

334

UCHWAŁA Nr 287 RADY MINISTRÓW

z dnia 16 września 1964 r.

w sprawie koncentracji i usprawnienia towarowego transportu samochodowego.

W celu zwiększenia wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego w towarowym transporcie samochodowym oraz lepszego pokrycia potrzeb przewozowych, opierając się na wytycznych uchwały nr 359 Rady Ministrów z dnia 13 września 1961 r. w sprawie usprawnienia organizacji transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 77, poz. 324), Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Zobowiązuje się ministrów (kierowników urzędów centralnych) i prezydium wojewódzkich rad narodowych (rad narodowych miast wyłączonych z województw) oraz zaleca się centralnym związkom spółdzielczym ograniczanie samochodowego transportu własnego w formach rozproszonych w podległych lub nadzorowanych jednostkach organizacyjnych oraz stopniową likwidację istniejącego rozprosze-

nia ciężarowego taboru samochodowego (średnio- i wysoko-tonażowego) w tych jednostkach.

2. Dla ograniczenia gospodarczego transportu samochodowego przedsiębiorstw i instytucji nietransportowych oraz likwidacji rozproszenia ciężarowego taboru samochodowego właściwi ministrowie (kierownicy urzędów centralnych) oraz prezydium wojewódzkich rad narodowych (rad narodowych miast wyłączonych z województw) wydadzą, w porozumieniu z Ministrem Komunikacji, w terminie do dnia 31 grudnia 1964 r. zarządzenia nakazujące podległym i nadzorowanym jednostkom przystąpienie do stopniowej koncentracji taboru samochodowego.

3. Zaleca się centralnym związkom spółdzielczym wprowadzenie w życie postanowień dotyczących stopniowej koncentracji taboru samochodowego, o której mowa w ust. 2.

4. Zarządzenia, o których mowa w ust. 2, powinny zawierać wytyczne dotyczące:

- 1) przydziału taboru nowego średniej i wysokiej ładowności w zasadzie dla transportu zorganizowanego oraz transportu technologicznego lub specjalizowanego;
- 2) systematycznej likwidacji:
 - a) do końca roku 1966 drobnych gospodarstw samochodowych (ust. 6), posiadających tabor średniej i wysokiej ładowności w ilości mniejszej niż 25 pojazdów samochodowych, a w transporcie pracującym na potrzeby rolnictwa — 20 pojazdów samochodowych,
 - b) po roku 1966 — w ilości mniejszej niż 40 pojazdów samochodowych;
 ilość pojazdów w gospodarstwach samochodowych państwowych gospodarstw rolnych i państwowych ośrodków maszynowych zostanie określona odrębnymi przepisami;
- 3) komasacji gospodarstw samochodowych wraz z taborem i urządzeniami, maszynami i sprzętem, przez scalanie kilku gospodarstw w jednej organizacji transportu samochodowego, a w szczególności w zakładach tego transportu prowadzonych na wewnętrznym pełnym rozrachunku gospodarczym;
- 4) przekazywania taboru samochodowego likwidowanych gospodarstw samochodowych przedsiębiorstwom publicznego lub branżowego transportu samochodowego, z równoczesnym przejmowaniem przez te przedsiębiorstwa obsługi transportowej zakładu przekazującego;
- 5) przekazywania lub oddawania w użytkowanie zaplecza technicznego transportu samochodowego likwidowanych gospodarstw samochodowych — przedsiębiorstwom transportu publicznego lub branżowego;
- 6) przekazywania całych gospodarstw samochodowych i zakładów transportu samochodowego wraz z taborem, obiektami, urządzeniami i sprzętem — przedsiębiorstwom transportu publicznego lub branżowego.

5. Transport samochodowy technologiczny może być prowadzony jako transport gospodarczy zorganizowany w gospodarstwa lub zakłady transportu samochodowego, a transport specjalizowany — w gospodarstwa, zakłady lub przedsiębiorstwa transportu samochodowego.

