 1928 r. Nr 35, poz. 324), co powinno być wyraźnie zastrzeżone w umowie;

c) do pracowników samochodowych, którzy dotychczas pozostają w publiczno - prawnym stosunku służbowym, odnoszą się przepisy ustawy o państwowej służbie cywilnej (tekst jednolity Dz. U. z 1949 r. Nr 11, poz. 72).

2. a) Kierowcy samochodowi i inni pracownicy samochodowi (personel dysponujący taborem samochodowym, warsztatowcy) mogą być zaangażowani na stanowiska przewidziane regulaminem płac pracowników samochodowych i odpłacani według przywiązanych do tych stanowisk grup uposażenia;

b) natomiast pracownicy samochodowi posiadający w stosunku publiczno - prawnym otrzymują wynagrodzenie wg posiadanych grup uposażenia,

Do personelu dysponującego taborem samochodowym zaliczone są stanowiska:

- 1) dyspozytora wg grupy b lub a,
- 2) kierownika warsztatu pomocniczego wg grupy b-a,
- 3) zastępcy kierownika warsztatu wg grupy c-b,
- 4) kontrolera technicznego wg grupy c-b,
- 5) kierownika garażu ponad 10 pojazdów wg grupy c-b,
- 6) kierownika garażu do 10 pojazdów wg grupy d-b.

Kierowcy samochodowi i warsztatowcy mogą być zaszeregowani do jednej z 5 grup uposażenia.

Spośród kierowców do grupy I zalicza się kierowców posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów samochodowych I kategorii, prowadzących autokary, autobusy, pociągi drogowe (tj. ciągniki ew. samochody ciężarowe co najmniej z 2 przyczepami), samochody ciężarowe z przyczepą łącznej ładowności co najmniej 9 ton, samochody ciężarowe cysterny i chłodnie oraz samochody specjalne:

a) służby zdrowia (sanitarne, ambulatoria dentystyczne, rentgenowskie itp. oraz kolumn dezynfekcyjnych);

b) służby miejskiej i drogowej (polewaczki, sprzątaczkę, asenizacyjne, do obsługi sieci napowietrznej oraz oczyszczania dróg ze śniegu);

c) przeciwpożarowe;

d) dźwigi;

e) warsztatowo - naprawcze (robotnicze, stacje obsługi, warsztaty ruchome);

f) do przewozów belek i innych dłużyć o długości ponad 9 m.;

g) agregatami elektrycznymi i ze sprężarkami;

h) do celów kulturalno - oświatowych (kina, muzeobusy, radio-transmisyjne i filmowo - operatorskie) oraz

j) karawany.

Do II grupy zalicza się kierowców pojazdów samochodowych posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów samochodowych I kategorii, którzy nie prowadzą pojazdów wymienionych w ust. 1 pkt. 1.

Do grupy III zalicza się kierowców pojazdów samochodowych posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów samochodowych II kategorii.

Do grupy IV zalicza się: a) kierowców i pomocników posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów samochodowych kategorii III A i III B; b) kierowców motocykli z przyczepką lub wózków motocyklowych ponad 350 cm³ pojemności.

Do grupy V zalicza się uczniów pełniących funkcję pomocników kierowców, a nie posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów samochodowych.

Spośród warsztatowców do I grupy zalicza się: 1) podmajstrzych i brygadzystów stacji obsługi, 2) pracowników warsztatowych posiadających uprawnienia rzemieślnicze I klasy oraz co najmniej 6-letnią praktykę warsztatową.

Do II grupy zalicza się: a) monterów samodzielnych posiadających uprawnienia rzemieślnicze oraz co najmniej 5-letnią praktykę zawodową, b) rzemieślników zawodowych.

Do III grupy zalicza się monterów posiadających co najmniej 3-letnią praktykę warsztatową.

Do IV grupy zalicza się pomoc fachową i uczniów warsztatowych z III roku posiadających co najmniej 2-letnią praktykę warsztatową i ukończone 16 lat.

Sprawę urlopów wypoczynkowych kierowców samochodowych i pracowników warsztatowych regulują dotychczas obowiązujące przepisy art. 105 ustawy o państwowej służbie cywilnej.

Z przepisów tych wynika, że pracownicy ci korzystają od 2 do 4 tygodni urlopu wypoczynkowego w zależności od ilości lat pracy w służbie państwowej, a w szczególności:

od 1 do 10 lat włącznie — 2 tygodnie,

od 10 do 20 lat włącznie — 3 tygodnie,

ponad 20 lat pracy — 4 tygodnie.

