

UCHWAŁA Nr 359 RADY MINISTRÓW

z dnia 13 września 1961 r.

w sprawie usprawnienia organizacji transportu samochodowego.

W celu stworzenia warunków do poprawy organizacji pracy i prawidłowego rozwoju transportu samochodowego Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. Ustala się „Wytyczne w sprawie usprawnienia organizacji transportu samochodowego”, zwane dalej w skróceniu „wytycznymi”, stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. 1. W celu realizacji wytycznych zobowiązuje się ministrów (kierowników urzędów centralnych) i prezydów wojewódzkich rad narodowych (rad narodowych miast wyłączonych z województw) do:

- 1) podjęcia w porozumieniu z Ministrem Komunikacji, na podstawie analizy pracy transportu własnego, prac zmierzających do rozwoju zorganizowanego ciężarowego transportu branżowego,
- 2) ustalenia w porozumieniu z Ministrem Komunikacji rodzajów specjalizacji branżowej ciężarowego transportu samochodowego mającej charakter międzyresortowy,
- 3) zbadania celowości i konieczności posiadania przez podległe im jednostki organizacyjne transportu własnego, określenia etapów i sposobów ograniczania zakresu działania tego transportu oraz sukcesywnego zgłaszania zbędnego taboru samochodowego Ministrowi Komunikacji,
- 4) podjęcia prac zmierzających do koncentracji zaplecza technicznego transportu samochodowego i lepszego wykorzystania istniejącego potencjału tego zaplecza,
- 5) wydania podległym przedsiębiorstwom (bazom) transportowym poleceń współdziałania z przedsiębiorstwami wykonującymi funkcję terenowych zjednoczeń wiodących w zakresie transportu samochodowego, po wyznaczeniu ich przez prezydów wojewódzkich rad narodowych (ust. 2).

2. Zobowiązuje się prezydów wojewódzkich rad narodowych do wyznaczenia, w porozumieniu z Ministrem Komunikacji, wojewódzkich przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej, których zadaniem będzie zorganizowanie porozumień terenowo-branżowych i wykonywanie funkcji koordynujących w skali województwa w zakresie transportu samochodowego zgodnie z uchwałą nr 195 Rady Ministrów z dnia 9 czerwca 1960 r. o współpracy i koordynacji branżowej (Monitor Polski Nr 56, poz. 268).

3. Zobowiązuje się Ministra Komunikacji zgodnie z jego kompetencjami określonymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 1957 r. w sprawie szczegółowego określenia zakresu działania Ministra Komunikacji oraz roz-

graniczenia właściwości Ministra Komunikacji i innych ministrów (Dz. U. Nr 50, poz. 245) do:

- 1) nadzoru nad przebiegiem prac związanych z realizacją przepisów uchwały,
- 2) podjęcia prac zmierzających do wprowadzenia w skali krajowej publicznej spedycji i zorganizowania aparatu tej spedycji w myśl ust. 11 i 12 wytycznych,
- 3) wydania w terminie 6 miesięcy od dnia powzięcia uchwały szczegółowych instrukcji dla wydziałów komunikacji prezydów wojewódzkich rad narodowych, dotyczących organizacji i zakresu działania wojewódzkich przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej w przedmiocie zorganizowania porozumień terenowo-branżowych i wykonywania funkcji koordynacyjnych w skali województwa w zakresie transportu samochodowego,
- 4) wyznaczenia Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej jako zjednoczenia wiodącego w zakresie transportu samochodowego w skali krajowej, przy zachowaniu warunków przewidzianych w uchwale nr 195 Rady Ministrów powołanej w ust. 2.

4. Zobowiązuje się prezydów wojewódzkich rad narodowych do podjęcia w porozumieniu z Ministrem Komunikacji prac zmierzających do realizacji ustaleń zawartych w ust. 16 i 17 wytycznych.

5. Prezydów wojewódzkich rad narodowych w porozumieniu z Ministrem Gospodarki Komunalnej podejmą pracę w celu realizacji ustaleń zawartych w ust. 14 wytycznych.