6. 1) Ilekroć w uchwale jest mowa o:

- a) „transporcie technologicznym” — należy przez to rozumieć transport wykonujący przewozy stanowiące część składową procesu produkcji lub obrotu wewnątrz określonej jednostki organizacyjnej (przedsiębiorstwa, zakładu itp.),
- b) „transporcie specjalizowanym” — należy przez to rozumieć transport wykonujący przewozy ładunków za pomocą specjalizowanego taboru lub w ramach specjalizowanych form organizacji procesu transportowego,
- c) „gospodarstwie samochodowym” — należy przez to rozumieć działający przy przedsiębiorstwach i insty-

tuacjach nietransportowych zespół środków, urządzeń i pracowników, powołany do zaspokojenia określonych potrzeb przewozowych taborem samochodowym, przy czym w jego działalności stosowane są zasady ograniczonego wewnętrznego rozrachunku gospodarczego,

d) „zakładzie transportu samochodowego” — należy przez to rozumieć działający przy przedsiębiorstwach nietransportowych zespół środków, urządzeń i pracowników z odpowiedzialnym kierownikiem na czele, wykonujący usługi transportowe o określonym zakresie (przewozowe, spedycyjne, ładunkowe), przy czym w jego działalności stosowane są zasady pełnego wewnętrznego rozrachunku gospodarczego;

2) Minister Komunikacji określi w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami w terminie do dnia 30 listopada 1964 r. zasady i zakres działania transportu technologicznego i specjalizowanego, o których mowa w pkt 1, jak również warunki, jakim powinny odpowiadać gospodarstwa samochodowe i zakłady transportu samochodowego.

7. Prowadzenie przedsiębiorstw transportu specjalizowanego, nie wymienionych w § 3, wymaga zgody Ministra Komunikacji, a gospodarstw samochodowych oraz zakładów transportu specjalizowanego i technologicznego — zgody właściwego do spraw komunikacji organu prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) udzielonej w porozumieniu z organem wykonawczym porozumienia terenowo-branżowego transportu samochodowego.

8. Gospodarstwa samochodowe nie podlegające likwidacji na zasadach określonych w ust. 4 pkt 2, posiadające do końca 1966 r. minimum 25 pojazdów samochodowych, a po 1966 r. minimum 40 pojazdów samochodowych, powinny być prowadzone co najmniej na ograniczonym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym.

9. Przedsiębiorstwa i instytucje nietransportowe mogą posiadać gospodarstwa samochodowe, o ile zgodę na to wyrazi właściwy do spraw komunikacji organ prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) po porozumieniu z organem wykonawczym porozumienia terenowo-branżowego transportu samochodowego.

§ 2. Ministrowie: Gospodarki Komunalnej, Przemysłu Ciężkiego, Rolnictwa, Przemysłu Chemicznego oraz Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego spowodują przystąpienie w roku 1964 do porozumienia branżowego w transporcie samochodowym wszystkich podległych im jednostek organizacyjnych prowadzących gospodarstwa samochodowe posiadające co najmniej 25 pojazdów i prowadzone na zasadach co najmniej wewnętrznego ograniczonego rozrachunku gospodarczego.

§ 3. Ustala się następujące perspektywiczne formy organizacyjne transportu samochodowego:

- 1) państwowe przedsiębiorstwa publicznego transportu samochodowego nadzorowane przez Ministra Komunikacji, wykonujące przewozy różnych ładunków dla potrzeb wszystkich jednostek gospodarki narodowej i ludności;
- 2) państwowe przedsiębiorstwa branżowego, międzyresortowego transportu budownictwa, nadzorowane przez Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, wykonujące przewozy materiałów budowlanych dla potrzeb budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych różnych gałęzi gospodarki narodowej;
- 3) państwowe przedsiębiorstwa branżowego transportu rolniczego, nadzorowane przez Ministra Rolnictwa, wykonujące przewozy dla potrzeb budownictwa rolniczego;
- 4) państwowe przedsiębiorstwa resortowego transportu górnictwa i energetyki, nadzorowane przez Ministra Gór-