Natomiast w odniesieniu do personelu dysponującego taborem samochodowym sprawę tę regulują przepisy art. 36 ustawy o państwowej służbie cywilnej (tekst jednolity Dz. U. Nr 11, poz. 72 z 1949 r.).

Za okres urlopu wypoczynkowego pracownikom tym przysługuje wynagrodzenie stanowiące przeciętną zarobków otrzymywanych w ciągu 3 miesięcy poprzedzających bezpośrednio urlop. Przez zarobek miesięczny należy rozumieć poza płacą zasadniczą premię i wynagrodzenie za godziny nadliczbowe. Jednorazowa premia za oszczędność ogumienia i jednorazowa premia za konserwację pojazdu podlegają wyłączeniu przy ustalaniu średniej z ostatnich trzech miesięcy.

W świetle obowiązujących przepisów do obowiązków kierowców pojazdów mechanicznych należy dobrać znajomość pojazdów mechanicznych i ich obsługi polegającą na odpowiednim przygotowaniu po-

jazdu mechanicznego do drogi, a także na należyтым stosowaniu wskazówek zawartych w książce obsługi danej marki samochodu przy uruchamianiu silnika. Nie wolno kierowcy wyjechać, jeżeli silnik nie pracuje normalnie lub stwierdzono uszkodzenie.

Podczas jazdy trzeba zwracać uwagę na nienormalności, jak niezwykłe stuk i hałasy, swąd gumy i nadmierne gorąco oraz ściśle stosować się do przepisów ruchu drogowego, unikać szybkiej jazdy po złych drogach, a na zakrętach zwalniać. Podczas dłuższego postoju należy obejrzeć dokładnie samochód czy nie powstało uszkodzenie, ewentualnie przeprowadzić natychmiastową, choćby prowizoryczną naprawę, a w toku naprawy uważać, aby przez nieostrożne lub wadliwe postępowanie nie uszkodzić innych części samochodu, pracować spokojnie i dokładnie, zachować czystość, szczególnie starać się nie brudzić narzędzi i części piaskiem i błotem oraz nie dopuścić do ich zagubienia.

Po skończonej jeździe trzeba obejrzeć samochód z zewnątrz celem zorientowania się w ogólnym stanie, dokonać czynności niezbędnych do zabezpieczenia, np. przez odpowiednie zagazowanie, sprawdzenie, czy wszystkie przyrządy elektryczne i zapłon są wyłączone, oraz wypełnić odpowiednią rubrykę karty drogowej.

Za wykonywaną pracę kierowcom pojazdów samochodowych i innym pracownikom samochodowym przysługuje wynagrodzenie przewidziane w wyżej cytowanym regulaminie z uwzględnieniem postanowień § 2 zarządzenia Przewodniczącego PKPG Nr 7 z 5.I.1953 r. w sprawie sposobu przeliczenia dotychczasowych zasadniczych stawek płac i innych składników wynagrodzenia pracowników samochodowych,

Kierowcy samochodowi

- 1) wynagrodzenie zasadnicze i dodatki lokalne,
- 2) wynagrodzenie za prace w godzinach nadliczbowych,
- 3) premia za oszczędność materiałów pędnych,
- 4) premia za oszczędność ogumienia,
- 5) premia za konserwację pojazdu,
- 6) premia za ciągłość eksploatacji,
- 7) premia za gotowość pojazdu do eksploatacji.

Ponadto kierowcy samochodów ciężarowych

- 8) premia za przewóz towarów,
- 9) premia za prowadzenie pojazdów nowych i po głównym remoncie,
- 10) premia za dyżury.

Wysokość miesięcznego wynagrodzenia kierowców samochodowych za prace w normalnym czasie oblicza się mnożąc przewidziane wynagrodzenie godzinowe (zasadnicze plus dodatek wyrównawczy ewentualnie lokalny) według poniższej tabeli przez 200 godzin:

Wyższą stawkę wynagrodzenia przewidzianą dla kierowców zaszergowanych do I grupy należy stosować do kierowców, którzy przynajmniej 2 lata przepracowali w prezydium rady narodowej przy zaszeregowaniu do I grupy.

Wynagrodzenie kierowców za pracę w godzinach nadliczbowych do 100 godzin określa się w formie wynagrodzenia ryczałtowego, którego wysokość uzależniona jest od:

1) efektywnego przepracowania w ciągu poprzedniego miesiąca określonej ilości godzin ponad normy czasu określone w ust. 1, 2 i 3 rozdziału IV cytowanego regulaminu,

2) od grupy uposażenia, do której kierowca został zaszeregowany.

