

1185

ZARZĄDZENIE MINISTRÓW FINANSÓW ORAZ TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

z dnia 22 listopada 1956 r.

w sprawie zasad finansowania wydatków związanych z kapitalnymi remontami pojazdów samochodowych.

Na podstawie § 1 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 kwietnia 1950 r. w sprawie zakresu działania Ministra Finansów i zmiany zakresu działania Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego (Dz. U. z 1950 r. Nr 22, poz. 188 i z 1951 r. Nr 25, poz. 185) oraz § 2 ust. 1 pkt 2 lit. d) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 lutego 1951 r. w sprawie zakresu działania władz naczelných w dziedzinie komunikacji (Dz. U. z 1951 r. Nr 14, poz. 111, Nr 41, poz. 315, z 1952 r. Nr 11, poz. 69, Nr 13, poz. 79, Nr 19, poz. 115, z 1954 r. Nr 36, poz. 152, Nr 51, poz. 258 i z 1956 r. Nr 3, poz. 17) zarządza się, co następuje:

I. Przepisy wstępne.

§ 1. 1. Zarządzenie ustala zasady finansowania wydatków związanych z kapitalnymi remontami (naprawami głównymi) pojazdów samochodowych wraz z wymianą lub naprawą główną zespołów podstawowych, stanowiących część składową pojazdów samochodowych.

2. Zarządzenie dotyczy pojazdów samochodowych i zespołów podstawowych będących w posiadaniu urzędów, instytucji i przedsiębiorstw państwowych lub pod zarządem państwowym, central spółdzielczo-państwowych oraz jednostek spółdzielczych, z wyjątkiem jednostek podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej.

3. Wydatki związane z remontami awaryjnymi pojazdów samochodowych powinny być pokrywane ze specjalnych funduszy przeznaczonych na ten cel (rezerwa awaryjna).

§ 2. Pojazdami samochodowymi w rozumieniu zarządzenia są samochody osobowe, autobusy, samochody ciężarowe i specjalne oraz ciągniki drogowe z wyłączeniem ciągników używanych w rolnictwie.

§ 3. Zespołami podstawowymi w rozumieniu zarządzenia są następujące części składowe pojazdów samochodowych:

- 1) silnik ze sprzęgłem,
- 2) skrzynka biegów,
- 3) mosty napędowe,
- 4) nadwozie samochodu osobowego, autobusu i furgonu ciężarowego oraz kabina kierowcy samochodu ciężarowego lub ciągnika drogowego, jak również
- 5) zespoły wchodzące w skład pojazdów o specjalnej konstrukcji, jak:
 - a) skrzynka odbioru mocy (skrzynka rozdzielcza),
 - b) dodatkowa przekładnia (reduktor),
 - c) mechanizm napędu urządzenia samowyladowczego lub samozaładowczego,
 - d) zespoły podstawowe pojazdów specjalnej konstrukcji (np. elektrycznych lub parowych).

II. Przepisy szczegółowe.

§ 4. 1. Pojazdy samochodowe oraz ich zespoły podstawowe przekazywane do kapitalnego remontu (naprawy głównej) powinny odpowiadać warunkom technicznym ustalonym przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

2. W razie gdy w pojeździe samochodowym przekazywanym do kapitalnego remontu (naprawy głównej) brak jest części i zespołów niezbędnych dla doprowadzenia pojazdu samochodowego do stanu przewidzianego w warunkach technicznych, o których mowa w ust. 1, jak również w przypadku, gdy w zespole przekazywanym do kapitalnego remontu (naprawy głównej) brak jest części, które powinien on posiadać zgodnie z tymi warunkami, użytkownik pojazdu samochodowego lub zespołu obowiązany jest dostarczyć brakujące zespoły lub części. Użytkownik obowiązany jest również dostarczyć te części, których stopień zużycia wyłącza możliwość naprawy pojazdu samochodowego lub zespołu, o ile dostarczenie tych części nie jest objęte ceną naprawy, ustaloną w cennikach napraw pojazdów samochodowych i zespołów.

3. W razie niedostarczenia części i zespołów, o których mowa w ust. 2, użytkownik obowiązany jest pokryć dodatkową fakturę za brakujące części i zespoły.

§ 5. 1. Pojazdy samochodowe, przekazywane do kapitalnego remontu (naprawy głównej), pozostają w czasie trwania remontu w inwentarzu jednostek będących ich użytkownikami jako środki trwale gospodarczo nieczynne.

2. Zespoły podstawowe, znajdujące się w magazynach zakładów naprawy samochodów lub użytkowników samochodów, a przeznaczone do kapitalnego remontu (naprawy głównej) pojazdu samochodowego w drodze wymiany zespołów podstawowych, zaliczać należy do środków obrotowych.

3. Zapasowe zespoły podstawowe są ewidencjonowane przez zakłady naprawy samochodów w grupie „materiały podstawowe”, przez użytkowników zaś — w grupie „części zamienne”.

§ 6. Koszty kapitalnych remontów (napraw głównych) pojazdów samochodowych, dokonywanych jako naprawy całych pojazdów jak również w drodze wymiany zużytych zespołów podstawowych, pokrywane są przez jednostki działające według zasad rozrachunku gospodarczego ze środków zakumulowanych na rachunku środków na kapitalne remonty, a przez jednostki budżetowe — z kredytów przewidzianych na ten cel w ich preliminarzu wydatków. Koszty naprawy zespołów podstawowych znajdujących się w magazynach i ewidencjonowanych w grupie „części zamienne” są pokrywane ze środków obrotowych.

§ 7. 1. Wydatki poniesione przez użytkownika w związku z zakupem i dostarczeniem do zakładów naprawy samochodów części i zespołów, o których mowa w § 4 ust. 2, jak również wydatki poniesione przez niego na pokrycie faktur, o których mowa w § 4 ust. 3, pokrywane są przez jednostki gospodarcze działające według zasad rozrachunku gospodarczego ze środków obrotowych, a przez jednostki budżetowe — z kredytów budżetowych przewidzianych na utrzymanie samochodów.

2. Wydatki, o których mowa w ust. 1, w zasadzie powinny być przypisane do zwrotu pracownikom winnym ich powstania. Wydatki nie zawinione, powstałe z innych przyczyn, powinny być księgowane w ciężar właściwego konta kosztów.

III. Przepisy końcowe.

§ 8. Traci moc zarządzenie Ministra Finansów z dnia 10 lutego 1955 r. w sprawie zasad finansowania wydatków

związanych z kapitalnymi remontami pojazdów samochodowych (Monitor Polski Nr 20, poz. 201).

§ 9. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1957 r.

Minister Finansów: w z. *J. Trendota*

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego:

w z. *M. Olewiński*