

**ZARZĄDZENIE PRZEWODNICZĄCEGO PAŃSTWOWEJ KOMISJI PLANOWANIA GOSPODARCZEGO
I MINISTRA FINANSÓW**

z dnia 21 kwietnia 1951 r.

w sprawie nowych stawek amortyzacyjnych od pojazdów samochodowych.

W celu zapewnienia wystarczających środków finansowych na pokrycie kosztów kapitalnych remontów pojazdów samochodowych—na podstawie §§ 1 i 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 kwietnia 1950 r. w sprawie zakresu działania Ministra Finansów i zmiany zakre-

su działania Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego (Dz. U. R. P. Nr 22, poz. 188) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Wszystkie jednostki gospodarki społecznej, posiadające własne pojazdy samochodowe i pokry-

wające koszty kapitalnych remontów tych pojazdów z części funduszu amortyzacyjnego, są obowiązane w 1951 roku dokonywać odpisów amortyzacyjnych na kapitalne remonty i inwestycje w zakresie pojazdów samochodowych:

- 1) w zależności od ilości przejechanych kilometrów— w wysokości określonej w tabeli, stanowiącej załącznik do zarządzenia;
- 2) w zależności od wartości pojazdu samochodowego — w wysokości 10% w stosunku rocznym od wartości inwentarzowej pojazdu.

2. W państwowych jednostkach gospodarczych część funduszu amortyzacyjnego, określona w ust. 1 pkt 1, przeznaczona jest na finansowanie kapitalnych remontów pojazdów samochodowych i podlega odprowadzeniu na rachunek kapitalnych remontów; część funduszu amortyzacyjnego, określona w ust. 1 pkt 2, przeznaczona jest na finansowanie inwestycji i podlega odprowadzeniu do banku finansującego inwestycje jednostki stosownie do ustaleń planu sfinansowania inwestycji.

3. Jednostki spółdzielcze odprowadzają kwoty, wynikające z odpisów amortyzacyjnych, o których mowa w ust. 1, na swoje rachunki funduszu amortyzacyjnego z tym, że część funduszu, wymieniona w ust. 1 pkt 1, przeznaczona jest w całości na kapitalne remonty, część zaś wymieniona w ust. 1 pkt 2 — na cele inwestycyjne.

§ 2. 1. Raty amortyzacyjne od pojazdów samochodowych, przypadające w myśl § 1 ust. 1 pkt 1, należy uiszczać na podstawie planowanych średnich przebiegów miesięcznych w terminach ustalonych w instrukcji Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego Nr 30.

2. Różnice, wynikłe pomiędzy planowanymi średnimi a rzeczywistymi przebiegami pojazdów samochodowych, powinny być uwzględniane przy przelewie stawki amortyzacyjnej w następnym miesiącu po dokonaniu zamknięcia rachunkowego.

§ 3. 1. Koszty średnich i bieżących remontów oraz koszty konserwacji pojazdów samochodowych pokrywane będą ze środków obrotowych.

2. Górny limit kosztów remontów dla zaplanowania i pokrycia nakładów na czynności określone w ust. 1 należy ustalić od 1000 km przebiegu pojazdów samochodowych.

§ 4. 1. Właściwi ministrowie i Prezes Centralnego Urzędu Drobnej Wytwórczości w porozumieniu z Ministrem Transportu Drogowego i Lotniczego ustala dla poszczególnych marek i typów pojazdów samochodowych wysokość górnego limitu kosztów remontów (§ 3) kierując się następującymi wskazaniem:

- 1) obsługa pojazdów samochodowych powinna być wykonywana zgodnie z obowiązującymi przepisami i instrukcjami, wydanymi przez Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji;
- 2) konserwacja i przeglądy pojazdów samochodowych powinny być wykonywane według instrukcji fabrycznej bądź też według instrukcji opracowanych przez właściwe komórki ministerstwa;
- 3) jakość remontów bieżących i średnich powinna być w takim stopniu podwyższona przy jednoczesnym zachowaniu ich zakresu, ażeby ustalone przebiegi międzynaprawcze pomiędzy remontami były dotrzymywane;
- 4) koszty przeprowadzanych remontów należy obniżyć co najmniej o 10% w stosunku do remontów o takim samym zakresie, wykonywanych w 1950 r., uwzględniając podwyższenie wydajności pracy, oszczędność na materiałach i obniżkę cen, wprowadzoną uchwałą Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1950 r. w sprawie obniżki cen artykułów zaopatrzeniowych i inwestycyjnych (Monitor Polski z 1951 r. Nr A-1, poz. 6).