Przepisy rozdziału VI dział A wyraźnie przewidują, że wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych oblicza się od godzin nadliczbowych rzeczywiście przepracowanych, tj. od czasu efektywnej pracy jak: dłuższa jazda, zarządzanie przez dysponującego samochodem pilnowania, konieczna naprawa lub konserwacja pojazdu.

Za pracę w godzinach nadliczbowych w ilości nie przekraczającej

Grupa	Wynagrodzenie zasadnicze za godzinę w zł	D o d a t e k	
		morski za godzinę zł	sto'eczny za godzinę zł
I	2,93 lub 2,74	0,17 lub 0,16	0,11 lub 0,10
II	2,51	0,13	0,08
III	2,29	0,12	0,07
VI	2,11	0,11	0,06
V	1,93	0,10	0,05

100 godzin miesięcznie kierowcy i ich pomocnicy, z wyjątkiem zatrudnionych przy przewożeniu towarów, otrzymują miesięcznie ryczałtowe wynagrodzenie według poniższej tabeli:

święta, za którą nie przyznawano wolnego dnia w tygodniu poprzedzającym lub następującym po niedzieli (święcie), kierowcy otrzymują wynagrodzenie godzinowe zwiększone o 100%,

GRUPA UPOSAŻENIA	Wysokość ryczałtowego wynagrodzenia w złotych przy przepracowaniu w ciągu poprzedniego miesiąca			
	od 1 do 25 godzin nad- liczbowych	powyżej 25 do 50 godz nadliczbo- wych	powyżej 50 do 75 godz nadliczbo- wych	powyżej 75 do 100 godz nadliczbo- wych
Przy wynagrodzeniu zasadniczym 2,93 zł za godzinę	80	134	214	321
Przy wynagrodzeniu zasadniczym 2,74 zł za godzinę	75	125	200	300
II	68	114	182	272
III	61	102	164	246
IV	57	93	150	224
V	51	84	135	202

Za pracę w godzinach nadliczbowych ponad normy ustalone, jak również za pracę w niedziele i

Przerwa między zakończeniem normalnego czasu pracy kierowcy a rozpoczęciem pracy na zlecenie

w godzinach nadliczbowych nie może być wliczona do czasu pracy kierowcy w godzinach nadliczbowych. Okres ten tylko wówczas może być zaliczony do czasu pracy w godzinach nadliczbowych, jeżeli kierowca zużył go na efektywną pracę.

Przy wyjazdach na dłuższy okres czasu poza miejsce garażowania samochodu korzystający z samochodu (dysponujący) powinien spowodować zabezpieczenie samochodu w garażach lub innych pomieszczeniach czy też na podwórzach miejscowych organów władzy (prezydium rady narodowej, urzędu bezpieczeństwa publicznego, komendy milicji obywatelskiej) i zezwolić kierowcy na udanie się na odpoczynek przewidziany na postój w tej miejscowości.

Za ten czas kierowca otrzymuje tylko diety przewidziane rozporządzeniem Rady Ministrów z 24.VII. 1948 r. o należnościach w razie pełnienia czynności służbowych poza zwykłym miejscem służbowym oraz w razie przeniesienia na inne miejsce służbowe (Dz. U. Nr 38, poz. 279); natomiast nie przysługuje mu wówczas wynagrodzenie za godziny nadliczbowe,

Dysponujący samochodem obowiązany jest wpisać w karcie drogowej czas zużyty przez kierowcę na efektywną pracę (jazda, pilnowanie, naprawa, konserwacja samochodu).

Premię za oszczędność materiałów pędnych przysługującą kierowcom wypłaca się za każdy zaoszczędzony litr paliwa i oleju silnikowego w stosunku do normy zużycia przewidzianej w tabeli norm zużycia ustalonej zarządzeniem Ministra Komunikacji z 21.X. 1950 r. w sprawie zatwierdzenia „Norm zużycia materiałów pędnych” w eksploatacji pojazdów samochodowych (Dz. T. i Zarz. Kom. Nr 34, poz. 271), zmienionego zarządzeniem Min. Transportu Drogowego i Lotniczego z 15.V. 1952 r. (M P Nr A-53, poz. 728). Celem ustalenia ilości zaoszczędzonych materiałów pędnych należy pomnożyć ilość przewidzianych według norm za kilometr materiałów pędnych przez ilość przejechanych kilometrów i od otrzymanej sumy odjąć ilość faktycznie zużytych materiałów. Otrzymany wynik będzie stanowił uzyskaną oszczędność. Za każdy zaoszczędzony litr benzyny należy wypłacać premię 2,10 zł, oleju gazowego — 1,30 zł, a oleju silnikowego — 4,20 zł.

