

546.

OKÓLNİK Nr. 27. PREZESA RADY MINISTRÓW
z dnia 18 sierpnia 1948 r.

w sprawie używania ciężarowych pojazdów mechanicznych.

W wykonaniu uchwały Rady Ministrów z dnia 23 lutego 1948 r. w sprawie zasad gospodarki samochodami państwowymi zarządzam co następuje:

§ 1. 1. Używanie ciężarowego pojazdu mechanicznego oddanego do obsługi potrzeb władz, urzędów, zakładów, instytucji i przedsiębiorstw państwowych, samorządowych i spółdzielczych, przedsiębiorstw będących pod zarządem państwowym oraz instytucji, zakładów i przedsiębiorstw, działających przy udziale finansowym Państwa lub przez Państwo subwencjonowanych, określonych niżej jako jednostki służbowe, winno się odbywać w ramach zaspakajania wyłącznie tylko służbowych potrzeb komunikacyjno-transportowych.

2. Wyjątkowo tylko użycie tych samochodów może być dokonane na zaspokojenie innych potrzeb (np. do odpłatnego przewozu pracowników do i z miejsca pracy, o ile inne publiczne środki przewozowe są niewystarczające).

3. Przewozy towarów powinny być w zasadzie wykonywane publicznymi środkami transportowymi.

4. Przewóz własnym taborem samochodowym winien być stosowany jedynie w przypadku:

- albo gdy przewóz publicznymi środkami przewozowymi jest **niemożliwy**;
- albo gdy przeprowadzona ścisła kalkulacja **całkowitych** kosztów przewozu wykazuje, że jest on **tańszy**, niż innymi środkami transportowymi;
- lub gdy **szybkość** przewozu decyduje o zaspokojeniu potrzeby.

5. Samochody, których ekonomiczna eksploatacja nie jest zapewniona, winny ulec stopniowej likwidacji w sposób określony obowiązującymi przepisami.

§ 2. Służbowe samochody ciężarowe dzielą się na:

- gospodarcze (G), przeznaczone do zaspakajania wyłącznie gospodarczych potrzeb własnych jednostek służbowych (jak dowóz opału, artykułów aprowizacyjnych, materiałów itp.);
- robocze (P), przeznaczone do wykonywania zadań przewozowych, które wynikają z zakresu i rodzaju działalności jednostki służbowej lub stanowią nieodzowną czynność pomocniczą w tej działalności (np. ambulanse pocztowe, samochody pogotowia, samochody ciężarowe przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, służące **do dowozu lub rozwozu towarów** itp.).

§ 3. Wszystkimi ciężarowymi samochodami dysponującymi jednostek służbowych, do których obsługi samochody są przydzielone. Na nich leży odpowiedzialność za prawidłowe, celowe i ekonomiczne ich używanie.

§ 4. 1. W celu jak najlepszego wykorzystania ciężarowych samochodów dla wykonania ciężących na nich zadań przewozowych (§ 1) jednostki służbowe zobowiązane są do planowania przewozów samochodowych i do składania sprawozdań eksploatacyjnych i przewozowych w sposób ustalony przez Ministerstwo Komunikacji.

2. Jednostki służbowe powinny dbać o to, by jak największa ilość jazd samochodów ciężarowych była wykorzystana dla przewozu w obu kierunkach, przyczym wykorzystanie ładowności samochodów winno wynosić co najmniej 60%.

3. Do czasu opracowania państwowego planu przewozów jednostki służbowe przedstawiać będą samochodowe plany przewozowe w trybie i terminach ustalonych przez właściwych ministrów. Zbiorowe plany przewozowe resortów powinny być przed ich zatwierdzeniem uzgodnione z Ministerstwem Komunikacji.

4. Wszystkie władze centralne dostarczać będą Ministerstwu Komunikacji dane statystyczne z eksploatacji samochodów i przewozów samochodowych w sposób i terminach ustalonych zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji.

§ 5. Każdy ciężarowy samochód zaopatrzone być winien w kartę kontrolną pracy wozu wg. wzoru ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji.

Dokument ten winien określać czas ważności jazdy samochodu, rodzaj towaru i jego wagę lub grupę osób przewożonych, odległość i drogę przewozu, przyczym winien podawać czy będzie to przewóz jednorazowy, wielokrotny lub częstotliwy.

§ 6. W każdej jednostce służbowej, a gdy chodzi o ministerstwa, w każdym ministerstwie zostanie zorganizowana kontrola nad przestrzeganiem postanowień §§ 1, 2, 3, 4 i 5 niniejszego okólnika przez wprowadzenie ścisłej ewidencji zużycia materiałów pędnych, ilości przebytych tonno-kilometrów, miejsca przeznaczenia, ilości przewiezionego towaru lub grup osobowych oraz celowości przewozu wg. wzoru ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 7. Do przeprowadzenia kontroli nad stosowaniem niniejszego okólnika upoważnieni będą inspektorzy samochodowi. Inspektorzy ci powołani będą przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek Ministra Komunikacji w myśl okólnika Nr. 19 z dnia 12 maja 1948 r. (Monitor Polski Nr. 49, poz. 545).

§ 8. Karty kontrolne pracy samochodów ciężarowych sprawdzane będą co najmniej raz na miesiąc przez centralne organa kontroli wewnętrznej. Centralne organa kontroli wewnętrznej uprawnienia swe w tym zakresie mogą przejąć na podległe im jednostki kontroli. Właściwy minister na wniosek organów kontroli wewnętrznej może odwołać powyższy tryb kontroli, nie wcześniej jednak jak z dniem 1 stycznia 1949 r.

§ 9. W przypadkach naruszenia postanowień niniejszego okólnika winni naruszenia pociągnięci zostaną do odpowiedzialności.

§ 10. Okólnik niniejszy nie dotyczy ciężarowych samochodów przydzielonych do obsługi Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Bezpieczeństwa Publicznego i jednostek służbowych podległych tym ministerstwom.

Minister Obrony Narodowej oraz Minister Bezpieczeństwa Publicznego wydadzą we własnym zakresie zarządzenia dotyczące używania ciężarowych samochodów.

§ 11. Okólnik niniejszy nie dotyczy ciężarowych samochodów przystosowanych swą budową do celów i przewozów specjalnych, jak również przeznaczonych do przewozów zarobkowych publicznych; używanie oraz sposób kontroli użycia tych samochodów określa specjalne zarządzenia Ministerstwa Komunikacji.

§ 12. 1. Właściwi ministrowie wydadzą i ogłoszą w Dziennikach Urzędowych w terminie do dnia 1 grudnia 1948 r. zarządzenia, mające na celu ścisłe wykonanie postanowień niniejszego okólnika.

2. O wydanych zarządzeniach ministrowie zawiadomią Prezydium Rady Ministrów i Ministra Komunikacji.

§ 13. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 września 1948 r.

PREZES RADY MINISTRÓW

Józef Cyrankiewicz