§ 3. 1. Zobowiązuje się prezydów wojewódzkich rad narodowych (rad narodowych miast wyłączonych z województw):

- 1) do podjęcia badań w zakresie ekonomiki i organizacji transportu samochodowego na terenach podległych im województw i powołania do ich przeprowadzenia odpowiednich zespołów na podstawie wytycznych ustalonych przez Ministra Komunikacji,
- 2) do składania Ministrowi Komunikacji sprawozdań z wyników badań, o których mowa w pkt 1,
- 3) do zapewnienia w rocznych budżetach niezbędnych środków finansowych na pokrycie kosztów związanych z pracami określonymi w pkt 1.

2. Zobowiązuje się Ministra Komunikacji do przeprowadzania rocznych analiz wyników badań ekonomicznych poczynszu od 1962 r. i przedstawiania Komitetowi Ekonomicznemu Rady Ministrów odpowiednich wniosków w tym zakresie.

§ 4. 1. Zaleca się centralnym organizacjom spółdzielczym stosowanie przepisów niniejszej uchwały do spółdzielczego transportu samochodowego.

2. W odniesieniu do jednostek spółdzielczych mają odpowiednie zastosowanie przepisy uchwały nr 195 Rady Ministrów o współpracy i koordynacji branżowej.

§ 5. Komunalne przedsiębiorstwa komunikacyjne w związku z wykonywaniem przewozów osobowych na obszarze miast nie są objęte postanowieniami zawartymi w ust. 18 i 30 wyciecznych.

§ 6. Przepisy uchwały nie dotyczą jednostek podległych Ministrowi Obrony Narodowej.

§ 7. Wykonanie uchwały porucza się właściwym ministrom (kierownikom urzędów centralnych) oraz prezydentom wojewódzkich rad narodowych (rad narodowych miast wyłączonych z województw).

§ 8. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: J. Cyrankiewicz

Załącznik do uchwały nr 368 Rady Ministrów z dnia 13 września 1961 r. (poz. 324).

WYTYCZNE W SPRAWIE USPRAWNINIENIA ORGANIZACJI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

W zakresie transportu ciężarowego.

1. Jednym z podstawowych warunków należytego wykorzystania ciężarowego taboru i zmniejszenia kosztów transportu samochodowego jest jego koncentracja i rejonizacja w transporcie zorganizowanym, tj. w przedsiębiorstwach lub bazach transportowych.

2. Należy dążyć do tej koncentracji przez ograniczenie przydziału nowych samochodów średniej i dużej ładowności poszczególnym zakładom pracy tam, gdzie istnieją dogodnie położone i wyposażone wystarczająco w odpowiedni tabor placówki transportu zorganizowanego (publicznego, resortowego) i przez przekazywanie przez te zakłady pracy posiadanych samochodów transportowi zorganizowanemu z chwilą przejęcia przez niego obsługi potrzeb przewozowych tych zakładów; zasady koncentracji taboru nie wykluczają pozostawienia poszczególnym zakładom pracy samochodów dostawczych i samochodów ciężarowych dla określonych zadań przewozowych, szczególnie samochodów o specjalnym nadwoziu, niezależnie od tego, czy w miejscu ich działalności istnieją dogodnie położone i wystarczająco zaopatrzone w tabor placówki transportu zorganizowanego.

3. Jeżeli przejęcie obsługi przewozowej przez przedsiębiorstwa transportowe publiczne lub branżowe nie jest możliwe albo mogłoby pogorszyć warunki tej obsługi lub jeżeli warunki te wymagają szczególnej specjalizacji obsługi, należy dążyć do tworzenia na zasadach rozrachunku gospodarczego i objętych resortowym planem usług transportowych baz transportowych i baz sprzętowo-transportowych działających w ramach danej organizacji branżowej, przy zachowaniu warunków określonych w zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 1 października 1960 r. w sprawie ustalenia wytycznych dotyczących organizacji baz transportowych w przedsiębiorstwach państwowych (Monitor Polski Nr 81, poz. 369), w szczególności:

- 1) dla lokalnego odwożenia artykułów własnej produkcji do odbiorców,
- 2) dla zwożenia artykułów objętych skupem,
- 3) dla rozwożenia artykułów obrotu handlowego do miejskiego lub wiejskiego handlu detalicznego,
- 4) dla kolportażu wydawnictw,
- 5) dla rozwożenia artykułów zaopatrzenia do zakładów pracy w ramach wspólnej organizacji branżowej,
- 6) dla transportu wewnętrznego dużych zakładów pracy,
- 7) dla przewozów wykonywanych w toku technologicznego procesu produkcyjnego lub analogicznego — zamkniętego bądź obejmującego określony rejon działania.

