

ZARZĄDZENIE MINISTRA SKARBU

z dnia 18 czerwca 1949 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Administracji Publicznej oraz Pracy i Opieki Społecznej w sprawie wynagrodzenia kierowców i innych pracowników samochodowych.

Na podstawie § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 lutego 1949 r. w sprawie uposażenia pracowników państwowych i samorządowych, zatrudnionych w charakterze kierowców samochodowych oraz wartowników i dozorców (Dz.U.R.P. Nr. 14, poz. 91) zarządza się co następuje:

§ 1. Przy ustalaniu wynagrodzenia dla kierowców i innych pracowników samochodowych, zatrudnionych w państwowych i samorządowych urzędach, instytucjach lub zakładach, stosuje się uchwalony w dniu 25 kwietnia 1949 r. przez „Główną Komisję dla ustalania nowych zasad wynagrodzenia pracowników uspołecznionej części gospodarki narodowej” regulamin płac kierowców pojazdów mechanicznych, warsztatowców, pomocników i innych pracowników samochodowych — stanowiący załącznik do niniejszego zarządzenia — z następującymi zmianami:

- 1) Kierowcy i inni pracownicy samochodowi, pozostający w stosunku publiczno-prawnym, otrzymują wynagrodzenie według posiadanych grup uposażenia. Za godziny kwalifikacyjne oraz za szczególne wyniki pracy kierowcy ci mogą otrzymywać nagrody pieniężne do wysokości, przewidzianej w regulaminie, w ramach odpowiednich kredytów budżetowych;
- 2) kierowcom oraz innym pracownikom samochodowym zatrudnionym we władzach naczelnych oraz w urzędach centralnych, otrzymującym wynagrodzenie według grupy II i wyższej (rozdział II pkt 1 regulaminu), służy prawo do specjalnego dodatku wyrównawczego w wysokości 1.500 zł. miesięcznie, otrzymującym zaś wynagrodzenie według grupy III i niższej — prawo do dodatku w wysokości 1.200 zł. miesięcznie.

§ 2. 1. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą w odniesieniu do wynagrodzeń kierowców samochodowych i ich pomocników od dnia 1 czerwca 1949 r., a w odniesieniu do wynagrodzeń pozostałych pracowników samochodowych — od dnia 1 stycznia 1949 r.

2. Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Skarbu z dnia 28 marca 1949 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej w sprawie wynagrodzenia kierowców i innych pracowników samochodowych (Monitor Polski Nr. A—20, poz. 294).

MINISTER SKARBU

K. Dąbrowski

MINISTER ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ W. Wojski

MINISTER PRACY I OPIEKI SPOŁECZNEJ K. Rusinek

Załącznik do zarządzenia Ministra Skarbu
z dnia 18 czerwca 1949 r. (poz. 561).

REGULAMIN

płac kierowców pojazdów mechanicznych, warsztatowców, pomocników i innych pracowników samochodowych.

ROZDZIAŁ I.

System wynagrodzenia.

Płace kierowców pojazdów mechanicznych, pomocników kierowców, warsztatowców i innych pracowników samochodowych (z wyjątkiem personelu dysponującego taborem — rozdział XV) opierają się na systemie wynagradzania godzinowego oraz na systemie premiowym.

ROZDZIAŁ II.

Grupy wynagrodzenia.

1. Dla pracowników wymienionych w rozdziale I z wyjątkiem uczniów warsztatowych w I i II roku szkolenia ustala się 5 grup wynagrodzenia w następującej wysokości:

Grupa	Wynagrodzenie zasadnicze za godz. w zł.	Dodatek wyrównawczy za godz. w zł.	Dodatek lokalny	
			morski za godz. w zł.	stołeczny za godz. w zł.
I	61 lub 66	6.50	4 lub 4.50	2.40 lub 2.70
II	55.—	6.50	3.60.—	2.10.—
III	49.—	6.50	3.20.—	1.80.—
IV	44.—	6.50	2.80.—	1.60.—
V	39.—	6.50	2.40.—	1.40.—

2. Dla uczniów w I i II roku szkolenia ustala się następujące wynagrodzenie:

Rok szkolenia	Wynagrodzenie zasadnicze za godz. w zł.	Dodatek wyrównawczy za godz. w zł.	Dodatek lokalny	
			morski za godz. w zł.	stołeczny za godz. w zł.
I	23.—	6.50	2.10.—	1.30.—
II	36.—	6.50	2.10.—	1.30.—

3. Dodatek wyrównawczy przysługuje wszystkim pracownikom pobierającym wynagrodzenie zasadnicze na podstawie przepisów niniejszego rozdziału.

Dodatek morski przysługuje wyłącznie pracownikom, zatrudnionym na obszarze miast: Ełbląga, Gdańska, Gdyni, Sopotu i Szczecina — oraz powiatów: elbląskiego, gdańskiego, morskiego, szczecińskiego i wolińskiego.

Dodatek stołeczny przysługuje wyłącznie pracownikom zatrudnionym na terenie miasta stołecznego Warszawy.

ROZDZIAŁ III.

Zaszeregowanie.

1. Do grupy I zalicza się:
 - a) kierowców, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych I kat., a prowadzących następujące pojazdy: autokary, autobusy, pociągi drogowe (t.j. ciągniki ewent. wozy ciężarowe co najmniej z 2 przyczepkami), wozy ciężarowe z przyczepką o łącznej nośności co najmniej 9 ton, wozy ciężarowe o nośności co najmniej 9 ton, wozy chłodnie, wozy baseny, wozy cysterny, wozy warszaty, wozy pogotowia technicznego, karetki pogotowia sanitarnego,
 - b) poźniaków i brygadzystów stacji obsługi,
 - c) pomocników warsztatowych posiadających uprawnienia rzemieślnicze I-szej klasy, oraz co najmniej 6-letnią praktykę warsztatową i ukończone 25 lat.
2. Do grupy II zalicza się:
 - a) kierowców pojazdów mechanicznych posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych I kat., którzy nie prowadzą pojazdów wymienionych w pkt 1a.
 - b) monterów samodzielnych, posiadających uprawnienia rzemieślnicze, oraz co najmniej 5-letnią praktykę zawodową i ukończone 21 lat.

- c) rzemieślników samochodowych.
3. Do grupy III zalicza się:
- kierowców pojazdów mechanicznych, posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych II kat.,
 - monterów, posiadających co najmniej 3-letnią praktykę warsztatową i ukończone 20 lat,
 - rzemieślników magazynowych, elektromonterów.
4. Do grupy IV zalicza się:
- kierowców i pomocników, posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych kat. III A i III B,
 - pomoc fachową i uczniów warsztatowych 3-~~go~~ roku, posiadających co najmniej 2-letnią praktykę warsztatową i ukończone 16 lat,
 - kierowców motocykli z przyczepką lub wózków motocyklowych ponad 350 cm³ pojemności.
5. Do grupy V zalicza się:
- uczniów, pełniących funkcje pomocników kierowców, a nie posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

ROZDZIAŁ IV.

Czas pracy.