§ 5. Umozorzenia wartości pojazdów samochodowych, księgowane na kontach bilansowych w grupie 07 „Umozorzenie wartości majątku trwałego“, będą obliczane według dotychczasowych stawek.

§ 6. Zasady, ustalone instrukcją Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego Nr 30 z dnia 21 lipca 1950 r. w sprawie ogólnych zasad planowania, wykonywania i finansowania remontów, mają zastosowanie do pojazdów samochodowych z wyjątkiem spraw uregulowanych niniejszym zarządzeniem.

§ 7. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 1951 r.

Przewodniczący Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego: w z. S. Jędrychowski
Minister Finansów: K. Dąbrowski

Załącznik do zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego i Ministra Finansów z dnia 21 kwietnia 1951 r. (poz. 506).

Tabela stawek amortyzacyjnych dla pojazdów samochodowych w zależności od 1000 km przebiegu

Lp.	Rodzaje pojazdów	Stawka amortyzacyjna w zł na 1000 km przebiegu	U w a g i
A. Stary tabor			
1	Osobowe z demobilu, U. L., dostaw UNRRA	280	Dla Forda V. 8 cylindrowego stawka podwyższona o 15%
2	J. w. ciężarowe o nośności do 5 t włącznie z ZIS 5 i GAZ AA	320	
3	J. w. ciężarowe o nośności powyżej 5 t	400	
4	Autobusy w komunikacji międzymiastowej	480	
5	Autobusy w komunikacji miejskiej	500	
B. Nowy tabor — osobowe			
6	Tatraplan	165	
	Chevrolet de Luxe		
	Chevrolet Fleetmaster		
	Tatra 87 (8 cylin.)		
	Citroën 15		
7	GAZ M 20 (Pobieda)	125	

Lp.	Rodzaje pojazdów	Stawka amortyzacyjna w zł na 1000 km przebiegu	U w a g i
8	Citroën 11-L BMW — 340 Fiat 1100/c-4 osob. „ 1100/N-6 „ GAZ 67 B	170	
9	Skoda 1101 — sanitarka „ 1101 — furgon „ 1101 i 1102 osob.	160	
10	Moskwicz	100	
11	ZIS 110	100	
12	Różne z silnikiem od 4 l pojemności poza wymienionymi w poz. 1-10 niniejszej tabeli	100	
13	J. w. z silnikiem od 1.5 do 4 l pojemności włącznie	125	
14	J. w. z silnikiem do 1.5 l pojemności wyłącznie	160	
	C. Nowy tabor — ciężarowe		
15	GAZ 51 — 2,5 t	130	
16	ZIS 150 — 4 t	180	
17	Star 20	160	
18	ZIS 585 (wywrot)	160	
19	JAZ 200 — 7 t		
20	Skoda 706		
21	Praga RND	160	
22	Tatra 111	130	
23	Różne nie wymienione w poz. 14-16 z wyłączeniem poz. 2 (wozy z silnikiem niskoprężnym do 3 t nośności włącznie)	160	
24	Samochody różne nie wymienione w poz. 14-16 z wyłączeniem poz. 3 (z silnikiem Diesla, w tym ciągniki samochodowe jak również ciągniki siodłowe bez naczepów)	160	
25	Samochody ciężarowe z wyjątkiem wywrotek, których charakter pracy został uwzględniony przy ustalaniu stawek, znajdujące się w posiadaniu: Ministerstwa Leśnictwa, Państwowych Gospodarstw Rolnych, Przeds. Robót Poszukiwawczych i Geologicznych, przedsiębiorstw przemysłu naftowego i torfowego, Centrali Rybnej, Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska“ oraz wszystkich przedsiębiorstw budowlanych.	o 15% wyższa od podanych w poz. 14-18	
	D. Nowy tabor — autobusy		
26	Skoda 706 RO	300	Dla autobusów w komunikacji miejskiej
27	Chausson	360	stawka podwyższona o 20%
28	Mavag	300	
29	Różne nie wymienione w poz. 20-21 z wyłączeniem wymienionych w poz. 4 i 5	130	Tę część samochodu która stanowi trwałe urządzenie lub maszynę, należy amortyzować wg ogólnie obowiązujących przepisów (np. urządzenie wozu strażackiego, ambulatorium, bufetu itp.).
30	Samochody specjalne z silnikiem niskoprężnym (np. wóz strażacki)	160	
31	Samochody specjalne z silnikiem wysokoprężnym Diesla (np. ambulatorium, bufet)	160	