Samochody ciężarowe

L p.	M a r k a	T y p	Ładowność ton	Zużycie w litrach na 100 km
1	Chevrolet-Canada	C-15 A	3/4	26
2	Chevrolet USA	G-7106-7107-7117	2	29
3	Chevrolet USA	4109	2	28,5
4	Dodge USA	WC - 62	1,5	27
5	Dodge USA	WC - 63	1,5	27
6	Dodge	T-110-L5	4	31,5
7	Ford USA	2GU, 2G 8T, 2 GT	2	27
8	Ford Niemiecki	V8 - 51	3	28,5
9	FSC „Lublin”	51	2,5	26,5
10	GMC	CCKW - 352	4	37,5
11	GMC	CCKW - 353	4	37,5
12	Renault	R - 2161	2,5	19,5
13	Star	20	3,5	27

Tabela poprawek do norm zużycia materiałów pędnych

Powiększa się i zmniejsza normy zużycia paliwa w stosunku procentowym do norm zasadniczych jak następuje:

1. przy jeździe po autostradzie i po drogach o nawierzchni ulepszonej w dobrym stanie — zmniejsza się normę o 10%;

2. przy jeździe po złych drogach lub bezdrożach, np. po głębokim piasku, po drogach mocno zniszczonych bądź pokrytych głębokim błotem lub głębokim śniegiem (ponad 10 cm) — zwiększa się normę o 10%;

3. przy jeździe po drogach o dużych wzniesieniach i w okolicach górskich — zwiększa się normę o 5%;

4. dla samochodów przewożących towar w promieniu do 1,5 km ze znacznym i utrudnionym manewrowaniem pojazdu w miejscu naładowania i wyładowania — zwiększa się normę o 5%;

5. przy jeździe w obrębie miast posiadających uliczną sygnalizację świetlną do regulacji ruchu — zwiększa się normę o 5%;

6. w okresie zimowym przy temperaturze średniej w ciągu dnia wynoszącej:

a) poniżej 0 st. C — zwiększa się normę o 5%;

b) poniżej -10 st. C — zwiększa się normę o 10%.

7. w czasie dużych opadów śnieżnych (niezależnie od poprawki wymienionej w pkt. 6) — zwiększa się normę o 5%; poprawki tej nie stosuje się w wypadku stosowania poprawki wymienionej w pkt. 2;

8. dla niedotartych samochodów nowych lub po naprawie głównej silnika na pierwsze 1000 km przebiegu — zwiększa się normę o 5%;

9. przy jeździe z praktykantami na kierowców III kategorii (kiedy praktykant prowadzi samochód) — zwiększa się normę o 5%;

10 przy jeździe szkolnej z uczniami szkolnymi na kierowców (każdą godzinę jazdy przyjmuje się za 10 km przebiegu) — zwiększa się normę o 5%.

Tabela zużycia smarów płynnych (olejów) i stałych

1. Zużycie oleju silnikowego łącznie z wymianą tego oleju na świeży ustala się w procentach do zużycia paliwa:

a) dla pojazdów z silnikiem niskopiętnym (gaźnikowym) nie wyposażonych w filtry do oleju z wymiennym elementem filtrującym w wysokości 4 — 6% w zależności od zużycia silnika,

b) dla pojazdów zaopatrzonych w filtry do oleju z wymiennym elementem filtracyjnym w wysokości 3,5% — dla pojazdów przed naprawą główną, do 4,5% — dla pojazdów po naprawie głównej,

c) dla pojazdów z silnikiem wysokopiętnym (Diesla) zużycie oleju silnikowego w stosunku do zużycia paliwa wynosi od 5 do 6,5% w zależności od marki, typu pojazdu samochodowego (pojemność karteru, przebieg do wymiany oleju),

d) dla motocykli z silnikami czterosuwowymi oraz półobiegowym systemem smarowania — do 10%,

e) dla motocykli z silnikami czterosuwowymi i obiegowym systemem smarowania — 5%,

f) dla pojazdów z silnikiem niskopiętnym dwusuwowym zużycie oleju silnikowego ustala się w wysokości 5% od zużycia paliwa (mieszanka oleju silnikowego i paliwa w stosunku 1:20),

g) na dotarcie silnika na stoisku po głównej naprawie dopuszcza się zużycie oleju w wysokości 50% pojemności układu smarującego silnika, pod warunkiem zwrotu oleju

do regeneracji w ilości co najmniej 50% pobranego oleju świeżego.