- Normalny czas pracy wynosi 8 godzin na dobę, a w sobotę 6 godzin, razem 46 godzin tygodniowo, płatnych za 46 godzin.
- O ile czas pracy kierowcy (pomocnika kierowcy) w tygodniu trwał krócej od 8 godzin w dni powszednie, a od 6 godzin w dni sobotnie, kierowca (pomocnik kierowcy) może być zatrudniony w ciągu następnych 3-ch tygodni do 9 godzin dziennie (w soboty do 7 godzin) z tym, że liczba godzin pracy w powyższym okresie 4-tygodniowym nie może przekroczyć 184 godzin. Pracy tej nie uważa się za pracę w godzinach nadliczbowych.
- W przemyśle przewozowym normalny czas pracy może wynosić do 10 godzin dziennie — z tym, że ilość godzin pracy nie może przekroczyć 200 godzin miesięcznie. Ustalony normalny czas pracy (200 godzin) skraca się odpowiednio o 8 godzin za każde święto, przypadające na dzień powszedni, a o 6 godzin za każde święto przypadające w sobotę.
- W razie stałego stosowania pracy w niedzielę, pracodawca w porozumieniu z przedstawicielstwem pracowniczym ustali schemat i wykaz imienny pracowników według którego dzień wypoczynkowy dla poszczególnych pracowników zostanie przesunięty na dzień powszedni. W każdym razie dzień wypoczynku winien co trzy tygodnie wypadać w niedzielę.
- Godziny pracy ponad normy czasu określone w punktach 1, 2 i 3 niniejszego rozdziału uważa się za pracę w godzinach nadliczbowych

ROZDZIAŁ V.

Wynagrodzenie za pracę w normalnym czasie pracy.

Za pracę w normalnym czasie pracy (rozdział IV, p-kt 1, 2 i 3) przysługuje pracownikom wynagrodzenie wynikające z przepisów rozdziału II, III oraz XV p-kt A,B,C,D.

ROZDZIAŁ VI.

Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

- A. Kierowców i pomocników kierowców z wyjątkiem zatrudnionych przy przewozie towarów:
- Za pracę w godzinach nadliczbowych w ilości nie przekraczającej 100 godzin miesięcznie kierowcy i ich pomocnicy, z wyjątkiem zatrudnionych przy przewozie towarów, otrzymują miesięczne wynagrodzenie ryczałtowe.
 - Wysokość miesięczną ryczałtowego wynagrodzenia ustala się w/g poniższej tabeli, zależnie od ilości godzin nadliczbowych przepracowanych przez pracownika w ciągu poprzedniego miesiąca:

Grupa wynagrodzenia	Wysokość ryczałtowego wynagrodzenia przy przepracowanych w ciągu poprzedniego miesiąca			
	od 1 do 25 godzin nadliczbowych	ponyżej 25 do 50 godz. nadliczb.	ponyżej 50 do 75 godz. nadliczb.	ponyżej 75 do 100 godz. nadliczb.
I. przy wynagrodz. zasadn. 61 zł/godz.	1.830.—	3.050.—	4.880.—	7.320.—
II. przy wynagrodz. zasadn. 65 zł/godz.	1.980.—	3.300.—	5.280.—	7.920.—
III.	1.650.—	2.750.—	4.400.—	6.600.—
IV.	1.470.—	2.450.—	3.920.—	5.880.—
V.	1.320.—	2.200.—	3.520.—	5.280.—
	1.170.—	1.950.—	3.120.—	4.680.—

- Wyplata wynagrodzenia ryczałtowego winna być dokonywana przy ostatniej wypłacie w miesiącu następującym po tym, w którym kierowca (pomocnik kierowcy) pracował w godzinach nadliczbowych.
- Niezależnie od ryczałtu za godziny nadliczbowe, kierowcom i pomocnikom kierowców za pracę w niedzielę i święta, za które nie otrzymali wolnego dnia w tygodniu poprzedzającym względnie następującym po tej niedzieli lub dniu świątecznym, przysługuje wynagrodzenie godzinowe (zasadnicze wraz z dodatkiem wyrównawczym i lokalnym) za każdą godzinę pracy.
 - Za pracę w godzinach nadliczbowych ponad normy określone w punkcie 1a) niniejszego rozdziału (t.j. ponad 100 godzin miesięcznie) kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje wynagrodzenie godzinowe (zasadnicze wraz z dodatkiem wyrównawczym i lokalnym), oraz dodatek w wysokości 100% godzinowego wynagrodzenia zasadniczego wraz z dodatkiem wyrównawczym (bez dodatku lokalnego).

B. Kierowców i ich pomocników zatrudnionych przy przewozie towarów:

- Kierowcom i pomocnikom kierowców zatrudnionym przy przewozie towarów przysługuje premia za wykorzystanie nośności pojazdu, obejmująca jednocześnie wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.
- Wysokość premii przysługującej kierowcom ustala się w/g poniższej tabeli, w zależności od nośności pojazdu, oraz przejechanych tono/kilometrów (ilość tono/kilometrów ustala się mnożąc ciężar przewiezionego towaru przez ilość przejechanych z tym towarem kilometrów).

Nośność wozu ciężarowego	wysokość premii za 1000 tono/km
0.75	zł 4.650.—
1.—	„ 3.500.—
1.50	„ 2.400.—
2.0	„ 1.750.—
2.5	„ 1.400.—
3.0	„ 1.200.—
3.5	„ 1.000.—
4.0	„ 875.—
4.5	„ 775.—
5.0	„ 700.—
ponyżej 5.0 dla ciągników stosować należy	„ 600.—
	„ 1.500.—

Dla wozów eksploatowanych w miastach ustala się ryczałt dzienny przejechanych tono/kilometrów w wysokości 100 km pomnożonych przez 50% nośności wozu.

- W przypadku odpłatnego wypożyczenia wozu przyjmuje się, że nośność wozu została całkowicie wykorzystana, a przebieg wynosił 15 kilometrów na godzinę. Celem ustalenia ilości tono-kilometrów należy pomnożyć ilość godzin przepracowanych w czasie odpłatnego wypożyczenia wozu przez 15 oraz otrzymany wynik pomnożyć przez nośność wozu.
- Dla kierowców prowadzących wozy nowe i po głównym remoncie podwyższa się stawkę premii o 30% na okres przebiegu pierwszych 2.000 km.
- W przypadku przewożenia ładunków przestrzennych proporcjonalne wykorzystanie ładowności wozu (skrzyni wozu) uważa się za odpowiednie wykorzystanie nośności.
- Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.
- W przypadku, gdyby premia uzyskana w ciągu miesiąca przez kierowcę względnie przez pomocnika kierowcy była niższa od kwoty, która by mu przysługiwała na podstawie działu A niniejszego rozdziału, pracownik winien otrzymać wyrównanie odpowiadające różnicy między wynagrodzeniem z tytułu pracy w godzinach nadliczbowych, obliczonych na zasadach działu A, a otrzymaną premią.

C. Warsztatowców i pozostałych pracowników samochodowych:

Warsztatowcom i pozostałym pracownikom samochodowym za pracę w godzinach nadliczbowych przysługuje wynagrodzenie godzinowe (zasadnicze wraz z dodatkiem wyrównawczym i lokalnym) oraz dodatek w 20% pierwszych godzinach nadliczbowych — dodatek w wysokości 50%, a za pracę w trzeciej i następnej godzinie nadliczbowej dodatek w wysokości 100% godzinowego wynagrodzenia zasadniczego wraz z dodatkiem wyrównawczym (bez dodatku lokalnego).

**ROZDZIAŁ VII.
Diety.**

- Diety wypłaca się w/g przepisów ogólnie obowiązujących przy wyjazdach służbowych poza obręb stałego miejsca pracy, jeżeli wyjazd służbowy trwa powyżej 12 godzin od opuszczenia stałego miejsca postoju wozu. W następnych dniach podróży przysługuje za każdą rozpoczętą dobę do 8 godzin — 50% stawki diet, a za każdą rozpoczętą dobę ponad 8 godzin pełna dieta.
- Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych w czasie podróży służbowych przysługuje tylko w tym przypadku, jeżeli czas efektywnej pracy (pilnowanie, naprawa uszkodzeń, prowadzenie lub konserwacja pojazdu) przekroczył normy czasu określone w rozdziale IV, p-kt-y 1, 2 i 3.