- nictwa i Energetyki, wykonujące przewozy ładunków dla potrzeb przedsiębiorstw resortu górnictwa i energetyki, w szczególności materiałów wybuchowych oraz maszyn, sprzętu i urządzeń górniczych, naftowych, wiertniczych, sejsmicznych oraz gazowniczych, energetycznych i sieciowych;
- 5) państwowe przedsiębiorstwa branżowego międzyresortowego transportu handlu wewnętrznego, nadzorowane przez Ministra Handlu Wewnętrznego, wykonujące przewozy w obrocie towarowym dla potrzeb miejskiego handlu wewnętrznego;
 - 6) spółdzielcze przedsiębiorstwa branżowego międzyresortowego transportu rolniczo-wiejskiego, nadzorowane przez Centralę Rolniczą Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, wykonujące przewozy różnych ładunków w zakresie zaopatrzenia rolnictwa oraz zbytu i skupu produktów rolnych; formy organizacyjne transportu rolniczego, wykonującego przewozy dla państwowych gospodarstw rolnych i państwowych ośrodków maszynowych, zostaną określone odrębnie przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa;
 - 7) państwowe przedsiębiorstwa resortowego transportu łączności, nadzorowane przez Ministra Łączności, wykonujące przewozy przesyłek pocztowych i czasopism oraz materiałów i sprzętu telekomunikacyjnego;
 - 8) uspołecznione zakłady transportu samochodowego przedsiębiorstw i instytucji nietransportowych, posiadające co najmniej po 40 samochodów oraz zaplecze techniczne określone w § 4, prowadzone według zasad rozrachunku określonych w § 5 ust. 1, wykonujące przewozy z wyłączeniem rodzajów przewozów wymienionych w pkt 2—7;
 - 9) gospodarstwa samochodowe transportu technologicznego, np. zakłady resortowego transportu leśnictwa, nadzorowane przez Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego, wykonujące przewozy materiałów drzewnych oraz innych produktów gospodarstwa leśnego, wykonujące prace w zakresie mechanicznego przygotowania gleby, pielęgnacji upraw, czynności związane z ochroną i zagospodarowaniem lasu przy pomocy sprzętu specjalistycznego, obsługę techniczną i naprawy całego sprzętu mechanicznego użytkowanego w leśnictwie;
 - 10) przedsiębiorstwa, zakłady lub gospodarstwa specjalizowanego transportu samochodowego;
 - 11) gospodarstwa samochodowe transportu gospodarczego, grupujące samochody dostawcze (niskotonażowe) w przedsiębiorstwach nietransportowych.

§ 4. 1. Przy organizacji przedsiębiorstw, zakładów i gospodarstw samochodowych należy się kierować następującymi wytycznymi w sprawie tworzenia zaplecza technicznego tych jednostek organizacyjnych:

- 1) w gospodarstwach samochodowych o wielkości do 40 samochodów dopuszcza się w zasadzie tworzenie zaplecza technicznego typu garażowo-postojowego;
- 2) w gospodarstwach samochodowych lub zakładach transportu samochodowego o wielkości od 40 do 75 pojazdów dopuszcza się w zasadzie tworzenie zaplecza technicznego typu eksploatacyjnego;
- 3) przy zakładach lub przedsiębiorstwach transportu samochodowego o wielkości od 75 do 200 pojazdów samochodowych dopuszcza się tworzenie zaplecza technicznego typu eksploatacyjno-technicznego;
- 4) przy zakładach lub przedsiębiorstwach transportu samochodowego o wielkości ponad 200 pojazdów dopuszcza się tworzenie zaplecza technicznego o pełnym zakresie obsługowo-naprawczym;
- 5) przy wielozakładowych przedsiębiorstwach transportu samochodowego, wymienionych w § 3 pkt 1—7, wskaza-

ne jest centralizowanie obsługi i napraw w jednym z zakładów.

