

177.

**OKÓLNIK Nr 4  
PREZESA RADY MINISTRÓW**

z dnia 30 stycznia 1950 r.

**o samochodach funkcyjnych, o służbowym i pozasłużbowym użytkowaniu pojazdów mechanicznych, o garażowaniu oraz wprowadzaniu kontroli społecznej w gospodarce samochodowej.****I. Samochody funkcyjne.**

Uzupełniając i zmieniając przepisy o samochodach funkcyjnych zawarte w okólniku Nr 19 z dnia 22 maja 1948 r. w sprawie używania osobowych pojazdów mechanicznych (Monitor Polski z 1948 r. Nr A-69, poz. 545 i z 1949 r. Nr A-3, poz. 24) zarządzam, co następuje:

§ 1. Z ważnością od dnia 1 stycznia 1950 r. zwalnia się osobowe samochody funkcyjne (F) z ograniczeń promienia wyjazdów.

Osobowe samochody funkcyjne (F) będą korzystały z pierwszeństwa przed innymi samochodami w zakresie zaopatrzenia, remontu i konserwacji.

§ 2. Za osobowe samochody funkcyjne (F) uważa się wszystkie samochody sanitarne, samochody przystosowane lub przeznaczone do celów sanitarnych, samochody przydzielone do obsługi lecznic dla zwierząt, samochody Straży Pożarnych, samochody Straży Portowych i samochodów kontrolerów drogowych. Inne samochody osobowe może uznać za funkcyjne (F) właściwa władza naczelna za uprzednią zgodą Prezydium Rady Ministrów (Biuro Organizacji). W piśmie uznającym samochód za funkcyjny (F) należy wskazać właściwe przeznaczenie wozu.

§ 3. Zabrania się używać osobowych samochodów funkcyjnych (F) do innych celów niż właściwe przeznaczenie wozu, stwierdzające podstawę do uznania go za funkcyjny (F).

§ 4. Pracownik, posługujący się samochodem funkcyjnym (F) lub oddający taki samochód do celów innych niż właściwe przeznaczenie wozu, pociągnięty będzie do odpowiedzialności służbowej i dyscyplinarnej, a nadto do uiszczenia pełnych kosztów związanych z przekroczeniem powyższego zakazu (§ 3), a w szczególności: kosztów za zużyte paliwo, wynagrodzenie kierowcy, amortyzację wozu, konserwację, garażowanie, jak również za straty wynikłe wskutek uniemożliwienia pełnienia właściwej funkcji, nawet gdyby ta polegała na oczekiwaniu w pogotowiu. Wysokość tych kosztów określa się ryczałtem na zł 100 od 1 kilometra.

Kilkakrotne naruszenie powyższych przepisów eksploatacyjnych samochodu funkcyjnego będzie uważane jako godzące w interesy życia gospodarczego lub społecznego Państwa i podlegające ściganiu przez Komisję Specjalną zgodnie z dekretem z dnia 16 listopada 1945 r. o utworzeniu i zakresie działania Komisji Specjalnej do walki z nadużyciami i szkodnictwem gospodarczym (Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 302).

Do wdrożenia postępowania w powyższych sprawach uprawniona jest właściwa władza nadzorcza oraz Prezydium Rady Ministrów (Biuro Kontroli i Nadzoru).

§ 5. Właściwe Urzędy Wojewódzkie zaopatrzą wszystkie wozy funkcyjne w oznaki z literą F. Wzór i kolor tej oznaki zatwierdzi Minister Komunikacji.

Władza uznająca wóz za funkcyjny może uchylić obowiązek oznaczania danego wozu.

## II. O służbowym i pozasłużbowym używaniu pojazdów mechanicznych.

Naczelną zasadą używania państwowych pojazdów mechanicznych, postawioną przez uchwałę Rady Ministrów z dnia 23 lutego 1948 r. w sprawie zasad gospodarki samochodami państwowymi, jest przeznaczenie ich do zaspakajania wyłącznie tylko służbowych potrzeb komunikacyjno-transportowych. Stąd też używanie samochodów do celów pozasłużbowych może nastąpić tylko wyjątkowo lub w przypadkach dokładnie określonych i uzasadnionych.

Celem bliższego wyjaśnienia i określenia służbowych potrzeb komunikacyjno-transportowych oraz dopuszczalnych wyjątków w używaniu samochodów do celów pozasłużbowych ustaliam, co następuje:

§ 6. Za wyjazdy, dokonywane w ramach służbowych potrzeb komunikacyjno-transportowych, należy rozumieć wyjazdy, które:

1) wiążą się ściśle z obowiązkami służbowymi pracownika państwowego, używającego samochodu, lub zadaniami jednostki służbowej, albo

2) wiążą się wprawdzie z obowiązkami służbowymi tylko pośrednio, lecz w sposób oczywiste widoczny przynoszą Państwu korzyść względnie chronią od poniesienia straty lub szkody, albo

3) odbywa jednostka służbowa, jej pracownik lub też organizacja społeczna lub polityczna, działająca na terenie jednostki, występując oficjalnie albo też w ramach akcji organizowanej względnie uznanej przez władze, mającej na celu dobro ogólnospołeczne.

Samo stwierdzenie służbowej potrzeby komunikacyjno-transportowej w podanym wyżej znaczeniu nie upoważnia jeszcze do użycia samochodu państwowego. Wyjazd samochodem państwowym może nastąpić dopiero wtedy, gdy nie można skorzystać ze środków lokomocji publicznej, względnie, gdy użycie samochodu państwowego powoduje daleko idące usprawnienie lub przyspieszenie pracy.