ROZDZIAŁ VIII.

Premia dla kierowców i pomocników kierowców zatrudnionych w parkach samochodowych powyżej 8 samochodów.

A. Premia za oszczędność materiałów pędnych.

- Kierowcom i pomocnikom kierowców przysługują premie miesięczne za oszczędność materiałów pędnych.
- Za podstawę premiowania przyjmuje się każdy zaoszczędzony litr paliwa i oleju silnikowego w stosunku do normy zużycia wyznaczonej dla danego rodzaju (marki, typu) pojazdu, względnie w stosunku do normy zużycia wyznaczonej w zależności od pojemności skokowej silnika. Przy ustalaniu normy zużycia należy uwzględnić poprawki przewidziane przez Ministerstwo Komunikacji. Celem ustalenia ilości zaoszczędzonych materiałów pędnych należy pomnożyć ilość przewidzianych w/g norm na kilometr materiałów pędnych przez ilość przejechanych kilometrów i od otrzymanej sumy odjąć ilość faktycznie zużytych materiałów. Otrzymany wynik będzie stanowił uzyskaną oszczędność. Ilość przejechanych kilometrów winna być obliczona na podstawie licznika kilometrowego, a w wyjątkowych przypadkach na podstawie prowadzonych bieżąco zapisów na karcie kontrolnej, dokonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Oszczędność uzyskana przez pominięcie przepisowych norm zmiany oleju nie będzie premiowana. Olej silnikowy w karterze nie wchodzi w zakres premiowania.
- Ustalanie norm zużycia paliwa winno nastąpić na podstawie okólników: 1) „Tymczasowe normy zużycia materiałów pędnych dla pojazdów mechanicznych”, wydanego przez Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji z dnia 27.I. 1948 r. Nr X-4b-1/48 oraz 2) „Normy zużycia paliwa niektórych niemieckich samochodów osobowych i ciężarowych”, wydanego przez Wydział Transportu i Spedycji Departamentu Planowania Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 5.III. 1948 r. Nr PL/O/9/4.
- W przypadku rozbieżności między w/w normami a faktycznym zużyciem materiałów pędnych, normę właściwą ustali Komisja. W skład Komisji wchodzi: przedstawiciel kierownictwa, przedstawiciel Rady Zakładowej lub Koła Zakładowego oraz wybrany wspólnie przez Dyrekcję zakładu pracy i Radę Zakładową (Koło Zakładowe) przewodniczący Komisji, który powinien posiadać dokładną znajomość zagadnienia. Komisja może podnieść lub obniżyć normy omówione w p-ktach 2 i 4 — do 10% dla wozów osobowych a dla wozów ciężarowych do 15% in plus lub in minus.
Orzeczenia Komisji zawarte w prawidłowo sporządzonym protokole stanowią podstawę premiowania.
- Wysokość premii wynosi 60% ceny rynkowej, ustalonej przez Centralę Przemysłu Naftowego, od zaoszczędzonej ilości materiałów pędnych.
- Jeżeli do wypracowania premii przewidzianej w tym artykule przyczyniło się więcej kierowców, premię uzyskaną dzieli się wśród nich, proporcjonalnie do przejechanego kilometrażu.
- Pomocnicy kierowców otrzymują premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.
- Za zużycie materiałów pędnych przekraczające ustalone normy ponad 5% należy potrącić kierowcy 100% ceny rynkowej zużytych ponad normę materiałów. Potrącenia należy dokonać z kwot przypadających z tytułu premii omówionych w p-ktach B, C, D i E.
- Przepisu punktu 9 nie stosuje się w wypadkach usprawnionego zużycia materiałów pędnych ponad normę (np. przy holowaniu, rozwijaniu kabli, wyciąganiu innych wozów).

B. Premia za oszczędność ogumienia.

- Kierowcom i pomocnikom kierowców przysługują premie za oszczędność ogumienia.

- Za podstawę premiowania przyjmuje się przebieg opon ponad ustalone normy. Ilość kilometrów przebiegu opony ustala się na podstawie zapisów w karcie ogumienia oraz licznika kilometrowego wozu, a w wyjątkowych przypadkach — zapisów na karcie ogumienia i na karcie kontrolnej wozu, dokonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Do czasu ogłoszenia norm urzędowych normy przebiegu nowych opon ustala się następująco:

	Opony krajowe		Opony zagraniczne	
	osobowe	ciężarowe i autobusowe	osobowe	ciężarowe i autobusowe
norma przebiegu w tys. km.	15	20	35	40

- W przypadku rozbieżności między wyżej podanymi normami a faktyczną możliwością przebiegu opon Komisja w składzie określonym w dziale A pkt. 5 niniejszego rozdziału może powiększyć lub obniżyć określone normy w granicach do 15% in plus lub in minus, biorąc pod uwagę warunki eksploatacji, ilość płócien, markę fabryczną, oraz doświadczenie zakładu pracy (statystyka).
Orzeczenia Komisji, zawarte w prawidłowo sporządzonym protokole, stanowią podstawę premiowania.
Do zadań Komisji należy również ustalenie przebiegu opon starych, używanych w danym zakładzie pracy. Opony o zniszczeniu ponad 70% mogą być kwalifikowane do premiowania tylko w przypadku, gdy ich przebieg został ustalony na podstawie licznika kilometrowego lub karty oponowej.
- Wysokość premii kierowców za oszczędność ogumienia wynosi 50% kwot rzeczywistej oszczędzonych.
- Premię wypłaca się raz na miesiąc poczynając od miesiąca, w którym norma przebiegu została przekroczona.
- Premię miesięczną oblicza się w/g następującego wzoru:

$$p = \frac{n \cdot c}{2N}$$

p = kwota miesięcznej premii,

n = przebieg opony w danym miesiącu obliczeniowym w kilometrach,

c = rzeczywisty koszt opony,

N = norma przebiegu opony w kilometrach.

- Jeżeli do uzyskania premii przyczyniło się kilku kierowców, kwotę premii dzieli się pomiędzy kierowców proporcjonalnie do przejechanej ilości kilometrów.
- W zakładach pracy, w których opony z reguły nie są przywiązane do wozów w premii uczestniczą wszyscy kierowcy i pomocnicy kierowców, przy czym wypłata premii może nastąpić dopiero po wycofaniu opony z obiegu. Wysokość miesięcznej premii ustala się przez obliczenie oszczędności opon wycofanych w ciągu miesiąca z obiegu w/g podanego w p-ktcie 7 wzoru, w którym znak n w tym przypadku odpowiada różnicy między rzeczywistym przebiegiem opony w kilometrach od założenia na koło do jej zniszczenia a ustaloną normą przebiegu. Uzyskaną kwotę dzieli się między kierowców w stosunku do ilości przejechanych w poprzednim miesiącu kilometrów.
- Opona winna być wycofana z obiegu po zdarciu protektora i zagrożeniu płócien oponowych.
O wycofaniu opony z obiegu orzeka kontroler techniczny zakładu pracy, a w razie sporu — Komisja w składzie ustalonym w dziale A pkt. 5.
- Normy przebiegu opon ustalone w punkcie 3 zmniejsza się o 50% dla opon protektorowanych.
- Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.