2. Szczegółowe zasady tworzenia i formy zaplecza technicznego ustali Minister Komunikacji w porozumieniu z ministrami wymienionymi w § 3 w terminie do dnia 31 grudnia 1964 r.

3. Tworzenie zaplecza, wymienionego w ust. 1 pkt 1—3, wymaga zgody właściwego organu wykonawczego porozumienia terenowo-branżowego transportu samochodowego, a wymienionego w ust. 1 pkt 4 i 5 — zgody organu wykonawczego porozumienia ogólnobranżowego tego transportu, udzielonej na podstawie opinii właściwego organu wykonawczego porozumienia terenowo-branżowego. Organy te przy wyrażaniu zgody powinny brać pod uwagę ogólne założenia w zakresie rozwoju zaplecza technicznego motoryzacji, określone przez Zjednoczenie Zaplecza Technicznego Motoryzacji jako zjednoczenie wiodące.

4. Zaleca się tworzenie zaplecza technicznego transportu samochodowego wspólnego dla jednostek organizacyjnych podległych różnym przedsiębiorstwom, zjednoczeniom, przydiom rad narodowych itp.

5. Zaplecze techniczne, o którym mowa w ust. 4, może być inwestowane ze wspólnych, skumulowanych środków jednostek organizacyjnych budujących to zaplecze.

6. Warunki realizacji, wnoszenia udziałów i eksploatacji wspólnych inwestycji powinny być określone indywidualną umową dla poszczególnych inwestycji, zawartą przez uczestników porozumienia branżowego w ramach tego porozumienia.

7. Komisja Ogólnobranżowa Transportu Samochodowego określi ramowe wytyczne i zasady podejmowania wspólnych inwestycji przez uczestników porozumienia w transporcie samochodowym.

§ 5. 1. Minister Finansów na wniosek Ministra Komunikacji w terminie do dnia 30 listopada 1964 r. wyda przepisy zobowiązujące wszystkie przedsiębiorstwa i instytucje nietransportowe posiadające gospodarstwa samochodowe liczące 25 i więcej samochodów do prowadzenia rachunku kosztów tych gospodarstw według zasad obowiązujących przedsiębiorstwa transportu samochodowego również w wypadku, gdy gospodarstwa te nie zostały zakwalifikowane do działu gospodarki narodowej „transport i łączność”.

2. Prezes Głównego Urzędu Statystycznego w terminie do dnia 30 listopada 1964 r. ustali w porozumieniu z Ministrami Finansów i Komunikacji zasady, w myśl których:

- 1) wszystkie przedsiębiorstwa (jednostki równorzędne) nietransportowe, posiadające podległe im zakłady transportu samochodowego pozostające na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym, oraz wszystkie branżowe i resortowe przedsiębiorstwa transportu drogowego obowiązane będą do sporządzania sprawozdań statystycznych rzeczowych i finansowych według jednolitych zasad ustalonych dla przedsiębiorstw (jednostek równorzędnych) transportu samochodowego użytku publicznego;
- 2) pozostałe przedsiębiorstwa (jednostki równorzędne) nietransportowe prowadzące gospodarstwa samochodowe, o których mowa w ust. 1, obowiązane będą do sporządzania uproszczonych sprawozdań z kosztów usług podstawowych transportu samochodowego.

§ 6. 1. Przekazywanie i przejmowanie zakładów, nieruchomości lub innych obiektów majątku trwałego, wynikające z realizacji przepisów uchwały, w szczególności na podstawie inwentaryzacji majątku trwałego, następuje w trybie obowiązujących przepisów.

