



DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA PRACY, PŁAC I SPRAW SOCJALNYCH

Rok IX

Warszawa, dnia 30 września 1980 r.

Nr 7 (85)

TREŚĆ

Poz.		Str.
I. PŁACE		
11.	Zarządzenie Nr 26 Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych z dnia 17 września 1980 r. zmieniające zarządzenie w sprawie zasad wynagradzania pracowników zatrudnionych w halach maszyn	45
12.	Zarządzenie Nr 29 Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych z dnia 17 września 1980 r. w sprawie zmiany niektórych zasad wynagradzania kierowców pojazdów samochodowych i ich pomocników, motorniczych tramwajów oraz konduktorów autobusowych i tramwajowych	46
II. ORGANIZACJA PRACY		
13.	Wytyczne nr 32 Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych z dnia 26 września 1980 r. w sprawie ewidencji czasu przepracowanego przy pracach zastępczych . .	52

P. 80/m

I. PŁACE

11

ZARZĄDZENIE Nr 26

Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych
z dnia 17 września 1980 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie zasad wynagradzania pracowników zatrudnionych w halach maszyn.

Na podstawie § 2 i 4 uchwały Nr 104 Rady Ministrów z dnia 4 maja 1973 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników zatrudnionych w halach maszyn (Monitor Polski

Nr 23, poz. 138) oraz § 3 uchwały Nr 81 Rady Ministrów z dnia 6 września 1980 r. w sprawie przyznania dodatkowych środków funduszu płac na podwyższenie i poprawę proporcji wynagrodzeń pracowników zatrudnionych w uspołecznionych zakładach pracy zarządza się, co następuje:

§ 1.

W zarządzeniu Nr 9 Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych z dnia 10 kwietnia 1979 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników zatrudnionych w halach maszyn (Dz. Urz. MPPiSS Nr 2 poz. 4 i Nr 8 poz. 12) wprowadza się następujące zmiany:

1) W tabeli miesięcznych płac zasadniczych, wymagań kwalifikacyjnych oraz dodatków funkcyjnych stanowiącej załącznik Nr 1 do zarządzenia, część A otrzymuje brzmienie:

A. Stawki płac zasadniczych i wymagań kwalifikacyjnych

Lp.	Stanowisko	Miesięczna płaca zasadnicza w zł	Wymagania kwalifikacyjne
1	Kierownik hali maszyn	3.000 3.350 3.700 4.000	średnie wykształcenie, 2 lata pracy zawodowej na stanowisku maszynistki i umiejętność pisania z szybkością ponad 250 uderzeń na minutę
2	Maszynistka klasy mistrzowskiej	3.250 3.650	średnie wykształcenie, umiejętność bezbłędnego pisania z szybkością ponad 400 uderzeń na minutę
3	Starsza maszynistka	2.900 3.100	średnie wykształcenie, umiejętność bezbłędnego pisania z szybkością ponad 300 uderzeń na minutę
4	Maszynistka	2.600 2.800	średnie wykształcenie, umiejętność bezbłędnego pisania z szybkością ponad 250 uderzeń na minutę
5	Młodsza maszynistka	2.400 2.550	średnie wykształcenie, umiejętność bezbłędnego pisania z szybkością ponad 180 uderzeń na minutę

2) W załączniku nr 2 do zarządzenia ust. 2 otrzymuje brzmienie: „Dodatkowe wynagrodzenie w formie premii za każdą jednostkę obliczeniową ponad miesięczną normę pracy wynosi od 1,50 zł do 1,90 zł”.

§ 2.

Stawki płac określone w niniejszym zarządzeniu obowiązują w poszczególnych zakładach pracy od dnia wprowadzenia w tych zakładach podwyżek płac dla pozostałych pracowników – w związku z uchwałą Nr 81 Rady Ministrów z dnia 6 września 1980 r.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Minister Pracy, Płac i Spraw Socjalnych: M. Milczarek

12

ZARZĄDZENIE Nr 29

Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych
z dnia 17 września 1980 r.

w sprawie zmiany niektórych zasad wynagradzania kierowców pojazdów samochodowych i ich pomocników, motorniczych tramwajów oraz konduktorów autobusowych i tramwajowych.