4. Wraz z koncentracją taboru samochodowego należy w ekonomicznie uzasadnionych przypadkach wprowadzić specjalizację transportu według rodzaju ładunków i rodzaju

przewozów, z równoczesnym dążeniem do przystosowania taboru do danej specjalności.

5. W związku z dążeniem do specjalizacji usług transportowych branżowe przedsiębiorstwa transportowe powinny przejmować w danym rejonie na podstawie umów branżowych obsługę przewozową jednostek organizacyjnych danej branży bez względu na ich przynależność resortową.

6. Równocześnie w miarę powstawania ekonomicznych i eksploatacyjnych warunków branżowego scalenia organizacji transportowych zwierzchnie organy branżowych przedsiębiorstw transportowych powinny wyznaczyć przedsiębiorstwa, które przejmą usługi przewozowe od organizacji transportowych przewidzianych do scalenia wraz z odpowiednimi bazami transportowymi. Przejęciu nie podlegają bazy transportu wewnętrznego (międzyoperacyjnego).

7. Równolegle do branżowej specjalizacji usług transportowych powinna następować ich specjalizacja według rodzajów przewozu. Specjalizacja ta powinna obejmować między innymi:

- 1) utrzymywanie liniowej (regularnej) komunikacji towarowej dla ładunków zbiorczych,
- 2) dostawę drobnych przesyłek do I z ekspedycji zarówno kolejowych, jak i samochodowych,
- 3) przewóz z kolei i do kolei ładunków masowych z rozładunkiem i załadunkiem wagonów kolejowych na torach użytku ogólnego,
- 4) zastępowanie kolei w przewozach na krótkie odległości,
- 5) przewozy obszarowe ładunków całopojazdowych, z wyjątkiem przewozów dokonywanych przez branżowe przedsiębiorstwa transportowe,
- 6) przewozy ładunków wyjątkowo ciężkich i ponadgabarytowych, z wyjątkiem obsługi budownictwa i energetyki,
- 7) przewozy urządzenia domowego i biurowego,
- 8) obsługę przewozową ludności.

8. Zadania związane ze specjalizacją usług według rodzajów przewozów (ust. 7) powinny spełniać przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS), do których powinny ponadto należeć w szczególności:

- 1) kompleksowa (pełna) obsługa przewozowa jednostek organizacyjnych nie posiadających taboru,
- 2) uzupełnianie usług przewozowych jednostek organizacyjnych, nie posiadających dostatecznego taboru dla zaspokojenia własnych potrzeb,
- 3) obsługa masowych przewozów samochodowych na krótkich odległościach, z wyjątkiem przewozów wykonywanych przez przedsiębiorstwa branżowe,
- 4) niektóre przewozy w zakresie specjalizacji branżowej o charakterze dystrybucyjnym (np. dostawa gazów technicznych, wyrobów spirytusowych, przewóz w ramach zawartych umów generalnych itp.).

9. W rejonach, gdzie ze względów ekonomicznych obsługiwanej branży nie jest celowe tworzenie gospodarstw transportu branżowego, obsługa przewozowa, zarówno ogólna, jak i branżowa, powinna być skoncentrowana w oddziałach przedsiębiorstwa PKS, które powinny posiadać w tym celu odpowiednio wyspecjalizowany tabor i odpowiednie komórki branżowe; w tym celu przedsiębiorstwa PKS powinny przejmować istniejące w tych miejscowościach bazy transportowe i oddziały terenowe przedsiębiorstw branżowych w trybie określonym w ust. 6.