2. Zużycie oleju przekładniowego (zwykłego, hypoidalnego itp.) ustala się w kg:

a) dla pojazdów samochodowych z napędem na jedną oś w wysokości 0,8% od normy zasadniczej zużycia paliwa w litrach dla pojazdów z silnikiem niskopiętnym (gaźnikowym), zaś dla pojazdów z silnikiem wysokopiętnym (Diesla) w wysokości 1,2%;

b) dla pojazdów samochodowych z napędem na kilka osi — w wysokości 1,5% od normy zasadniczej zużycia paliwa, zaś dla pojazdów z silnikiem wysokopiętnym (Diesla) w wysokości 2,2%;

c) zużycie oleju przekładniowego na jedną naprawę pojazdu nie powinno przekraczać ilości jednorazowego napełnienia wszystkich zespołów przenoszenia mocy co zużycie smaru stałego — wysokości jednorazowego napełnienia wszystkich punktów smarujących pojazdu.

3. Zużycie smarów stałych dla pojazdów samochodowych gaźnikowych ustala się w kilogramach w wysokości 1% od normy zużycia paliwa w litrach na 100 km przebiegu, zaś dla pojazdu z silnikiem wysokopiętnym (Diesla) w wysokości 1,5%.

Za zużycie materiałów pędnych przekraczające normy ustalone przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego należy potrącić kierowcy 100% ceny rynkowej zużytych ponad normę materiałów pędnych.

Przy obliczaniu oszczędności w zużyciu opon należy odjąć od ilości przejechanych kilometrów na danej oponie normę ustaloną zarządzeniem Ministra Komunikacji z 18.V.1949 r. w sprawie zatwier-

dzenia norm zużycia ogumienia (Dz. Taryf i Zarządzeń Nr 22, poz. 141) i instrukcja Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 31.I.1952 (M P Nr A-21, poz. 268)

i pomnożyć ją przez cenę nabycia opony, zmniejszoną o koszty jej naprawy. Otrzymany wynik podzielić przez normę przewidzianą dla danego rodzaju opony.

Zasadnicze normy przebiegu ogumienia

Rodzaj pojazdów mechanicznych	Przebieg opon w kilometrach		
	Nowe krajowe	zagraniczne	po regeneracji
samochody osobowe	25.600*)	30.000	12.000
pojazdy mech. do 2 ton	20.000	35.000	12.000
" " " 4 "	20.000	38.000	15.000

Wysokość premii za oszczędność ogumienia wypłaca się:

- dla opon nowych — 50% rzeczywiście uzyskanej oszczędności,
- dla opon regenerowanych po raz pierwszy 80% rzeczywiście uzyskanej oszczędności,
- dla opon regenerowanych po raz drugi 90% rzeczywiście uzyskanej oszczędności.

Przy stosowaniu grupowego sposobu premiowania kierowców za oszczędność ogumienia oblicza się premię dla każdej opony oddzielnie, po czym sumuje się w ciągu kwartału kalendarzowego ogólną sumę premii, dzieląc ją pomiędzy kierowców proporcjonalnie do przebytych przez nich kilometrów w ciągu danego kwartału.

Grupowe premiowanie za oszczędność ogumienia może być wprowadzone jedynie za zgodą wydziału komunikacji drogowej pre-

zydium wojewódzkiej rady narodowej.

Podstawą obliczania premii jest karta ewidencyjna ogumienia i arkusz obliczeniowy.

Przy obliczaniu premii za konserwację pojazdu przyjmuje się za podstawę przebieg pojazdu w okresach międzynaprawczych ponad normy ustalone zarządzeniem Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 23.XII. 1952 r. w sprawie norm przebiegu międzynaprawczego pojazdów samochodowych (M P z 1953 r. Nr A-9, poz. 130). Ilość przejechanych kilometrów ustala się na podstawie licznika, a w wypadku jego braku na podstawie zapisów w karcie drogowej potwierdzonych przez wydziały komunikacji drogowej prezydentów rad narodowych.

Za osiągnięcie ustalonej normy kierowca otrzymuje jednorazową premię w wysokości 614 zł

*) To samo odnosi się do opon motocyklowych produkcji krajowej.