Na podstawie § 2, § 3, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 10 ust. 2, § 11 ust. 2 § 13, § 18 ust. 4 uchwały Nr 60 Rady Ministrów z dnia 15 marca 1974 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników transportu samochodowego, spedycji krajowej i komunikacji miejskiej (Monitor Polski Nr 9, poz. 66) oraz w związku z uchwałą Nr 81 Rady Ministrów z dnia 6 września 1980 r. w sprawie przyznania dodatkowych środków na podwyższenie i poprawę proporcji wynagrodzeń pracowników zatrudnionych w uspołecznionych zakładach pracy zarządza się, co następuje:

§ 1.

Przepisy zarządzenia mają zastosowanie do kierowców pojazdów samochodowych, ich pomocników, konduktorów i motorniczych tramwajów zatrudnionych w przedsiębiorstwach i zakładach zorganizowanego transportu samochodowego i komunikacji miejskiej oraz w transporcie niezorganizowanym.

§ 2.

1. Zaszeregowanie kierowców pojazdów samochodowych i ich pomocników, motorniczych tramwajów oraz konduktorów autobusowych i tramwajowych do poszczególnych kategorii zaszeregowania określa załącznik Nr 1 do zarządzenia.
2. Stawki godzinowe zawarte w załączniku Nr 1 obejmują dodatkowo dodatek za rodzaj prowadzonego pojazdu lub wykonywania niektórych przewozów.

§ 3.

1. W ramach planowanego funduszu płac tworzy się fundusz premii przeznaczony na premiowanie kierowców samochodów ciężarowych, autobusów i pomocników kierowców

oraz konduktorów i motorniczych tramwajów z tym, że nie może być on niższy niż 10% płac zasadniczych tych pracowników.

2. Pracownicy, o których mowa w ust. 1, otrzymują premie za wykonanie zadań wyznaczonych przez dyrektora przedsiębiorstwa (zakładu), a w szczególności za:
 - 1) terminowe i jakościowe wykonanie zleconych zadań przewozowych,
 - 2) pracę bez reklamacji,
 - 3) jazdę bezawaryjną,
 - 4) dbałość o powierzone mienie oraz stan techniczny pojazdu.
3. Kierowcom samochodów osobowych przysługuje premia indywidualna za wyniki w pracy w wysokości do 15% ich płacy zasadniczej.
4. Przy przyznawaniu premii, o której mowa w ust. 3, należy brać pod uwagę:
 - 1) codzienne terminowe podstawianie samochodu jego użytkownikowi,
 - 2) przestrzeganie ruchu drogowego i jazdę bezawaryjną,
 - 3) przestrzeganie dyscypliny pracy,
 - 4) dbałość o stan techniczny i wygląd pojazdu.
5. Szczegółowe zasady wypłaty premii określają zakładowe regulaminy premiowania zatwierdzone przez dyrektora przedsiębiorstwa (zakładu) w uzgodnieniu z radą zakładową.

§ 4.

1. Pracownikom wymienionym w § 1 przysługują dodatki za staż pracy w wysokości i na zasadach określonych w załączniku Nr 2 do zarządzenia z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.
2. Pracownikom transportu niezorganizowanego przysługują dodatki za staż pracy w wysokości i na zasadach obowiązujących w zakładzie pracy, w którym są zatrudnieni, jeżeli w zakładzie tym dodatki takie są stosowane.
3. Wysokość i zasady wypłacania dodatków za staż pracy w przedsiębiorstwach (zakładach) komunikacji miejskiej – określają odrębne przepisy.

§ 5.

Kierowcy i ich pomocnicy mogą otrzymywać dodatek za wykonywanie dodatkowych czynności nie wchodzących w zakres ich normalnych obowiązków służbowych według zasad określonych odrębnie.

§ 6.

1. Za każdą godzinę prowadzenia pojazdu z przyczepą, kierowcom pojazdów samochodowych i ich pomocnikom wynagradzanym według czasowo-premiejowej formy płac przysługuje dodatek w wysokości:

Lp.	Rodzaj przyczepy	Wysokość przysługującego dodatku w złotych za każdą przyczepę
1	Przyczepa ciężarowa o ładowności 3,0 do 3,5 ton włącznie	1,00
2	Przyczepa ciężarowa o ładowności powyżej 3,5 ton do 5,0 ton włącznie	1,50
3	Przyczepa ciężarowa o ładowności powyżej 5 ton	2,00
4	Przyczepa autobusowa	2,50

2. Dodatki, o których mowa w ust. 1, nie przysługują za prowadzenie ciągników rolniczych z jedną przyczepą.
3. Pomocnicy kierowców otrzymują dodatki, o których mowa w ust. 1, w wysokości 50% stawek przysługujących kierowcom, z którymi współpracują.