C. Premia za konserwację pojazdu.

- Kierowcom pojazdów mechanicznych i pomocnikom kierowców wypłacana będzie premia za konserwację pojazdów.
- Za podstawę premiowania przyjmuje się przebieg pojazdu w okresach międzynaprawczych ponad ustalone normy.
Ilość kilometrów przebiegu pojazdu ustala się na podstawie licznika kilometrowego, a w wyjątkowych przypadkach na podstawie zapisów na karcie kontrolnej, dokonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Do czasu ogłoszenia norm urzędowych normy przebiegów ustala się następująco:

Typ i rodzaj wozu	Normy przebiegu w tysiącach kilometrów	
	od pocz. eksploatacji do I remontu główn.	Między głównymi remontami
Ciężarowe wysoceprężne		
Fiat 666 N7 SPA	80	50
Fiat 626 NL	100	60
Leyland	120	70
Chausson	90	50
i inne Diesle	100	50
Benzynowe	60	30
Gaz-generatory	50	25
Osobowe		
Chevrolet	60	35
Citroen	45	30
Fiat, Skoda niem. i inne	33	25
inne ameryk. i ang.	40	25
	60	35

4. W przypadku rozbieżności między wyżej podanymi normami a faktyczną możliwością przebiegu, Komisja w składzie przewidzianym w dziale A pkt. 5 niniejszego rozdziału może powiększyć lub obniżyć określone normy do 15% dla wozów ciężarowych a dla wozów osobowych do 10% in plus lub in minus — w zależności od warunków terenowych, jakości remontów oraz ładunków typowych.
5. Po osiągnięciu ustalonej normy przebiegu kierowca otrzymuje jednorazową premię w wysokości 15.000,— zł.
6. Jeżeli do dnia 1 stycznia 1949 r. przebieg pojazdów był wyższy od 2/5 części normy przebiegu — wzamian przewidzianej w p-ktcie 5 premii 15.000,— zł. kierowca po osiągnięciu normy przebiegu określonej w p-ktcie 3 otrzymuje jednorazową premię w/g poniższej tabeli:

Przebyta do dnia wprowadzenia niniejszego regulaminu część normy przebiegu w procentach	Wysokość jednorazowej premii przysługującej po osiągnięciu normy przebiegu w złotych
powyżej 40% do 40%	15.000.—
40% do 60%	12.000.—
60% do 75%	10.000.—
75% do 85%	8.000.—
85% do 95%	6.000.—
95% do 100%	4.000.—
100%	2.000.—

7. Po osiągnięciu normy przebiegu Komisja powołana w składzie ustalonym w dziale A pkt. 5 winna stwierdzić, czy pojazd może być nadal eksploatowany bez przeprowadzenia remontu. O wycofaniu pojazdu do remontu w czasie przebiegu ponad określone normy orzeka kontroler techniczny, a w razie sporu wyżej wymieniona Komisja.
8. Za przebieg wozu ponad określone normy kierowcom przysługuje premia za każdy procent przekroczenia normy. Wysokość premii wzrasta w miarę wzrostu przekroczenia normy w/g następującej tabeli:

Procent przekroczenia normy	Premia za 1% przekroczenia normy w zł.	
	dla kierowców wozów ciężarowych	dla kierowców wozów osobowych
od 1 — 10%	500.—	300.—
powyżej 10 — 20%	600.—	400.—
" 20 — 30%	900.—	650.—
" 30 — 40%	1.400.—	900.—
" 40 — 50%	1.800.—	1.200.—

Określone powyżej stawki premii stosują się do odpowiadającego im w tabeli procentu przekroczenia normy. Stawka przewidziana dla wyższego procentu przekroczenia normy nie może więc być stosowana do tej części przebiegu, która odpowiada niższemu procentowi przekroczenia normy.

9. Po osiągnięciu 50% normy wóz należy wycofać z obiegu — do remontu głównego.
10. Premia za konserwację pojazdów nie przysługuje w przypadku, gdy pojazd przed osiągnięciem normy międzyremontowej poddany został więcej niż 2 naprawom średnim. Wymiany podzespołu pojazdów o silnikach wysokoprężnych nie uważa się za naprawę średnią.

11. Procentową premię, o której mowa w p-ktcie 7, wypłaca się kierowcom w ciągu każdego miesiąca, poczynając od dnia przekroczenia normy. Ilość przejechanych w danym miesiącu kilometrów ponad normę ustala się na podstawie licznika kilometrowego, a w wyjątkowych przypadkach na podstawie prowadzonych bieżących zapisów na karcie kontrolnej, dokonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.
12. Jeżeli do uzyskania premii za konserwację pojazdu o-mówionych w p-ktkach 5, 6, 8 i 11 przyczyniło się kilku kierowców, kwoty premiiowe dzieli się proporcjonalnie do ilości kilometrów przejechanych przez każdego kierowcę.
13. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii, uzyskanej przez kierowcę.
14. Przykład obliczania premii za konserwację pojazdów: Nowy „Opel“ osobowy w dniu 1 stycznia 1949 r. miał w/g wskazań licznika 29.650 km. przebiegu. Wobec tego, że norma przebiegu (pkt. 3) wynosi 40.000 km. „Opel“ wykonał 74% normy $\left(\frac{29.650 \times 100}{40.000} \right)$. W chwili

osiągnięcia normy (40.000 km.) kierowca otrzyma więc 10.000 zł. tytułem jednorazowej premii (pkt. 6).

Jeżeli w miesiącu następującym po przekroczeniu normy w dniu obliczania premii licznik będzie wskazywał 42.500 km., to premiowaniu będzie podlegało 2.500 km. (przebieg faktyczny 42.500 km. minus przebieg określony normą 40.000 km.) = 2.500 km. stanowi 6,25% przekroczenia normy.

$\left(\frac{2.500 \times 100}{40.000} = 6,25\% \right)$. Za każdy procent przekroczenia

normy do 10% przysługuje premia 300 zł. (pkt. 8). Premia kierowcy w danym miesiącu będzie wynosiła $300 \times 6,25 = 1.875,—$ zł.

Jeżeli w dniu obliczania premii za następny miesiąc licznik będzie wskazywał 46.200 km., premiowaniu będzie podlegał przebieg 3.700 km. Obliczony jak powyżej procent przekroczenia normy wyniesie 9,25%, z których 3,75% podlega premiowaniu w wysokości 300 zł. za jeden procent (10% — 6,25% uzyskanego w poprzednim miesiącu), a za pozostałe 5,5% (9,25% — 3,75 = 5,5%) należy się kierowcy 400 zł. za każdy procent.

Premia kierowcy w tym miesiącu wyniesie $3,75 \times 300 + 5,5 \times 400 = 1.125 + 2.200 = 3.325,—$ zł.

D. Premia za ciągłość eksploatacji.

1. Premia za ciągłość eksploatacji przysługuje kierowcom i ich pomocnikom zależnie od ilości dni nieprzerwanej gotowości wozu do jazdy, przy uwzględnieniu stopnia jego zużycia.
2. Wysokość premii wzrasta w miarę zwiększenia się ilości dni nieprzerwanej gotowości do jazdy w/g 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 do 25 dni	powyżej 25 dni
do 40%	—	40 zł za dzień	60 zł za dzień
powyżej 40%	40 zł za dzień	60 zł za dzień	80 zł za dzień

Z dniem, w którym pracownik nabywa prawo do premii (t. j. po 20 dniach dla pojazdów do 40% zużycia i po 15 dniach dla pojazdów powyżej 40% zużycia) określona w tabeli stawka premiowa przysługuje mu za każdy dzień od dnia rozpoczęcia okresu ciągłości eksploatacji.