Odpowiedzialność służbowa i materialna za to, że dany wyjazd dokonywany jest w ramach służbowych potrzeb komunikacyjno-transportowych i że zachodzi konieczność użycia samochodu państwowego spoczywa na każdorazowym użytkowniku samochodu. Natomiast ocena, czy dany rodzaj czynności, wykonywanej przez użyt-

kownika samochodu, podpada pod jedną z wymienionych kategorii potrzeby służbowej, oraz czy użycie samochodu państwowego jest konieczne, należy do przełożonego jednostki służbowej, do której przydzielony jest pojazd mechaniczny, a w zarządach centralnych ministerstw — do dyrektora departamentu, któremu podlega gospodarka samochodowa, o ile właściwy minister nie zarządzi inaczej.

§ 7. Używanie samochodu przez inną jednostkę służbową niż jednostka, do której samochód został przydzielony, może nastąpić tylko na pisemny wniosek jednostki, ubiegającej się o używanie samochodu i za zgodą jednostki, dysponującej pojazdem.

Oddanie samochodu może nastąpić jedynie tylko z równoczesnym delegowaniem kierowcy wozu.

Jeżeli celem oddania w używanie samochodu innej jednostce jest zadośćuczynienie potrzebie, wymienionej w § 6 pkt 3), następuje ono na koszt jednostki, dysponującej pojazdem. We wszystkich innych przypadkach następuje ono na koszt jednostki, biorącej w używanie i na jej ryzyko.

W przypadku naruszenia przepisów niniejszego paragrafu przez jednostkę służbową, biorącą do użytku samochód od drugiej jednostki (np. bez zgody tej jednostki), zainteresowany urząd powinien zwrócić się do właściwego starosty powiatowego, a gdy sprawa dotyczy samochodów przydzielonych władzom II instancji — do wojewody.

W przypadkach używania samochodu w trybie niniejszego paragrafu należy zamieścić w karcie drogowej pojazdu w rubryce „uwagi” notatkę: „w używaniu . . . . . (nazwa jednostki używającej)”.

§ 8. Oddanie do użytku samochodu pracownikowi lub zespołowi pracowników do innych celów niż służbowe może mieć wyjątkowo miejsce tylko w razie istotnie ważnej i koniecznej potrzeby pracownika lub też ważnych i uzasadnionych społecznie potrzeb zespołu pracowników po zasnajomieniu się z opinią miejscowego Koła Związku Zawodowego lub Rady Zakładowej.

W przypadkach niecierpiących zwłoki oddanie do użytku samochodu może nastąpić bez zasięgnięcia powyższej opinii.

Ocena i odpowiedzialność za to, czy wyjazd następuje zgodnie z wyżej wymienionymi warunkami, leży na przełożonym jednostki służbowej, do której samochód jest przydzielony, a w zarządach centralnych ministerstw — na dyrektorze departamentu, któremu podlega gospodarka samochodowa, o ile właściwy minister nie zarządzi inaczej.

Koszta użycia samochodu w przypadkach, wymienionych w niniejszym paragrafie, ponosi osoba — której samochód został oddany do użytku.

Na wniosek miejscowego Koła Związku Zawodowego lub Rady Zakładowej przełożony jednostki może zwolnić użytkownika od opłaty.

W razie użycia samochodu w myśl przepisów niniejszego paragrafu należy zamieścić w karcie drogowej pojazdu w rubryce „uwagi” notatkę: „wyjazd pozasłużbowy”.

§ 9. O ile specjalne przepisy nie stanowią inaczej, zwrot kosztów za użycie samochodu obejmuje efektywne wydatki na wyjazd, nie licząc kosztów amortyzacji oraz kosztów stałych.

Minister Komunikacji ustali zasady obliczania tych kosztów, a dla typowych samochodów wyda tabelkę zwrotu kosztów.

Pobierane opłaty winny być przekazywane przez jednostki służbowe na rzecz Ministerstwa Skarbu.

Postanowienia niniejszego okólnika nie naruszają w niczym przepisów o rekwizycji, jak również nie odnoszą się do używania samochodów w przypadkach stanu wyższej konieczności.

## III. Garażowanie pojazdów mechanicznych.

§ 10. Pojazdy mechaniczne powinny być w zasadzie garażowane w garażu jednostki służbowej, do której są przydzielone. Jeżeli przemawiają za tym względy oszczędnościowe, wolno garażować pojazdy mechaniczne w garażach przynależnych do innej jednostki sektora uspołecznionego pod warunkiem, że prowadzona jest w nich kontrola wyjazdów i przyjazdów do garażu.

## IV. Wprowadzanie kontroli społecznej.

§ 11. Zarządy mniejszych Kół Związków Zawodowych, a na terenie zakładów wytwórczych zarządy Rad Zakładowych uprawnione są do wglądania ze swej strony w stan gospodarki samochodowej w celu wytykania jej niedomagań i wskazywania przypadków nadużywania w korzystaniu ze służbowych pojazdów mechanicznych.

Powyższym organom związkowym nie przysługują prawa wydawania poleceń, lecz spostrzeżenia swoje komunikują władzy sprawującej bezpośredni nadzór nad gospodarką samochodową.

Władza, sprawująca bezpośredni nadzór, a w ministerstwach — minister, zarządzi na wniosek wyżej wymienionych organów badanie wskazanych niedomagań gospodarki samochodowej, względnie wskazanych przypadków nadużywania pojazdów mechanicznych. Wyniki badania oraz przedsięwzięte ewentualnie środki podane zostaną do wiadomości wymienionych organów.

PREZES RADY MINISTRÓW      Józef Cyrankiewicz