§ 7.

1. Kierowcom zorganizowanego transportu samochodowego przysługuje ryczałtowy dodatek za obsługę codzienną pojazdów samochodowych i przyczep w wysokości od 6,00 zł do 12,00 zł dziennie. Wysokość dodatku zależy od rodzaju obsługiwanego pojazdu i zakresu wykonywanej obsługi codziennej.
2. W przypadku wykonywania czynności obsługi codziennej wspólnie przez kierowcę i pomocnika, dodatek, o którym mowa w ust. 1, dzieli się między nich, z tym, że 60% dodatku otrzymuje kierowca a 40% – jego pomocnik.
3. Zasady przyznawania dodatku, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik Nr 4 do zarządzenia.

§ 8.

Kierowcom i ich pomocnikom zatrudnionym w obsłudze transportowej budów prowadzonej na dwie zmiany, przysługują z tytułu zatrudnienia na drugiej zmianie dodatki za pracę na drugiej zmianie w wysokości 10% płacy zasadniczej. Dodatek ten nie przysługuje kierowcom i ich pomocnikom w przypadku zatrudnienia ich tylko na części drugiej zmiany bądź przedłużonej pierwszej zmianie.

§ 9.

Zasady akordowego systemu płac dla kierowców samochodów ciężarowych określa załącznik Nr 3 do zarządzenia.

§ 10.

1. W okresie przestoju pojazdu samochodowego z przyczyn technicznych kierowcom i ich pomocnikom – o ile nie zostali skierowani do pracy zastępczej, odpowiadającej w zasadzie ich kwalifikacjom – przysługuje wynagrodzenie według godzinowej stawki płac zasadniczych.
2. Zakład pracy, może na czas przestoju powierzyć pracownikowi inną odpowiednią pracę, za której wykonanie przysługuje wynagrodzenie przewidziane za tę pracę, nie niższe jednak niż wynikające z osobistego zaszeregowania pracownika.

§ 11.

Kierowcy taksówek osobowych i bagażowych oraz kierowcy zatrudnieni w przewozach dystrybucyjnych mogą być wynagradzani według prowizyjnego systemu płac.

§ 12.

1. Kierownicy autobusowi i tramwajowi otrzymują wynagrodzenie według systemu czasowo-premiowego.
2. Kierownikom autobusowym i trolejbusowym przysługują stawki wynagrodzenia zasadniczego według kategorii zaszeregowania osobistego przewidzianych w tabeli godzinowych stawek płac zasadniczych kierowców pojazdów samochodowych i ich pomocników, stanowiącej załącznik Nr 1 do zarządzenia.

§ 13.

1. Za pracę w porze nocnej pracownikom przysługuje dodatek w wysokości 15% płacy zasadniczej.
2. Kierowcom zatrudnionym przy przewozach dystrybucyjnych stale w porze nocnej przysługuje dodatek w wysokości 20% płacy zasadniczej.

§ 14.

Robotnicy przeładunkowi zatrudnieni przy załadunku i wyładunku towarów masowych wynagradzani są według systemu akordowego na podstawie katalogu jednolitych norm pracy za wykonywane ręcznie roboty załadunkowe i wyładunkowe towarów masowych; podstawę do ustalenia stawek jednostkowych za roboty załadunkowe i wyładunkowe objęte „Katalogiem jednolitych norm pracy” stanowi stawka w wysokości od 12,30 zł do 16,00 zł za godzinę.

§ 15.

W zakresie unormowanym niniejszym zarządzeniem tracą moc przepisy zarządzenia Nr 11 Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych z dnia 18 marca 1974 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników zatrudnionych w transporcie samochodowym, spedycji krajowej i komunikacji miejskiej (Dz.Urz. – MPPiSS Nr 5, poz. 10 z późniejszymi zmianami).

§ 16.

Zasady wynagradzania określone w zarządzeniu mogą być wprowadzane sukcesywnie w ramach planowanego (skorygowanego) funduszu płac, nie później jednak niż do dnia 1 stycznia 1981 r.

§ 17.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Minister Pracy, Płac i Spraw Socjalnych: M. Milczarek

Załączniki do zarządzenia Nr 29 Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych z dnia 17 IX 1980 r. (poz. 12).