- Stopień zużycia pojazdu określa Komisja w składzie ustalonym w dziale A pkt. 5.
3. W przypadku braku gotowości wozu z przyczyn niezależnych od kierowcy, np. z powodu braku paliwa, smaru, części zamiennych itp. — dni te należy wliczyć do dni ciągłości eksploatacyjnej. Ponadto ciągłości eksploatacyjnej nie przerywają dwa dni w miesiącu przeznaczone na okresowy przegląd i smarowanie wozu.
4. Jeżeli ten sam pojazd prowadzi na zmianę kilku kierowców, dla każdego kierowcy liczy się wszystkie dni gotowości pojazdu. Przeniesienie na inny pojazd nie przerywa ciągłości eksploatacyjnej.
5. Warunkiem uznania, że pojazd w danym dniu jest gotów do eksploatacji, jest punktualne stawienie się kierowcy do pracy z wozem gotowym do jazdy.

6. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.

Premia za gotowość pojazdu do eksploatacji.

1. Premia za gotowość do eksploatacji przysługuje kierowcom (pomocnikom kierowców), prowadzącym wozy osobowe, ciężarowe i półciężarowe, używane do przewozu osób, przy przebiegach nieprzekraczających 2.000 km. w ciągu miesiąca.
2. Wysokość premii kierowców ustala się na 1.500 zł miesięcznie.
3. Warunkiem wypłaty premii jest bezawaryjność przejazdów oraz gotowość do eksploatacji — dla pojazdów do 40% zużycia w ciągu 28 dni w miesiącu i w ciągu 25 dni — dla pojazdów powyżej 40% zużycia.
4. Niezawinionych przez kierowców wypadków nie uważa się za awarię.
5. Do liczby dni gotowości wlicza się również niedziele i święta, jeżeli pojazd w dni te nadawał się do eksploatacji oraz 1 dzień w miesiącu przeznaczony na przegląd wozu i smarowanie.
6. W przypadku niezależnego od kierowcy braku gotowości wozu, np. z powodu braku paliwa, smaru, części zamiennych itp., dni te należy zaliczyć do okresu gotowości pojazdu.
7. Warunkiem uznania, że pojazd w danym dniu powszednim jest gotów do eksploatacji, jest punktualne stawienie się kierowcy do pracy z wozem gotowym do jazdy. Warunkiem uznania, że pojazd jest gotów do eksploatacji w niedzielę lub w dniu świątecznym jest zdanie przez kierowcę pojazdu gotowego do jazdy w dniu poprzedzającym niedzielę lub dzień świąteczny.
8. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii kierowcy (t. j. 300 zł miesięcznie).

ROZDZIAŁ IX.

Premie dla kierowców i pomocników kierowców zatrudnionych w zakładzie pracy, w którym stan parku samochodowego nie przekracza 8 pojazdów.

1. Premie omówione w rozdziale 8 nie przysługują kierowcom i ich pomocnikom zatrudnionym w zakładzie pracy, w którym stan parku samochodowego nie przekracza 8 pojazdów, wzajemian kierowcy ci oraz ich pomocnicy będą otrzymywać premie za gotowość pojazdu do eksploatacji.
2. Wysokość premii kierowców zależy od ilości dni w ciągu miesiąca gotowości pojazdu do eksploatacji (z uwzględnieniem stopnia zużycia pojazdu), oraz od wysokości wynagrodzenia zasadniczego (bez dodatku wyrównawczego i lokalnego), przysługującego w tym okresie za faktycznie przepracowane godziny, określone w rozdziale IV pkt. 1, 2 i 3, jako normalny czas pracy.
3. a) Kierowcom pojazdów do 40% zużycia przysługuje premia po osiągnięciu 20 dni w miesiącu gotowości pojazdu do eksploatacji — wysokość premii ustala się na 30% uposażenia zasadniczego.
b) Kierowcom pojazdów powyżej 40% zużycia przysługuje premia po osiągnięciu 15 dni w miesiącu gotowości pojazdu do eksploatacji — w wysokości 20% uposażenia zasadniczego. Po osiągnięciu 20 dni gotowości premię podwyższa się o 20% — to jest do 40% uposażenia zasadniczego.
c) Za każdy dzień gotowości pojazdu do eksploatacji ponad 25 dni w miesiącu kierowcom, bez względu na stopień zużycia pojazdu, przysługuje ponad normy określone w punktach a) i b) po 5% uposażenia zasadniczego.
d) Premia za gotowość pojazdu do eksploatacji nie przysługuje w przypadku nieosiągnięcia przez kierowcę określonej w pkt. a) i b) ilości dni gotowości pojazdu do eksploatacji.
4. Do liczby dni gotowości wlicza się również niedziele i święta, jeżeli w dni te pojazd nadawał się do eksploatacji oraz dwa dni w miesiącu przeznaczone na okresowy przegląd wozu i smarowanie.
5. W przypadku niezależnego od kierowcy braku gotowości wozu, np. z powodu braku paliwa, smaru, części zamiennych itp., dni te należy wliczyć do okresu gotowości pojazdu.
6. Jeżeli ten sam pojazd prowadzi na zmianę kilku kierowców, dla każdego kierowcy liczy się wszystkie dni gotowości pojazdu w ciągu miesiąca.
7. Warunkiem uznania, że pojazd w danym dniu powszednim jest gotów do eksploatacji, jest punktualne stawienie się kierowcy do pracy z wozem gotowym do jazdy. Warunkiem uznania, że pojazd jest gotów do eksploatacji w niedzielę lub w dniu świątecznym, jest zdanie przez kierowcę pojazdu gotowego do eksploatacji w dniu poprzedzającym niedzielę lub dzień świąteczny.
8. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii uzyskanej przez kierowcę.

ROZDZIAŁ X.

Premie dla kierowców dyżurnych i dyżurujących oraz dla pomocników tych kierowców.

1. Kierowcy dyżurni oraz kierowcy dyżurujący otrzymują premię miesięczną w wysokości 50% należnego im w danym miesiącu wynagrodzenia zasadniczego (bez dodatku wyrównawczego i lokalnego), za faktycznie przepracowane godziny określone w rozdz. IV pkt. 1, 2 i 3, jako normalny czas pracy. Kierowcom tym nie przysługuje premie omówione w rozdz. 8 i 9.
2. Pomocnik kierowcy otrzymuje premię w wysokości 20% premii kierowcy.

ROZDZIAŁ XI.

Płaca kierowców w okresie głównych i średnich napraw pojazdów.

1. W okresie naprawy średniej i głównej kierowcy i pomocnicy kierowców otrzymują tylko wynagrodzenie zasadnicze, dodatek wyrównawczy i lokalny. O ile naprawa nie jest spowodowana winą kierowcy, lecz normalnym zużyciem wozu, kierowcy przysługuje również ryczałt za godziny nadliczbowe, względnie premia za przewiezione tony/kilometry. Ryczałt za godziny nadliczbowe względnie premie za przewiezione tony/kilometry ustala się w wysokości przeciętnej z ostatnich 3 miesięcy.
2. 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 stosujących niniejszy regulamin, kierowca otrzymuje premię taką, jaka przysługuje monterowi, pomocnik zaś taką, jaka przysługuje uczniowi.

ROZDZIAŁ XII.

Przeniesienie kierowcy na inny pojazd.

O ile kierowca został przeniesiony na inny pojazd, przejmując go na podstawie książki pojazdu, w której winno być uwidocznione, na jakim kilometrze przebiegu wozu i ogumienia nastąpiło przejęcie.

ROZDZIAŁ XIII.

Premia dla warsztatowców zatrudnionych w warsztatach pomocniczych i na stacjach obsługi za sprawne wykonywanie napraw drobnych i średnich.