Nermy przebiegów międzynaaprawczych s mochoarów osobowych

Lp.	Marka	T y p	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1	FSO	M - 20 „Warszawa“	85
2	Gaz	M - 20 „Pobieda“	85
3	Gaz	67, 67 B	70
4	Zis	110	160
5	BMW	340	60
6	Ifa	F 8	40
7	Ifa	F 9	50
8	Skoda	1101, 1102	60
9	Tatra	Tatraplan 600 Tatraplan Sport	65
10	Chevrolet	DK, FK, 2100 (Fleetmaster, De Luxe)	70
11	Citroen	11 L, 11BL	60
12	Fiat	1100, 1100B	50
13	Fiat	1100L, 1100BL	40
14	Ford (Jeep)	GPW	50
15	Simca	8	45
16	Willys (Jeep)	MB	50

Samochodów ciężarowych

Lp.	Marka	T y p	Ładowność w tonach	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km.
1	Star	20	3,5	70 (przebieg silnika do naprawy głównej wynosi 40 tys. km)
2	Chevrolet Canada	C 15A	0,75	45
3	Chevro'et USA	C-7106, 7107, 7117	2	50
4	Chevrolet USA	4109	2	50
5	Dodge USA	WC-62-63	1,5	50
6	Dodge	T-110-L5, D-60L/D	4	50
7	Ford USA	GU, 2G 8T 2 GT, 19 GT 218 1F	2	30
8	GMC	CCRW-352, 353	4	50
9	Renault	R-2161	2,5	40

**Tabela norm zużycia paliwa
samochody osobowe**

Lp.	M a r k a	T y p	Zużycie w litrach na 100 km
1	Chevrolet	Fleetmaster de Luxe	15,5
2	Citroen	11 L, 11 BL	12
3	Citroen	15	15
4	DKW	F 8	8
5	DKW	F 9	9
6	Fiat	1100, 1100 B	9
7	Fiat	1100 L, 1100 BL	10
8	Fiat	1400	10,5
9	Ford (Jeep)	GPW	15
10	FSO „Warszawa“	M-20	13,5
11	Gaz	M-20 „Pobieda“	13,5
12	Gaz	67, 67 B	15
13	Simca	8	9,5
14	Skoda	1101 i 1102	9,5
15	Tatra	Tatraplan 600	12
16	Tatra	Tatraplan Sport	16
17	Willys (Jeep)	M B	15
18	Zis	110	27
19	BMW	320	11,5
20	BMW	321	12
21	BMW	326	12,5
22	BMW	319/329	9
23	BMW	227, 55	12
24	BMW	327/28	14
25	BMW	335	14,5
26	BMW	342	13,5 (norma tymczasowa)
27	DKW	Reichsklasse	7,5
28	DKW	Meisterklasse	8,5
29	DKW	Sonderklasse (i Schwe- beklasse)	13
30	Renault	Juvaquatre	9,5
31	Renault	4 CV	7,5
32	Simca	5 i 6	7
33	Skoda	Popular	10
34	Skoda	Rapid OHO	11
35	Tatra	57 b	10,5
36	Tatra	75	12,5
37	Tatra	V 8 — 87	16

Przebyta do dnia wprowadzenia niniejszego regulaminu część normy przebiegu w procentach	Wysokość jednorazowej premii przysługującej po osiągnięciu normy przebiegu w zł
od 40%	614
powyżej 40% do 60%	491
„ 60% „ 75%	410
„ 75% „ 85%	328
„ 85% „ 95%	246
„ 95% „ 100%	164

Wysokość premii podwyższa się stalonej normy przebiegu, co obra-
w miarę procentowego wzrostu u- zuje poniższa tabelka.

Procent przekroczenia normy	Premia za 1% przekroczenia normy w złotych	
	dla kierowców wozów ciężarowych	dla kierowców wozów osobowych
od 1% — 10%	20	12
powyżej 10% — 20%	25	16
„ 20% — 30%	37	27
„ 30% — 40%	57	37
„ 40%	74	49

Premia za ciągłość eksploatacji przysługuje kierowcom zależnie od ilości nieprzerwanej gotowości pojazdu do pracy przy uwzględnieniu stopnia jego zużycia.

Przy obliczaniu premii należy brać pod uwagę ilość dni nieprzerwanej gotowości wozu do jazdy oraz stopień zużycia pojazdu.