Załącznik nr 1

T A B E L E

zaszeregowania, godzinowych stawek płac zasadniczych dla kierowców pojazdów samochodowych i ich pomocników, motorniczych tramwajów oraz konduktorów autobusowych i tramwajowych.

A. Tabela kategorii zaszeregowania

Lp.	Rodzaj pojazdu	Kategoria zaszeregowania
1	2	3
1	Kierowcy prowadzący stale: - autobusy w komunikacji publicznej powyżej 15 miejsc siedzących, - pojazdy samochodowe w transporcie międzynarodowym z wyłączeniem autobusów do 15 miejsc siedzących, - samochody ciężarowe (pojazdy członowe) i specjalne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 20 ton, - ciągniki balastowe o łącznym dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu z przyczepą powyżej 40 ton, - autocysterny do przewozu materiałów pędnych, - pojazdy służące do przewozu materiałów wybuchowych	V-IX
2	Kierowcy prowadzący stale: - autobusy w komunikacji publicznej do 15 miejsc siedzących, - autobusy i samochody ciężarowe przystosowane do przewozu osób powyżej 15 miejsc siedzących poza komunikacją publiczną, - samochody ciężarowe (pojazdy członowe) i specjalne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu ciągnącego powyżej 13 ton do 20 ton, - ciągniki balastowe o łącznym dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu z przyczepą do 40 ton Motorniczy tramwajów	IV-VIII
3	Kierowcy prowadzący stale: - autobusy i samochody ciężarowe przystosowane do przewozu osób do 15 miejsc siedzących poza komunikacją publiczną, - samochody ciężarowe (pojazdy członowe) i specjalne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 tony do 13 ton, - samochody uprzywilejowane w ruchu i ciągniki rolnicze w transporcie drogowym	III-VII
4	Kierowcy prowadzący stale: - samochody ciężarowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 3,5 tony, - samochody osobowe w przewozach publicznych i karetki sanitarne	II-VI
5	Kierowcy prowadzący stale samochody osobowe	II-V
6	Pomocnicy kierowców	I-III
7	Konduktorzy autobusowi i tramwajowi	I-V

B. Tabele godzinowych stawek płac zasadniczych kierowców autobusów, samochodów ciężarowych oraz motorniczych tramwajów

Lp.	Kategoria zaszeregowania	Tabela płac					
		I			II		III
1	I	12,40	12,70	13,00	13,50	14,00	14,00
2	II	13,00	13,50	14,00	14,50	15,00	15,50
3	III	14,00	14,50	15,00	15,50	16,00	16,50
4	IV	15,00	15,50	16,00	16,50	17,00	17,50
5	V	16,00	16,50	17,00	17,50	18,00	18,50
6	VI	17,00	17,50	18,00	18,50	19,00	19,50
7	VII	18,00	18,50	19,00	19,50	20,00	20,50
8	VIII	19,00	19,50	20,00	20,50	21,00	22,00
9	IX	20,00	20,50	21,00	21,50	22,50	24,00

1. W przedsiębiorstwie (zakładzie) może być stosowana jedna tabela stawek płac zasadniczych.
2. Powszechne zastosowanie ma Tabela I.
3. Tabela II może być zastosowana do kierowców autobusów i samochodów ciężarowych zatrudnionych w przedsiębiorstwach i zakładach transportu zorganizowanego.
4. Tabela III może być zastosowana wyłącznie do kierowców zatrudnionych przy przewozach pasażerskich w transporcie publicznym.

C.1. Tabela godzinowych stawek płac zasadniczych kierowców samochodów osobowych, pomocników kierowców i konduktorów:

I	12,30
II	12,50 – 12,70
III	12,70 – 13,00
IV	13,00 – 13,50
V	13,50 – 14,00

2. Kierowcom samochodów osobowych może być przyznane wynagrodzenie ryczałtowe, obejmujące poszczególne składniki płac (płaca zasadnicza, premia indywidualna, dopłaty za godziny nadliczbowe i nocne) z uwzględnieniem liczby godzin przypadających do przepracowania w okresie jednego miesiąca.
3. Wysokość wynagrodzenia ryczałtowego określa tabela:

Lp.	Liczba godzin pracy w miesiącu	Miesięczne wynagrodzenie ryczałtowe			
		wg stawki 12,50 zł godz.	wg stawki 12,70 zł godz.	wg stawki 13,00 zł godz.	wg stawki 13,50 zł godz.
1	220	3.200	3.250	3.300	3.450
2	240	3.600	3.650	3.700	3.850
3	260	4.050	4.100	4.200	4.350

4. Wynagrodzenie ryczałtowe obejmuje wynagrodzenie kierowców za pracę w godzinach nadliczbowych, z tym że za pracę w każdą niedzielę i święto, za które kierowca samochodu osobowego nie otrzymuje innego dnia wolnego od pracy, przysługuje mu dopłata w wysokości do 75 zł. Za pracę w niedzielę i święto w wymiarze do 4 godzin wypłaca się kierowcy 50% dopłaty.

Załącznik nr 2

Szczegółowe zasady wypłacania dodatku za staż pracy w zorganizowanym transporcie samochodowym

§ 1.

1. Pracownikom, o których mowa w § 1 zarządzenia, zatrudnionym w jednostkach zorganizowanego transportu samochodowego przysługuje dodatek za nieprzerwany staż pracy w jednym zakładzie pracy w wysokości:
 - 1) 5% wynagrodzenia zasadniczego – po 5 latach pracy,
 - 2) 10% wynagrodzenia zasadniczego – po 10 latach pracy,
 - 3) 15% wynagrodzenia zasadniczego – po 15 latach pracy.
2. Pracownikom zatrudnionym w transporcie publicznym przysługuje dodatek w wysokości 20% płacy zasadniczej po 20 latach nieprzerwanej pracy w jednym zakładzie pracy.

§ 2.

1. Za podstawę ustalenia wysokości dodatku za staż pracy przyjmuje się wynagrodzenie zasadnicze wynikające z kategorii osobistego zaszeregowania pracownika.
2. Dodatek za staż pracy przysługuje również:
 - 1) za ilość dni (godzin) nieobecności w pracy wynikających ze zwolnienia od pracy zawodowej, za które pracownik zachowuje prawo do wynagrodzenia,
 - 2) za ilość dni (godzin) usprawiedliwionej nieobecności w pracy w związku z chorobą lub sprawowaniem opieki nad dzieckiem bądź chorym członkiem rodziny, za które pracownik otrzymał zasiłek chorobowy lub opiekuńczy.

§ 3.

1. Do stażu pracy w jednym zakładzie, wymaganego do uzyskania dodatku, o którym mowa w § 1, wlicza się także:
 - 1) kierowcom – okres zatrudnienia w poprzednim zakładzie pracy w transporcie niezorganizowanym, jeżeli z tego transportu przeszli bezpośrednio do transportu zorganizowanego,
 - 2) kierowcom autobusów w transporcie publicznym – okres zatrudnienia w poprzednim zakładzie pracy w transporcie niezorganizowanym lub w transporcie zorganizowanym, jeżeli z tych transportów przeszli bezpośrednio do transportu publicznego.
2. Do stażu pracy w jednym zakładzie pracy wlicza się także okresy niewykonywania pracy w danym zakładzie pracy wskutek:
 - 1) zwolnienia pracownika z pracy (bez względu na czas przerwy), jeżeli został on przywrócony do pracy w danym zakładzie pracy na podstawie prawomocnego orzeczenia komisji rozjemczej lub wyroku sądowego,
 - 2) odbywania czynnej służby wojskowej, jeżeli pracownik po odbyciu tej służby stanął się w ustawowym okresie w zakładzie pracy,
 - 3) zatrudnienia w organizacjach politycznych i społecznych oraz zwolnienia od pracy zawodowej w związku z wyborem lub powołaniem pracownika do pełnienia funkcji państwowych i społecznych – na zasadach określonych rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 września 1974 r. w sprawie zasad udzielania bezpłatnych urlopów pracownikom powołanym do pełnienia z wyboru funkcji w organizacjach społecznych (Dz.U. Nr 37, poz. 218) oraz wytycznych Nr 8 Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych z dnia 17 czerwca 1975 r. w sprawie zaliczania okresów zatrudnienia w organizacjach politycznych i społecznych oraz zwolnień od pracy zawodowej w związku z wyborem lub powołaniem pracownika do pełnienia funkcji państwowych i społecznych do okresów uprawniających do dodatków za staż pracy. (Dz. Urz. MPPISS Nr 6, poz. 13).