- 1) Pracownikom warsztatowym przysługuje miesięczna premia za sprawne wykonywanie napraw drobnych i średnich.
- 2) Premia może być przyznana tylko tym pracownikom, którzy przyczynili się do sprawnego dokonania napraw, w żadnym przypadku jednak liczba pracowników, którym przyznana została premia, nie może przekroczyć 1/3 liczby pojazdów stale obsługiwanych przez warsztat pomocniczy (stacje obsługi). Jeżeli w wyniku podzielenia stanu obsługiwanych pojazdów przez 3 uzyska się liczbę ułamkową, ułamek ten należy zaokrąglić do jedności. W przypadku gdy pojazdy obsługiwane przez warsztat (stacje obsługi) są stale eksploatowane na 2 lub więcej zmian (praca w zakładach o ruchu ciągłym), stan pojazdów oblicza się przyjmując 1 pojazd na każdą zmianę.
- 3) a. Wysokość premii zależy od współczynnika przepustowości t. j. od stosunku sumy godzin w miesiącu eksploatowania przez zakład pracy wszystkich stale obsługiwanych pojazdów do sumy godzin tej eksploatacji powiększonej o godziny, w ciągu których pojazdy znajdowały się w naprawie drobnej lub średniej.
b. Do ilości godzin eksploatowania wlicza się wszystkie godziny od chwili wyjazdu poszczególnego samochodu z garażu do powrotu. W przypadku, gdy pojazd nie był w ciągu dnia powszedniego eksploatowany pomimo gotowości do jazdy, względnie gdy czas eksploatowania był niższy od 8 godzin — ustala się czas eksploatowania na 8 godzin na dobę. Jeżeli pojazd był stale eksploatowany na 2 lub więcej zmian, w razie nieeksploatowania pomimo gotowości, przyjmuje się podaną normę 8 godzin na każdą zmianę. W niedziele i święta wlicza się jedynie te godziny, w ciągu których pojazd był eksploatowany.
c. 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. Niedziele i święta ustawowych nie wlicza się do czasu oczekiwania na naprawę. Do czasu napraw i oczekiwania na naprawę nie wlicza się czasu zu-

zytego na naprawę główną oraz wyczekiwania na tę naprawę.

- 4) Miesięczną wysokość premii ustala się w/g poniższej tabeli w zależności od współczynnika przepustowości oraz od przysługującej pracownikowi grupy wynagrodzenia.

Współczynnik przepustowości	Wysokość miesięcznej premii w zł.				
	Kierownicy warsztatów pomocniczego (stacji obsługi) oraz ich zastępcy	Pracownicy warsztatów pomocniczych. I stacji obsługi zaszeregowani do I grupy	Pracownicy warsztatów pomocniczych. I stacji obsługi zaszeregowani do II grupy	Pracownicy warsztatów pomocniczych. I stacji obsługi zaszeregowani do III grupy	Pracownicy warsztatów pomocniczych. I stacji obsługi zaszeregowani do IV grupy
od 0,60 do 0,65 powyżej	2.700	2.400	2.200	2.000	1.500
0,65 do 0,70	3.000	3.000	2.700	2.400	1.900
0,70 „ 0,75	4.200	3.900	3.500	3.100	2.500
0,75 „ 0,80	5.400	5.000	4.500	4.000	3.200
0,80 „ 0,85	7.000	6.300	5.700	5.000	4.100
0,85 „ 0,90	8.500	7.700	7.000	6.200	5.100
0,90 „ 0,95	10.200	9.800	8.400	7.500	6.200
0,95 „ 1,00	12.000	11.000	10.000	9.000	7.500

Przykład obliczania wysokości premii:

Pomocniczy warsztat naprawy obsługuje 9 pojazdów, z których 7 w ciągu miesiąca o 25 dniach powszednich było eksploatowanych w ciągu 20 dni po 10 godzin dziennie, w ciągu 2 dni pojazdy te nie były eksploatowane pomimo gotowości do eksploatacji, 4 dni były w naprawie łącznie z oczekiwaniem na naprawę, ponadto w ciągu jednej niedzieli były eksploatowane po 3 godziny. Pozostałe dwa pojazdy były stale eksploatowane na 2 zmiany, przy czym w ciągu 18 dni były eksploatowane po 17 godzin dziennie, w ciągu 3 dni po 6 godzin dziennie (pomimo gotowości przez czas 2 zmian), 3 dni oczekiwały na naprawę średnią oraz były naprawiane 4 dni po 5 godz. każdy. W ciągu pozostałych w dniu naprawy 11 godzin (praca na 2 zmiany 16 godzin minus 5 godzin naprawy) pojazdy były eksploatowane.

Ilość godzin gotowości pojazdów do eksploatacji oblicza się następująco:

$7 \times 20 \times 10 = 1400$	godz.-czas eksploat. 7 pojazd. w ciągu 20 dni
$7 \times 2 \times 8 = 112$	„ „ gotowości „ „ „ 2 dni
$7 \times 1 \times 3 = 21$	„ „ eksploat. „ „ „ niedzieli
$2 \times 18 \times 17 = 612$	„ „ „ 2 „ „ 18 dni
$2 \times 3 \times 6 = 36$	„ „ „ „ „ 3 dni
$2 \times 3 \times 10 = 60$	„ „ gotowości 2 pojazdów eksploatowanych na 2 zmiany w ciągu 3 dni (16 godzin dziennie minus 6 godz. eksploatacji = 10 godz. dziennie).
$2 \times 1 \times 11 = 22$	„ „ eksploatacji w dniu naprawy
Razem 2263	„ „ gotowości do eksploatacji 9 pojazdów w ciągu miesiąca.

Ilość godzin w naprawie oblicza się następująco:

$7 \times 4 \times 8 = 224$	godz.-czas oczekiwania na naprawę i czas naprawy 7 pojazdów
$2 \times 3 \times 16 = 96$	„ „ oczekiwania na naprawę 2 pojazdów eksploatow. na 2 zmiany
$2 \times 1 \times 5 = 10$	„ „ naprawy 2 pojazdów
Razem = 330	godzin—czas naprawy wszystkich pojazdów.

Współczynnik przepustowości oblicza się dzieląc czas gotowości do eksploatacji (2263 godziny) przez czas gotowości powiększony o czas naprawy (2263 + 330 = 2593 godziny) — $2263 : 2593 = 0,87 =$ współczynnik przepustowości.

Zgodnie z tabelą podaną w punkcie 4 miesięczna premia będzie wynosiła:

- dla kierownika warsztatu (stacji obsługi) i jego zastępcy 8.500 zł
- dla pracown. zaszeregowanych do I grupy 7.700 „
- „ „ „ II „ 7.000 „
- „ „ „ III „ 6.200 „
- „ „ „ IV „ 5.100 „

Premia przysługuje tylko tym pracownikom, którzy przyczynili się do sprawnego dokonania napraw, przy czym liczba otrzymujących premie nie może przekroczyć 4 pracowników (7 pojazdów eksploatowanych na 1 zmianę plus 2 pojazdy eksploatowane na 2 zmiany podzielone przez

$$3 = 7 + 2 \times 2 = \frac{11}{3} = 3,6 \text{ otrzymany wynik zgodnie}$$

z punktem 2 powyższa się do

ROZDZIAŁ XIV

Postanowienia specjalne.

1. W przypadku, gdy w poszczególnym zakładzie pracy w stosunku do wszystkich pozostałych pracowników stosowany jest wyłącznie system miesięcznego wynagrodzenia — należy wypłacać zamiast godzinowego — miesięczne wynagrodzenie również pracownikom, o których mowa w rozdziale III niniejszego regulaminu.