10. Równoległe do scalenia organizacyjnego transportu samochodowego, zgodnie z niniejszymi wytycznymi, należy przeanalizować stan istniejących obiektów oraz celowość zamierzonych inwestycji dla własnego zaplecza technicznego miejscowych placówek transportu zorganizowanego, a to w celu wygospodarowania oszczędności inwestycyjnych przez koncentrację tego zaplecza zgodnie z uchwałą nr 462 Rady Ministrów z dnia 26 listopada 1959 r. w sprawie organizacji zaplecza technicznego motoryzacji oraz obrotu pojazdami samochodowymi.

11. Jako czynnik organizujący procesy przewozowe różnymi środkami transportu, koordynujący i scalający potok przesyłek w ładunki zbiorcze oraz wiążący czynności przewozowe z czynnościami o charakterze usługowym i handlowym powinna działać samodzielna publiczna organizacja spedycyjna na terenie kraju. Istnienie takiej publicznej spedycji nie wyklucza działania spedycji branżowej.

12. Należy przez systematyczny rozwój działalności publicznej spedycji dążyć w ramach ustalonego programu do etapowego organizacyjnego scalenia tej działalności początkowo w ramach PKS, a następnie do jej usamodzielnienia w ramach całego transportu w równoczesnym utworzeniem jednolitej sieci terenowej oddziałów i agencji, działających w ramach jednolitych dyspozycji i centralnego rozliczania.

W zakresie transportu autobusowego.

13. Przewóz pracowników do pracy i z pracy w zakładach pracy i na budowach wykonywany samochodami ciężarowymi i autobusami poszczególnych przedsiębiorstw powinny przejmować wojewódzkie przedsiębiorstwa PKS według programu wieloletniego ustalonego i aktualizowanego corocznie przez Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Komisją Planowania przy Radzie Ministrów oraz z zainteresowanymi prezydiami wojewódzkich rad narodowych.

14. W miastach, w których istnieją komunalne przedsiębiorstwa (zakłady) komunikacyjne, przewóz pracowników na obszarze działania tych przedsiębiorstw do pracy i z pracy w zakładach pracy i na budowach wykonywany samochodami ciężarowymi i autobusami poszczególnych zakładów pracy (przedsiębiorstw) powinny przejmować komunalne przedsiębiorstwa (zakłady) komunikacyjne na zasadach określonych w ust. 13 i w ust. 16 i 17.

15. Zasady realizacji zadań wynikających z ust. 13 i 14 na obszarze województwa katowickiego zostaną uregulowane odrębnie.

16. Jednocześnie z przejęciem przewozu pracowników przez przedsiębiorstwa PKS, powinny one przejąć od zainteresowanych zakładów pracy (przedsiębiorstw) zatrudniony przy tym przewozić tabor autobusowy w odpowiednim stanie technicznym, natomiast tabor ciężarowy, w miarę przejmowania przewozu pracowników przez PKS, podlega zgłoszeniu do bilansu dostaw taborowych. Wraz z przyjętym taborom przedsiębiorstwa PKS powinny przejmować (tam gdzie jest to możliwe) wyodrębnione obiekty zaplecza technicznego, z których korzysta ten tabor. Tabor ciężarowy zwolniony z przewozów pracowniczych zmniejsza zapotrzebowanie na

tabor zgłaszane przez ministerstwa do pokrycia w rocznych bilansach pojazdów samochodowych.

17. Ustalenia ust. 16 nie dotyczą autobusów będących w użytkowaniu większych jednostek organizacyjnych, przeznaczonych do zaspokojenia potrzeb socjalnych i kulturalnych tych jednostek.

W zakresie koordynacji terenowobranżowej i ogólnobranżowej w transporcie samochodowym.

Zasady porozumienia terenowobranżowego.

18. Porozumienia terenowobranżowe należy organizować według zasad zawartych w uchwale nr 195 Rady Ministrów z dnia 9 czerwca 1960 r. o współpracy i koordynacji branżowej (Monitor Polski Nr 56, poz. 268).

19. Uczestnikami porozumienia terenowobranżowego na terenie danego województwa lub określonych województw są działające na terenach tych województw:

- 1) przedsiębiorstwa oraz ich zakłady (oddziały) zorganizowane na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym prowadzące zarobkowy transport publiczny lub transport branżowy,
- 2) przedsiębiorstwa prowadzące niezarobkowy transport, a posiadające oddziały zorganizowane na wewnętrznym rozrachunku.