3. Staż pracy w jednym zakładzie pracy nie przerywają lecz nie są zaliczane do tego stażu okresy:
 - 1) bezpłatnych urlopów,
 - 2) pobierania renty inwalidzkiej, jeżeli pracownik po tym okresie podjął pracę w danym zakładzie pracy,
 - 3) pobierania renty chorobowej.

§ 4.

1. Dodatek za staż pracy nie przysługuje za okres faktycznie przepracowany, jeżeli umowa o pracę rozwiązana została

przed upływem okresu, za który wypłaca się dodatek (okres obrachunkowy) z wyjątkiem wypadków:

- 1) przejścia pracownika na emeryturę lub rentę inwalidzką,
 - 2) zgonu pracownika, o ile miał na utrzymaniu przynajmniej jednego członka rodziny,
 - 3) rozwiązania umowy o pracę w wyniku długotrwałej choroby,
 - 4) powołania do odbycia służby wojskowej lub powrotu do pracy po odbyciu służby wojskowej,
 - 5) przejścia do pracy w organizacjach społecznych lub politycznych.
2. Wypłata dodatku za staż pracy w wypadkach określonych w ust. 1 następuje za czas faktycznie przepracowany w zakładzie pracy w okresie obrachunkowym, za który pracownikowi przysługuje wynagrodzenie zasadnicze.

§ 5.

1. Dodatek za staż pracy wypłaca się w okresach miesięcznych pod warunkiem nienagannej pracy. Dodatek za staż pracy nie przysługuje za miesiąc, w którym pracownik opuścił bez usprawiedliwienia co najmniej 1 dzień pracy.
2. Dyrektor zakładu pracy może pozbawić pracownika częściowo lub całkowicie prawa do otrzymywania dodatku za staż pracy w razie naruszenia przez pracownika dyscypliny pracy i regulaminu pracy oraz za nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.
3. Szczegółowe zasady przyznawania i wypłaty dodatku za staż pracy określają zakładowe regulaminy.

Załącznik nr 3

Zasady akordowego systemu płac kierowców samochodów ciężarowych

1. W transporcie zorganizowanym, przy przewozie ładunków samochodami ciężarowymi, mogą być stosowane akordowe stawki płac (ust. 6) oraz akordowy system płac w oparciu o normy pracy, opracowane według zasad ustalonych uchwałą Nr 59 Rady Ministrów z dnia 13 maja 1978 r. w sprawie doskonalenia organizacji i normowania pracy (M.P. Nr 19, poz. 68) i zatwierdzone w obowiązującym trybie.

Za zgodą właściwego ministra, wojewody lub prezydenta miasta wyłączonego z województwa – akordowy system płac może być stosowany także w transporcie niezorganizowanym.

2. Akordowy system płac kierowców samochodów ciężarowych może być stosowany w różnej formie, w zależności od warunków organizacyjno-technicznych występujących w zakładzie pracy.

Formy tego akordu mogą być następujące:

- 1) akord prosty, w którym zarobek wynika z dwóch oddzielnie zastosowanych cen akordowych: za każdą przewiezioną tonę i za każdy przejechany kilometr z ładunkiem,
- 2) akord zryczałtowany (za wykonanie określonego zadania), w którym warunki wykonania pracy oraz wysokość wynagrodzenia ustala się w umowie zawartej między kierownikiem zakładu pracy a kierowcą pojazdu (lub grupą kierowców).

Wynagrodzenie w akordzie zryczałtowanym opiera się o obowiązujące normy i ceny akordowe

3. Akordowy system płac może obejmować określoną grupę lub wszystkich kierowców zatrudnionych w zakładzie pracy.

4. Akordowy system płac stosuje się w warunkach ekonomicznie i organizacyjnie uzasadnionych, a w szczególności jeżeli:

- 1) istnieje możliwość ścisłego ewidencjonowania pracy kierowców a jej wyniki mogą być poddane zewnętrznej kontroli,
- 2) występuje ciągłość pracy w akordzie.

Nie wolno stosować w ciągu jednej zmiany roboczej równoległe systemy wynagradzania czasowo-premiowego i akordowego dla jednego kierowcy.