2. Wysokość miesięcznego wynagrodzenia oblicza się, mnożąc indywidualne wynagrodzenie godzinowe wraz z dodatkiem wyrównawczym i ewent. dodatkiem lokalnym przez 200.

ROZDZIAŁ XV.

Wynagrodzenie personelu dysponującego taborem:

A. System wynagradzania.

Place personelu dysponującego taborem opierają się na systemie wynagradzania miesięcznego oraz na systemie premiovym.

B. Grupy wynagrodzenia.

Dla personelu dysponującego taborem ustala się 4 grupy wynagrodzenia w następującej wysokości:

Grupa	Wynagrodzenie zasadnicze miesięcznie zł.	Dodatek lokalny	
		stołeczny miesięcznie zł.	morski miesięcznie zł.
a	19.000.—	1.300.—	1.100.—
b	17.000.—	1.200.—	1.000.—
c	15.000.—	1.000.—	900.—
d	13.000.—	900.—	800.—

C. Tabela zaszeregowania:

Stanowisko	Grupa wynagrodzenia
Dyspozytor	b - a
Kierownik warsztatu pomocniczego (stacji obsługi)	b - a
Zastępca Kierownika warsztatu pomocniczego (stacji obsługi)	c - b
Kontroler techniczny	c - b
Kierownik garażu ponad 10 pojazdów	c - b
Kierownik garażu do 10 pojazdów	d - b

D. Dodatki funkcyjne:

Dodatek funkcyjny przysługuje:

- Pracownikom zaszeregowanym do I grupy — w wysokości 3.000,— zł miesięcznie.
- Pozostałym pracownikom z wyjątkiem kierownika garażu do 10 pojazdów — w wysokości 2.000,— zł miesięcznie. Kierownikowi garażu do 10 pojazdów dodatek funkcyjny nie przysługuje. Pracownikom otrzymującym dodatek funkcyjny nie przysługuje wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

E. Premie przysługujące dyspozytorom i kierownikom garażu powyżej 10 pojazdów.

- Dyspozytorom i kierownikom garażu powyżej 10 pojazdów przysługuje miesięczna premia za wykorzystanie nośności pojazdów ciężarowych eksploatowanych przy przewozie towarów, oraz miesięczna premia za gotowość do eksploatacji pojazdów osobowych i pojazdów ciężarowych, służących do przewozu osób.
- a. Miesięczna wysokość premii za wykorzystanie nośności pojazdów ciężarowych eksploatowanych przy przewozie towarów zależy od współczynnika wykorzystania nośności taboru t. j. od stosunku faktycznie przejechanych w ciągu miesiąca ton/kilometrów przez wszystkie pojazdy ciężarowe do teoretycznie osiągalnych w tym okresie czasu ton/kilometrów.
- b. Ilość ton/kilometrów faktycznie przejechanych ustala się mnożąc ciężar przewiezionego na samochodzie oraz na wszystkich przyczepach towaru przez ilość przejechanych z tym towarem kilometrów. Ilość teoretycznie osiągalnych ton/kilometrów ustala się mnożąc całkowity przebieg samochodów przez ich nośność. Ustalając teoretycznie osiągalne ton/kilometry dla samochodów z przyczepami, należy brać pod uwagę jedynie nośność samochodu z pominięciem nośności przyczep, przy ciągnikach za podstawę obliczenia teoretycznie osiągalnych ton/kilometrów przyjmuje się nośność pierwszej przyczepy.

- c. Wysokość miesięcznej premii za wykorzystanie nośności pojazdów ciężarowych ustala się wg poniższej tabeli w zależności od współczynnika wykorzystania nośności oraz od posiadanej przez pracownika grupy wynagrodzenia:

Współczynnik wykorzystania nośności taboru	Wysokość miesięcznej premii w złotych			
	grupa wynagrodzenia a	grupa wynagrodzenia b	grupa wynagrodzenia c	grupa wynagrodzenia d
od 0,40 do 0,50	3.800	3.400	3.000	2.600
powyżej 0,50 „ 0,60	5.300	4.700	4.200	3.600
„ 0,60 „ 0,70	6.800	6.100	5.400	4.600
„ 0,70 „ 0,75	7.900	7.100	6.300	5.400
„ 0,75 „ 0,80	9.100	8.100	7.200	6.200
„ 0,80 „ 0,85	10.300	9.300	8.200	7.100
„ 0,85 „ 0,90	11.600	10.500	9.300	8.000
„ 0,90	13.000	11.900	10.500	9.100

3. a. Miesięczna wysokość premii za gotowość do eksploatacji pojazdów osobowych i pojazdów ciężarowych służących do przewozu osób zależy od współczynnika gotowości wszystkich pojazdów do eksploatacji t. j. 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.
- b. Niedziele i święta ustawowe wlicza się do liczby dni faktycznej gotowości pojazdu jedynie w przypadku eksploatacji pojazdu w tym dniu.
- c. W przypadku stałego eksploataowania pojazdów w niedziele i święta (zakłady pracy o ruchu ciągłym) współczynnik gotowości do eksploatacji oblicza się dzieląc sumę dni faktycznej gotowości pojazdów łącznie z niedzielami i świętami przez liczbę wszystkich dni w miesiącu pomnożoną przez ilość pojazdów.
- d. Wysokość miesięcznej premii za gotowość do eksploatacji ustala się wg poniższej tabeli, w zależności od współczynnika gotowości eksploatacyjnej oraz od posiadanej przez pracownika grupy wynagrodzenia:

Współczynnik gotowości do eksploatacji	Wysokość miesięcznej premii w złotych			
	grupa wynagrodzenia a	grupa wynagrodzenia b	grupa wynagrodzenia c	grupa wynagrodzenia d
od 0,65 do 0,70	3.800	3.400	3.000	2.600
powyżej 0,70 „ 0,75	4.500	4.000	3.600	3.100
„ 0,75 „ 0,80	5.500	4.900	4.300	3.700
„ 0,80 „ 0,85	6.600	5.900	5.200	4.500
„ 0,85 „ 0,90	7.900	7.100	6.300	5.400
„ 0,90 „ 0,95	9.500	8.500	7.500	6.500
„ 0,95	11.400	10.200	9.000	7.800

4. W przypadku gdy tabor składa się z pojazdów ciężarowych służących do przewozu towarów i z pojazdów służących do przewozu osób premie dla personelu dysponującego taborem ustala się w sposób następujący:
Dla taboru ciężarowego służącego do przewozu towarów oblicza się współczynnik wykorzystania nośności w/g p-ktu 2, a dla taboru służącego do przewozu osób oblicza się współczynnik gotowości do eksploatacji w/g p-ktu 3.
Kwotę odpowiadającą w tabeli ustalonemu współczynnikowi wykorzystania nośności mnoży się przez ilość pojazdów ciężarowych służących do przewozu towarów a kwotę odpowiadającą współczynnikowi gotowości do eksploatacji mnoży się przez ilość pojazdów ciężarowych służących do przewozu osób oraz pojazdów osobowych. Uzyskane iloczyny należy dodać a następnie podzielić przez liczbę wszystkich pojazdów (ciężarowych służących do przewozu towarów, osobowych, oraz ciężarowych służących do przewozu osób). Wynik dzielenia będzie stanowił przysługującą pracownikowi premie.