Po 20 dniach dla pojazdów do 40% przebiegu międzynaprawczego i po 15 dniach dla pojazdów powyżej 40% przebiegu międzynaprawczego kierowcy przysługuje premia za wszystkie dni od rozpoczęcia okresu ciągłości eksploatacji wg następującej tabeli:

Stopień zużycia pojazdu	Wysokość premii za każdy dzień w zależności od ilości dni nieprzerwanej gotowości wozu do jazdy		
	od 16 do 20 dni	od 21 — 25 dni	powyżej 25 dni
do 40% przebiegu międzynaprawczego przewidzianego normą	—	1,64 zł za dzień	2,46 zł za dzień
powyżej 40% przebiegu międzynaprawczego przewidzianego normą	1,64 zł za dzień	2,46 zł za dzień	3,28 zł za dzień

Za gotowość pojazdu do eksploatacji kierowcom wypłaca się premię w wysokości 59 zł miesięcznie: 1) jeżeli pojazd, który nie przekroczył 40% normy przebiegu międzynaprawczego, był gotowy do eksploatacji przez 28 dni w ciągu miesiąca, 2) jeżeli pojazd, który przekroczył 40% normy przebiegu międzynaprawczego, był gotowy do eksploatacji przez 25 dni w miesiącu.

Przez gotowość do eksploatacji rozumie się punktualne stawienie się kierowcy z samochodem gotowym do jazdy i sprawne działanie

samochodu przez wymienioną ilość dni.

Wysokość premii za przewóz towarów wypłaca się w zależności od możliwości załadowania pojazdu ciężarowego, przewiezonego ciężaru towarów oraz długości trasy.

Ilość przejechanych tonokilometrów ustala się mnożąc ciężar przewiezonego towaru przez ilość przejechanych z tym towarem kilometrów. Dla pojazdów eksploatowanych w miastach ustala się ryczałt dzienny przejechanych tonokilometrów w wysokości 100 km pomnożonych przez 50% ładowności pojazdu samochodowego.

Ładowność pojazdu ciężarowego	Wysokość premii za 1000 t/km
0,5	183
0,75	183
1,0	138
1,5	96
2,0	69
2,5	55
3,0	48
3,5	39
4,0	34
4,5	31
5,0	28
powyżej 5,0 dla ciągników	24 59

Dla kierowców prowadzących ciężarowe pojazdy nowe i po głównym remoncie podwyższone są stawki premii o 30% na okres przebiegu pierwszych 2 000 km.

Kierowcom, dyżurnym oraz kierowcom dyżurującym wypłaca się premię miesięczną w wysokości 50% należnego mu w danym miesiącu wynagrodzenia zasadniczego (bez dodatku wyrównawczego i lokalnego) za faktycznie przepracowane godziny w normalnym czasie pracy.

Kierowcom tym nie przysługuje premia za oszczędność materiał^u w pędnych, oszczędność ogumienia, za konserwację pojazdu, za ciągłość eksploatacji, za gotowość pojazdu do eksploatacji.

Pomocnikom kierowców wypłaca się 20% każdej premii przysługującej kierowcy danego pojazdu samochodowego.

W okresie napraw średnich i głównych kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje wynagrodzenie zasadnicze, dodatek wyrównawczy i lokalny,

O ile naprawa nie jest spowodowana winą kierowcy, lecz normalnym zużyciem pojazdu, kierowcy przysługuje również ryczałt za godziny nadliczbowe za okres nie przekraczający dwu tygodni w wysokości przeciętnej z ostatnich 3 miesięcy.

Jeżeli kierowca lub pomocnik kierowcy uczestniczy w naprawie głównej lub średniej, otrzymuje premię warsztatu wykonującego naprawę, którą oblicza się od zarobku zasadniczego. Jeżeli naprawa odbywa się w warsztatach prezydium wojewódzkiej rady narodowej, kierowca otrzymuje premię taką, jaka przysługuje monterowi, pomocnik zaś taką, jaka przysługuje uczniowi.

Łączna ilość premii nie może przekraczać 1/3 liczby pojazdów stale obsługiwanych przez warsztat naprawczy prezydiów rad narodowych.

Wynagrodzenie personelu dysponującego taborem samochodowym składa się:

1) z wynagrodzenia zasadniczego przewidzianego według grup uposażenia „a-d”;

Grupa	Wynagrodzenie zasadnicze miesięcznie zł	D o d a t k i l o k a l n e	
		stołeczny miesięcznie	morski miesięcznie
a	748	50	42
b	676	46	38
c	602	38	35
d	528	35	31

2) dodatku funkcyjnego dla grupy a — w wysokości 114 zł; pozostałym pracownikom z wyjątkiem kierownika garażu do 10 pojazdów, któremu dodatek funkcyjny nie przysługuje — 70 zł.