5. Nie stosuje się akordowego systemu wynagradzania w okresie docierania samochodu.

6. Jednostkowe ceny akordowe oblicza się na podstawie następujących widełkowych stawek godzinowych płac:

	Pojazd samochodowy bez przyczep	Pojazd samochodowy z przyczepami
grupa 1	12,30–13,80 zł	
grupa 2	13,00–15,00 zł	13,60–16,10 zł
grupa 3	14,00–17,30 zł	14,50–19,00 zł
grupa 4	15,00–19,60 zł	15,00–21,30 zł

7. Zastosowanie poszczególnych stawek godzinowych płac wynika z charakteru wykonywanych robót i ustalonych kryteriów zaszerogowania pojazdów samochodowych:

Lp.	Nazwa i rodzaj pojazdu	Grupa akordowych stawek płac
1	Samochody ciężarowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu ciągnącego do 3,5 tony	1
2	Samochody ciężarowe (pojazdy członowe i specjalne) o dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu ciągnącego ponad 3,5 tony do 13 ton	2
3	Samochody ciężarowe (pojazdy członowe i specjalne) o dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu ciągnącego ponad 13 ton do 20 ton	3
4	Samochody ciężarowe (pojazdy członowe i specjalne) o dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu ciągnącego ponad 20 ton	4

8. Kierowcy objęci akordowym systemem płac mogą otrzymywać premię z funduszu premiowego, o którym mowa w § 3 zarządzenia. Wypłata premii powinna być uzależniona od wykonania zadań określonych regulaminem premiowania, a w szczególności za:

- 1) jakościowo i bez reklamacji wykonanie zadań przewozowych,
- 2) jazdę bezawaryjną i odpowiednią dbałość o stan techniczny pojazdu.

9. Kierowcy samochodów ciężarowych zatrudnieni w systemie akordowym, zachowują prawo do dodatków i premii określonych obowiązującymi przepisami, z wyjątkiem dodatków za prowadzenie przyczep.

10. Kierowcom samochodów ciężarowych, zatrudnionym w systemie akordowym, za czas pracy w systemie czasowo-premiowym przysługuje wynagrodzenie na zasadach ogólnych.
11. Moc obowiązującą normom pracy stosowanym w akordowym systemie płac kierowców nadaje:
 - a) zakładowym — dyrektor przedsiębiorstwa (zakładu pracy) w porozumieniu z radą zakładową,
 - b) branżowym — dyrektor zjednoczenia (jednostki równorzędnej) w porozumieniu z zarządem głównym właściwego związku zawodowego.
12. Dyrektor zjednoczenia (jednostki równorzędnej) może zastrzec do swojej decyzji zatwierdzenie niektórych norm zakładowych na roboty o szczególnym znaczeniu w danej branży.

Załącznik Nr 4

ZASADY

Przyznawania ryczałtowego dodatku za obsługę codzienną pojazdów samochodowych i przyczep.

1. Obsługa codzienna pojazdów samochodowych i przyczep obejmuje:
 - 1) czynności zdawczo—odbiorcze,
 - 2) pozostałe czynności obsługowe.
 Zakres czynności zdawczo—odbiorczych (pkt 1) regulują odrębne przepisy wydane przez Ministra Komunikacji.

Zakres pozostałych czynności obsługowych ustalają zakłady pracy we własnym zakresie, uwzględniając cechy konstrukcyjne i eksploatacyjne poszczególnych marek i typów pojazdów oraz warunki ich użytkowania.

2. Za wykonywanie obsługi codziennej pojazdu samochodowego i przyczepy przysługuje zryczałtowany dodatek określony w tabeli ustalonej w niniejszym załączniku.
3. Wysokość dodatku, o którym mowa w ust. 2, zależy od rodzaju obsługiwanego pojazdu i zakresu wykonywanej obsługi codziennej.
4. W przypadku, gdy obsługa codzienna pojazdu wykonywana jest przez stację obsługi — kierowcy przysługuje jedynie dodatek za wykonywanie czynności zdawczo—odbiorczych w wysokości określonej w rubryce 3 tabeli.
5. W razie wykonywania czynności obsługi codziennej pojazdu wspólnie przez kierowcę i jego pomocnika dodatek za obsługę codzienną dzieli się następująco: 60% dodatku otrzymuje kierowca, a 40% dodatku pomocnik kierowcy.
6. Warunkiem wypłacenia dodatku jest należyte wykonanie obsługi codziennej pojazdu.
7. Wykonanie czynności zdawczo—odbiorczych przed wyjazdem oraz uznanie pojazdu za sprawny technicznie i gotowy do wyjazdu w danym dniu kierowca stwierdza podpisem w karcie drogowej, wystawionej na ten dzień pracy.
8. Jeżeli pojazd jest odbierany przez kierowcę ze stacji obsługi po wykonaniu obsługi technicznej lub naprawy, uznanie pojazdu za sprawny technicznie, niezależnie od stwierdzenia, o którym mowa w ust. 7, powinno być potwierdzone przez upoważnionego pracownika stacji obsługi w dokumencie, na podstawie którego pojazd przekazywany jest do eksploatacji.