Przykłady

Przykład I. Obliczenie premii przysługującej dyspozytorowi przy taborze służącym do przewozu towarów a składającym się z: 2 samochodów ciężarowych służących do przewozu to-

warów o nośności po 4 ton każdy, oraz jednego ciągnika z dwiema przyczepami o nośności 5 ton każda, przy następującym przebiegu w ciągu miesiąca:

a) dwa samochody ciężarowe przejechały 4.000 km, przy czym na przestrzeni 2.000 km. były załadowane całkowicie, na przestrzeni 1.500 km. przewiozły po 2 tonny towaru, oraz 500 km. przejechały puste;

b) ciągnik przejechał z 2 przyczepami 2.000 km. przy czym na przestrzeni 1.000 km. obie przyczepy były całkowicie wykorzystane (przewieziono 10 ton towaru), na przestrzeni 800 km. jedna przyczepa była całkowicie załadowana a w drugiej przewieziono 3.000 ton towaru (razem 8 ton). zaś pozostałe 200 km. ciągnik przejechał z pustymi przyczepami.

Obliczenie

Ilość faktycznie przejechanych tono/kilometrów:

$$2.000 \times 4 \times 2 = 16.000 \text{ tono/km. (ilość ton/km. przejechanych przez 2 samochody na przestrzeni 2.000 km.)}$$

$$1.500 \times 2 \times 2 = 6.000 \text{ „ „ (ilość ton/km. przejechanych przez 2 samochody na przestrzeni 1.500 km.)}$$

$$1.000 \times 10 \times 1 = 10.000 \text{ „ „ (ilość ton/km. przejechanych przez ciągnik na przestrzeni 1.000 km.)}$$

$$800 \times 8 \times 1 = 6.400 \text{ „ „ (ilość ton/km. przejechanych przez ciągnik na przestrzeni 800 km.)}$$

Razem 38.400 tono/km. (ilość tono/km. przejechanych przez cały tabor).

Ilość teoretycznie możliwych tono-kilometrów wynosi:

$$4.000 \times 4 \times 2 = 32.000 \text{ tono/km. (ilość tono/km. osiągalnych przez 2 samochody ciężarowe przy przebiegu 4.000 km.)}$$

$$2.000 \times 5 \times 1 = 10.000 \text{ „ „ (ilość tono/km. osiągalnych przez ciągnik przy przebiegu 2.000 km. przy uwzględnieniu, zgodnie z p-ktem 2b, nośności jednej przyczepy.)}$$

Razem 42.000 tono/km. (ilość teoretycznie możliwych tono/km. całego taboru).

Współczynnik wykorzystania nośności taboru oblicza się dzieląc faktycznie przejechane tono/km (38.400) przez teoretycznie możliwe do osiągnięcia (42.000) — $38.400 : 42.000 = 0,91$.

Zgodnie z tabelą podaną w p-ktcie 2^a miesięczna premia dyspozytora pobierającego wynagrodzenie w/g grupy b będzie wynosiła 11.900 zł.

Przykład II. Obliczenie premii przysługującej dyspozytorowi przy taborze służącym do przewozu osób, a składającym się z:

jednego samochodu ciężarowego służącego do przewozu osób oraz 3 samochodów osobowych.

Czas gotowości do eksploatacji tych pojazdów w ciągu miesiąca o 26 dniach powszednich przedstawiał się następująco:

a) samochód ciężarowy służący do przewozu osób był gotów do eksploatacji w ciągu 23 dni;

b) 3 samochody osobowe były gotowe do eksploatacji w ciągu 22 dni.

Obliczenie

Ilość dni faktycznej gotowości wszystkich pojazdów:

$$23 \times 1 = 23 \text{ dni (Ilość dni faktycznej gotowości samochodu ciężarowego.)}$$

$$22 \times 3 = 66 \text{ dni (Ilość dni faktycznej gotowości 3 samochodów osobowych.)}$$

Razem 89 dni (Ilość dni faktycznej gotowości wszystkich pojazdów).

Ilość dni gotowości do eksploatacji teoretycznie możliwa do osiągnięcia wynosi 104 dni (26 dni powszednich w ciągu miesiąca pomnożone przez 4 pojazdy = 104).

Współczynnik gotowości pojazdów do eksploatacji oblicza się dzieląc liczbę dni faktycznej gotowości przez teoretycznie osiągalną liczbę dni gotowości = $89 : 104 = 0,86$.

Zgodnie z tabelą podaną w punkcie 3 d miesięczna premia dyspozytora pobierającego wynagrodzenie w/g grupy b będzie wynosiła 7.100 zł.

Przykład III. W zakładzie pracy o taborze składającym się z pojazdów służących do przewozu towarów oraz pojazdów służących do przewozu osób wymienionych w przykładach I i II o przebiegu miesięcznym podanym w tych przykładach, wysokość premii przysługującej dyspozytorowi pobierającemu wynagrodzenie w/g grupy b oblicza się następująco: Po obliczeniu dla taboru służącego do przewozu towaru współczynnika wykorzystania nośności taboru, w sposób podany w przykładzie I kwotę zł. 11.900 odpowiadającą współczynnikowi 0,91 należy pomnożyć przez liczbę pojazdów służących do przewozu towarów

$$11.900 \times 3 = 35.700$$

Dla taboru służącego do przewozu osób należy obliczyć współczynnik gotowości pojazdów do eksploatacji w sposób podany w przykładzie II a kwotę odpowiadającą temu współczynnikowi (zł. 7.100) należy pomnożyć przez liczbę pojazdów służących do przewozu osób

$$7.100 \times 4 = 28.400$$

Otrzymane wyniki należy dodać (35.700 + 28.400 = 64.100) i uzyskaną sumę podzielić przez liczbę wszystkich pojazdów (3 pojazdy służące do przewozu towarów plus 4 pojazdy służące do przewozu osób = 7) —

$$64.100 : 7 = 9.157 \text{ zł.}$$

Otrzymany iloraz — 9,157 — będzie stanowił miesięczną premię dyspozytora pobierającego wynagrodzenie w/g grupy b przy taborze składającym się z 2 samochodów ciężarowych służących do przewozu towarów, jednego ciągnika z 2 przyczepami, 1 samochodu ciężarowego służącego do przewozu osób, oraz 3 samochodów osobowych przy przebiegach podanych w przykładach I i II.

F. Premia przysługująca kierownikom garażów do 10 pojazdów oraz kontrolerom technicznym:

Kierownik garażu do 10 pojazdów oraz kontroler techniczny otrzymują premię miesięczną w wysokości 40% przysługującego im wynagrodzenia zasadniczego.

ROZDZIAŁ XVI.

Zmniejszenie premii przysługujących kierowcom pojazdów mechanicznych, warsztatowcom, pomocnikom i innym pracownikom samochodowym.

1. Pracownik może być w całości, lub w części pozbawiony premii, wynikającej z niniejszego regulaminu, o ile dopuścił się zaniedbań w pracy, lub naraził zakład pracy na straty wskutek niedozwolonych manipulacji.

2. Stwierdzenie winy pracownika winno być dokonane w porozumieniu z Radą Zakładową ewentualnie z Kołem Zakładowym.

3. W razie wypadku lub awarii wypłata oraz ewent. cofnięcie premii wstrzymuje się do oficjalnego orzeczenia winy kierowcy (orzeczenie sądu lub rzeczoznawcy).

ROZDZIAŁ XVII.

Postanowienia końcowe.

1. Regulamin niniejszy wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1949 r.

2. Wszelkie zagadnienia nieomówione w regulaminie niniejszym regulowane są na podstawie odpowiednich przepisów układu zbiorowego pracy lub innych przepisów, obowiązujących w zakładzie pracy.

3. Jakikolwiek wypłaty niezgodne z postanowieniami tego regulaminu lub nieoparte na odrębnych pisemnych zarządzeniach właściwych władz będą traktowane jako wypłaty pozbawione legalnych podstaw.