Pracownikom otrzymującym dodatek funkcyjny nie przysługuje wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych. Ponadto dyspozytorom i kierownikom garażów powyżej 10 pojazdów przysługuje miesięczna premia za gotowość do eksploatacji pojazdów osobowych i ciężarowych w zależności od współczynnika gotowości wszystkich pojazdów do eksploatacji, tj. od stosunku sumy dni faktycznej gotowości eksploatacyjnej wszystkich służących do przewozu osób pojazdów do liczby dni powszednich w miesiącu pomnożonej przez ilość pojazdów służących do przewozu osób.

Wysokość premii za gotowość do eksploatacji ustala się według poniższej tabeli;

przysługuje pracownikom warsztatowym, którzy najbardziej przyczynili się do sprawnego dokonania napraw w danym miesiącu.

Premią nie może być objęta większa ilość pracowników warsztatowych od 1/3 ilości samochodów stale obsługiwanych przez warsztat naprawy. Przez stale obsługiwane samochody należy rozumieć samochody, dla których konserwacje drobnej i średniej naprawy dokonywane są w tych warsztatach. ●

Gdy pojazdy mechaniczne obsługiwane przez warsztat naprawy eksploatowane są na 2 zmiany, należy przyjąć na każdą zmianę, obejmującą minimum 8 godzin pracy, po 1 samochodzie.

Z tego wynika, że w tym wypadku ilość obsługiwanych samochodów przez warsztat naprawy może ulec podwojeniu w stosunku do faktycznego stanu posiadania samochodów; wówczas premią może być objęta ilość pracowników warsztatowych nie przekraczająca 1/3 podwójnej ilości samochodów.

Współczynnik gotowości do eksploatacji	Wysokość miesięcznej premii w zł dla grupy wynagrodzenia:			
	a	b	c	d
od 0,65 do 0,70	150	134	118	102
powyżej 0,70 „ 0,75	177	158	142	122
„ 0,75 „ 0,80	2 7	193	169	146
„ 0,80 „ 0,85	260	232	205	177
„ 0,85 „ 0,90	311	280	248	213
„ 0,90 „ 0,95	374	335	295	256
powyżej 0,95	449	402	354	307

Premia dla pracowników zatrudnionych w warsztatach naprawczych prezydiów rad narodowych

Wysokość premii uzależniona jest od „współczynnika przepustowości“.

Współczynnik przepustowości	Wysokość premii miesięcznej w zł dla:				
	Kierownika warsztatu pomocniczego (stacji obsługi oraz jego zastępcy)	pracowników warsztatów pomocniczych i stacji obsługi zaszerogowanych do:			
		I grupy	II grupy	III grupy	IV grupy
od 0,60 do 0,65	106	95	87	79	59
powyżej 0,65 „ 0,70	118	118	106	95	75
„ 0,70 „ 0,75	165	154	138	122	99
„ 0,75 „ 0,80	213	197	177	158	126
„ 0,80 „ 0,85	276	243	225	197	162
„ 0,85 „ 0,90	335	303	276	244	201
„ 0,90 „ 0,95	402	366	331	295	244
„ 0,95 „ 1,00	473	433	394	354	295

Współczynnik ten oblicza się dzieląc ogólną sumę godzin faktycznego eksploataowania całego posiadane go taboru samochodowego w danym miesiącu przez tę samą ilość godzin eksploatacji powiększoną o ilość godzin, w czasie których pojazdy znajdowały się w naprawie.

Do ilości godzin eksploataowania wlicza się wszystkie godziny od chwili wyjazdu poszczególnego pojazdu z garażu do powrotu. W niedzielę i święta wlicza się jedynie te godziny, w ciągu których pojazd był eksploatowany.

Do sumy godzin napraw drobnych i średnich wlicza się obok czasu trwania naprawy czas oczekiwania na naprawę, przyjmując po 8 godzin za każdą dobę oczekiwania. Jeżeli pojazd jest stale eksploatowany na 2 lub więcej zmian, ustaloną normę 8 godzin czasu oczekiwania na naprawę oblicza się na każdą zmianę. Niedziel i świąt ustawowych nie wlicza się do czasu oczekiwania na naprawę. Do czasu naprawy i oczekiwania na naprawę nie wlicza się czasu zużytego na naprawę główną oraz oczekiwania na tę naprawę.