TABELA DODATKÓW

za obsługę codzienną pojazdów samochodowych i przyczep w transporcie zorganizowanym

Lp.	Rodzaj pojazdu	Wysokość dziennego dodatku w zł za:		
		czynności zdawczo—odbiorcze	pozostałe czynności obsługi codziennej	
			bez przyczepy	z przyczepą
1	2	3	4	5
1	Pojazdy ciężarowe i specjalne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 3,5 ton	2	4	—
2	Pojazdy ciężarowe i specjalne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 do 13 ton	2	5	6
3	Pojazdy ciężarowe i specjalne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 13 do 20 ton	2	6	8
4	Pojazdy ciężarowe i specjalne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 20 ton	2	8	10
5	Autobusy:			
	1) do 15 miejsc siedzących	2	4	—
	2) powyżej 15 miejsc siedzących	4	6	8
	3) autobusy przegubowe	4	8	—
6	Ciągniki rolnicze	2	5	7
7	Ciągniki siodłowe	2	6	—
8	Ciągniki balastowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym pojazdu z przyczepą:			
	1) do 13 ton	2	—	8
	2) powyżej 13 ton	2	—	10

II. ORGANIZACJA PRACY

13

WYTYCZNE Nr 32

Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych
z dnia 26 września 1980 r.

w sprawie ewidencji czasu przepracowanego przy pracach zastępczych.

Na podstawie § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 czerwca 1972 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych (Dz.U. Nr 28, poz. 201) w porozumieniu z Prezesem Głównego Urzędu Statystycznego ustala się, co następuje:

1. Jednostki sprawozdawcze sporządzające sprawozdania z wykorzystania czasu pracy na formularzu GUS Z-14 obowiązane są do wyodrębnienia w ewidencji czasu pracy, czasu przepracowanego przy pracach zastępczych.
2. Ewidencja czasu przepracowanego przy pracach zastępczych powinna obejmować czas pracy robotników, którzy na skutek braku surowców, elementów kooperacyjnych,

energii elektrycznej lub braku innych elementów warunkujących utrzymanie normalnego procesu pracy na stanowisku roboczym albo też na skutek awarii maszyn i urządzeń zostali skierowani do innej pracy.

W ewidencji nie należy ujmować przypadków, w których robotnicy zostali skierowani do wykonywania analogicznych zadań, jakie wykonują na swoim stanowisku roboczym, bądź do wykonywania innych prac zgodnie ze swoimi kwalifikacjami oraz przy zachowaniu możliwie największej zgodności pomiędzy grupą osobistego zaszeregowania robotnika a grupą zaszeregowania roboty wykonywanej przez niego w ramach prac zastępczych.

3. Kierownicy zakładów pracy obowiązani są zapewnić w poszczególnych komórkach organizacyjnych prowadzenie jednolitego systemu ewidencjonowania czasu pracy przepracowanego przy pracach zastępczych i przekazywania do centralnej komórki prowadzącej statystykę czasu pracy odpowiednich danych liczbowych.
4. Ewidencja czasu pracy przepracowanego przy pracach zastępczych powinna być wykorzystana do oceny poziomu organizacji i dyscypliny pracy.
5. Wytyczne obowiązują od dnia 1 stycznia 1981 r.

Minister Pracy, Płac i Spraw Socjalnych: **M. Milczarek**

WARUNKI PRENUMERATY

Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminie do dnia 25 listopada na rok następny.

Cena prenumeraty rocznej 40 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch”, w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch”, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy”

Redakcja i Administracja: Ministerstwo Pracy, Płac i Spraw Socjalnych Warszawa, ul. Nowogrodzka 1/3

Druk: Zakład Poligraficzny Ministerstwa Pracy, Płac i Spraw Socjalnych. Zamówienie numer 674/80. Nakład 83 000 egzemplarzy.