20. Zaleca się przystępowanie do porozumień terenowobranżowych przedsiębiorstw spółdzielczego transportu samochodowego.

21. Do porozumień terenowobranżowych mogą wchodzić również przedsiębiorstwa posiadające zorganizowane bazy transportowe zgodnie z wytycznymi ustalonymi w zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 1 października 1960 r. w sprawie ustalenia wytycznych dotyczących organizacji baz transportowych w przedsiębiorstwach państwowych (Monitor Polski Nr 81, poz. 369).

22. Jednostki organizacyjne wymienione w ust. 19 reprezentowane są w porozumieniu terenowobranżowym przez swe jednostki nadrzędne. Za zgodą swych jednostek nadrzędnych uczestnicy porozumień terenowobranżowych mogą być w nich reprezentowani bezpośrednio przez swych przedstawicieli.

23. Organem stanowiącym porozumienia terenowobranżowego jest komisja terenowobranżowa; przewodniczącego komisji wyznacza prezydium wojewódzkiej rady narodowej spośród przedstawicieli uczestników porozumienia w porozumieniu z Ministrem Komunikacji.

24. Organem wykonawczym porozumienia terenowobranżowego jest wojewódzkie przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej, przy którym działa stały sekretariat techniczno-ekonomiczny.

25. Komisja terenowobranżowa, przedsiębiorstwo PKS oraz stały sekretariat techniczno-ekonomiczny działają na podstawie regulaminu uchwalonego przez komisję ogólnobranżową.

26. Działalność komisji terenowobranżowej i jej organu wykonawczego powinna zmierzać do zapewnienia ogólnego interesu społecznego z uwzględnieniem interesów i równości uprawnień uczestników porozumienia terenowobranżowego.

27. Do zakresu działania komisji terenowobranżowej i jej organu wykonawczego powinny należeć sprawy objęte przepisami odpowiednich paragrafów uchwały nr 195 Rady Ministrów z dnia 9 czerwca 1960 r. o współpracy i koordynacji branżowej, a w szczególności:

- 1) sporządzanie zbiorczych planów i sprawozdawczości dotyczących działalności uczestników porozumienia terenowobranżowego w zakresie transportu samochodowego,

- 2) organizowanie kooperacji w zakresie pracy warsztatów i stacji obsługi uczestników porozumienia terenowobranżowego,
- 3) koordynowanie przewozów samochodowych oraz działalności spedycyjnej uczestników porozumienia terenowobranżowego,
- 4) koordynowanie działalności inwestycyjnej uczestników porozumienia terenowobranżowego,
- 5) organizowanie i koordynowanie zaopatrzenia materiałowo-technicznego uczestników porozumienia terenowobranżowego,
- 6) prowadzenie zleconych spraw związanych z obronnością Państwa, terenową obroną przeciwlotniczą i specjalnych w ramach obowiązujących przepisów,
- 7) organizowanie szkolenia kadr fachowych, w szczególności kierowców i pracowników warsztatowych dla potrzeb uczestników porozumienia terenowobranżowego,
- 8) organizowanie i prowadzenie wspólnych przedsięwzięć uczestników porozumienia terenowobranżowego w zakresie świadczenia usług transportowych,
- 9) stawianie wniosków w sprawie przydziału taboru i środków niezbędnych do wykonywania zadań planowych przez uczestników porozumienia,
- 10) podejmowanie uchwał dotyczących wniosków kierowanych do jednostek nadrzędnych uczestników porozumienia terenowobranżowego o zastosowanie przez nie sankcji w stosunku do tych uczestników porozumienia terenowobranżowego, którzy nie respektują porozumienia i uchwał organów porozumienia.

28. W umowie o porozumieniu terenowobranżowym należy określić szczegółowy zakres funkcji, o których mowa w ust. 27 w sposób dostosowany do specyfiki transportu samochodowego.

Zasady porozumienia ogólnobranżowego.

29. Dla koordynowania działalności transportu samochodowego w skali ogólnobranżowej należy nadać Zjednoczeniu Państwowej Komunikacji Samochodowej uprawnienia zjednoczenia wiodącego w zakresie transportu samochodowego stosownie do przepisu § 2 ust. 3 pkt 4 uchwały.