2. Przekazywanie obiektów, maszyn i urządzeń z przedsiębiorstw nietransportowych nie powinno powodować ograniczenia podstawowej działalności tych przedsiębiorstw. Przedsiębiorstwa nietransportowe, których obiekty, maszyny i urządzenia nie podlegają przekazaniu na rzecz zakładów transportu samochodowego, powinny w miarę swych możli-

wości i potrzeb transportu samochodowego zapewnić zakładom transportowym korzystanie z posiadanych obiektów, maszyn i urządzeń w zakresie obopólnie uzgodnionym.

3. Jeżeli obowiązujące przepisy przewidują, że w wyjątkowych wypadkach właściwy organ może wyrazić zgodę na przekazanie nieodpłatne, przekazanie powinno nastąpić nieodpłatnie.

4. W odniesieniu do pojazdów samochodowych decyzję w sprawie nieodpłatnego przekazania może podjąć kierownik jednostki nadrzędnej nad jednostką przekazującą, przy czym w decyzji tej powinno być zaznaczone, że przekazanie następuje w wykonaniu przepisów uchwały.

5. Jeżeli przekazywanie i przejmowanie, o których mowa w ust. 1, następuje łącznie z częścią zadań planowanych z tym związanych i ma miejsce w ciągu roku, uchwała właściwej komisji terenowo-branżowej lub ogólnobranżowej porozumienia transportu samochodowego stanowi podstawę do wprowadzenia odpowiednich zmian w planach jednostek przekazującej i przejmującej oraz w planach ich jednostek nadrzędnych.

6. Zainteresowane ministerstwa lub jednostki równorzędne zobowiązane są do przekazania i przejęcia na mocy wzajemnego porozumienia odpowiednich limitów zatrudnienia i funduszu płac, o których to zmianach zawiadamiają raz na kwartał Komisję Planowania przy Radzie Ministrów i Ministerstwo Finansów.

7. Przekazywanie i przejmowanie, powodujące przesunięcie między budżetem terenowym i centralnym, odbywa się na zasadach ustalonych przez Ministra Finansów.

§ 7. Zobowiązuje się Ministra Komunikacji do wydania w porozumieniu z Przewodniczącym Komisji Planowania przy Radzie Ministrów oraz Ministrem Finansów w terminie do dnia 30 listopada 1964 r. przepisów umożliwiających uczestnikom porozumienia w transporcie samochodowym:

- 1) wspólne użytkowanie obiektów zaplecza technicznego,
- 2) rozwój kooperacji w zakresie wykorzystania całego zaplecza technicznego, przede wszystkim przez stworzenie systemu korygowania planu funduszu płac w związku z usługami świadczonymi na rzecz innych uczestników.

§ 8. 1. Obroty w zakresie zaopatrzenia materiałowego oraz usługi dokonywane wewnątrz porozumienia w transporcie samochodowym świadczone są przez jego uczestników na warunkach i w trybie stosowanych w ramach ich macierzystych zjednoczeń (jednostek równorzędnych). Obroty te i usługi nie podlegają ograniczeniom stosowanym z tytułu przynależności kontrahentów do różnych zjednoczeń (jednostek równorzędnych) bądź resortów.

2. Dla lepszego wykorzystania stacji paliwowych i skrócenia obrotu paliwami oraz sprawniejszego funkcjonowania transportu samochodowego dopuszcza się między uczestnikami porozumienia branżowego w transporcie obroty materiałów pędnych, olejów silnikowych i smarnych, wynikające z potrzeb eksploatacyjnych pojazdów.

§ 9. Przepisy uchwały nie dotyczą resortów: obrony narodowej i spraw wewnętrznych oraz jednostek więziennictwa, zakładów poprawczych i schronisk dla nieletnich podległych Ministrowi Sprawiedliwości.

§ 10. Wykonanie uchwały porucza się Przewodniczącemu Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, wszystkim zainteresowanym ministrom, kierownikom urzędów centralnych, prezydiom wojewódzkich rad narodowych (rad narodowych miast wyłączonych z województw) oraz zarządom centralnych związków spółdzielczych.

§ 11. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *J. Cyrankiewicz*