30. Uczestnikami porozumienia ogólnobranżowego na terenie całego kraju są:

- 1) uczestnicy porozumień terenowobranżowych działający przez organy porozumień terenowobranżowych,
- 2) jednostki organizacyjne działające w zakresie transportu samochodowego w skali krajowej, nie będące uczestnikami porozumień terenowobranżowych.

31. Organem stanowiącym porozumienia ogólnobranżowego jest komisja ogólnobranżowa. Przewodniczącym komisji wyznacza Minister Komunikacji spośród uczestników porozumienia.

32. Organem wykonawczym komisji ogólnobranżowej jest Zjednoczenie Państwowej Komunikacji Samochodowej, jako zjednoczenie wiodące, przy którym działa stały sekretariat techniczno-ekonomiczny.

33. Komisja ogólnobranżowa i zjednoczenie wiodące działają na podstawie regulaminu uchwalonego przez komisję ogólnobranżową.

34. Do zakresu działania komisji ogólnobranżowej i jej zjednoczenia wiodącego powinny należeć sprawy objęte odpowiednimi przepisami uchwały nr 195 Rady Ministrów z dnia 9 czerwca 1960 r. o współpracy i koordynacji branżowej, a w szczególności:

- 1) uzgadnianie i opiniowanie spraw dotyczących tworzenia, scalania i likwidacji przedsiębiorstw i zakładów transportu samochodowego (gospodarstw samochodowych, baz i oddziałów transportu samochodowego itp.), zgłoszonych przez uczestników porozumień ogólnobranżowych, terenowobranżowych i ich jednostki nadrzędne;
- 2) sporządzanie zbiorczych planów i sprawozdawczości nadesłanych przez organy porozumień terenowobranżowych;
- 3) koordynowanie przewozów autobusowych i towarowych przewozów samochodowych oraz działalności spedycyjnej uczestników porozumień terenowobranżowych i porozumienia ogólnobranżowego;
- 4) koordynowanie działalności inwestycyjnej uczestników porozumień terenowobranżowych i porozumienia ogólnobranżowego;
- 5) organizowanie i koordynowanie zaopatrzenia materiałowo-technicznego uczestników porozumień terenowobranżowych i porozumienia ogólnobranżowego;
- 6) prowadzenie zleconych spraw związanych z obronnością Państwa, terenową obroną przeciwlotniczą i specjalnych w ramach obowiązujących przepisów,
- 7) stawianie wniosków w sprawie przydziału taboru i środków niezbędnych do wykonywania zadań planowych przez uczestników porozumień terenowobranżowych i ogólnobranżowego;
- 8) planowanie, organizowanie i czuwanie nad kooperacją w zakresie pracy zaplecza technicznego należącego do uczestników porozumień ogólnobranżowego i terenowobranżowych;
- 9) planowanie i organizowanie szkolenia kadr fachowych, w szczególności uczestników porozumień ogólnobranżowego i terenowobranżowych;
- 10) organizowanie i prowadzenie wspólnych przedsięwzięć uczestników porozumienia ogólnobranżowego zarówno w zakresie świadczonych usług transportowych, jak i innych przedsięwzięć gospodarczych, socjalnych itp.;
- 11) podejmowanie uchwał dotyczących wniosków kierowanych do jednostek nadrzędnych uczestników porozumień ogólnobranżowego i terenowobranżowych o zastosowanie przez te jednostki nadrzędne sankcji w stosunku do tych uczestników porozumień, którzy nie respektują porozumień i uchwał organów porozumień.

35. Wykonywanie koordynacji na podstawie porozumień terenowobranżowych i ogólnobranżowego nie narusza uprawnień właściwych naczelnych i terenowych organów administracji państwowej oraz jednostek nadrzędnych uczestników porozumienia, wynikających z wykonywanych przez nie funkcji kierownictwa, nadzoru i kontroli w stosunku do podległych im jednostek organizacyjnych.

36. Wprowadzanie koordynacji terenowobranżowej i ogólnobranżowej nie może ograniczać samodzielności uczestników porozumienia, zastrzeżonej przepisami.