

tów i kół ustalają instrukcje wydane przez Centralny Komitet.

Rozdział VI.

Przepisy wspólne dla organów stowarzyszenia.

§ 41. 1. Wszystkie decyzje władz i organów stowarzyszenia zapadają zwykłą większością głosów.

2. W przypadku równości głosów uważa się, że wniosek nie został przyjęty.

§ 42. 1. Organizacje (§ 10), które delegowały swych przedstawicieli do Rady, mają prawo odwołania swych przedstawicieli przed upływem kadencji i delegowania na ich miejsce innych osób, jako członków Rady.

Zmiana taka jest ważna z dniem otrzymania przez Prezydium Centralnego Komitetu zawiadomienia.

2. Prawo zmiany swego przedstawiciela w granicach określonych w ust. 1 służy również wojewódzkim (i równorzędnym) komitetom obywatelskim odbudowy Warszawy.

§ 43. Wszystkie organy stowarzyszenia, których kadencja skończyła się, działają aż do chwili ukonstytuowania się nowoobраниch, którym obowiązane są niezwłocznie przekazać czynności, majątek, akta i wszystkie urządzenia stowarzyszenia.

Rozdział VII.

Gospodarka stowarzyszenia.

§ 44. Wpływy stowarzyszenia stanowią:

1. świadczenia obywateli,
2. jednorazowe lub doroczne zbiórki pieniężne lub rzeczowe na rzecz odbudowy Warszawy,
3. ofiary, zapisy, dotacje i subwencje,
4. dochody z nieruchomości oraz odsetki od kapitałów i pożyczek,
5. dochody z wydawnictw,
6. dochody niestałe z doraźnych przedsięwzięć i inne.

§ 45. Wszystkie wpływy stowarzyszenia wyjąwszy wydatki przewidziane w budżecie przelewane są niezwłocznie i bezpośrednio do dyspozycji N. R. O. W.

Rozdział VIII.

Pisma i publikacje.

§ 46. 1. Wszystkie pisma Centralnego Komitetu podpisuje Przewodniczący i Sekretarz Generalny lub ich zastępcy.

2. Przewodniczący może upoważnić Sekretarza Generalnego i jego zastępcę do wyłącznego podpisywania pism w określonych przez siebie sprawach.

3. Zobowiązania, umowy, nakazy wypłaty do kasy, czeki oraz potwierdzenia odbioru pieniędzy — podpisują dwie spośród następujących osób: Prezes stowarzyszenia, Przewodniczący Komisji Finansowej, Sekretarz Generalny lub w razie ich nieobecności ich zastępcy.

Rozdział IX.

Nadzór.

§ 47. Ogólny nadzór nad działalnością stowarzyszenia sprawuje Minister Administracji Publicznej w porozumieniu z Ministrami Ziem Odzyskanych i Odbudowy za pośrednictwem specjalnego delegata wyznaczonego do sprawowania stałej kontroli.

Zmiana statutu i likwidacja stowarzyszenia.

§ 48. 1. Wnioski w sprawie zmiany statutu stowarzyszenia wymagają dla swej ważności uchwały Rady Głównej, powziętej większością głosów obecnych na zebraniu Rady.

2. Majątek stowarzyszenia w razie rozwiązania przeznaczony będzie wyłącznie na cele bezpośrednio związane z odbudową m. st. Warszawy.

Postanowienia przejściowe.

§ 49. Pierwsze zebranie organizacyjne Rady Głównej odbędzie się w składzie osób i przedstawicieli organizacji i instytucji, zaproszonych przez Prezydium Naczelnej Rady Odbudowy m. st. Warszawy.

§ 50. 1. Do czasu ukonstytuowania się Rady Głównej powołanej w trybie § 49 uprawnienia Rady Głównej należą do Komitetu Wykonawczego Naczelnej Rady Odbudowy m. st. Warszawy.

2. Do czasu ukonstytuowania się organów terenowych stowarzyszenia (§§ 33—40) uprawnienia tych organów należą do organów terenowych przejętych przez N. R. O. W. na mocy art. 12 ustawy z dnia 3 lipca 1947 r. o odbudowie m. st. Warszawy.

545.

OKÓLNİK Nr. 19 PREZESA RADY MINISTRÓW z dnia 22 maja 1948

w sprawie używania osobowych pojazdów mechanicznych.

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

§ 1. Używanie osobowego 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 określanych niżej jako jednostki

służbowe winno się odbywać w ramach istotnych potrzeb, wynikających z używania tego środka lokomocji i związanych ściśle z obowiązkami służbowymi pracownika, używającego samochodu.

W przypadkach podyktowanych specjalną potrzebą może być osobowy pojazd mechaniczny wyjątkowo użyty i do innych celów.

§ 2. Za wyjątkiem przypadków szczególnie uzasadnionych, o czym decyduje kierownik właściwej jednostki służbowej, a w ministerstwach minister, niedopuszczalne jest korzystanie z osobowych pojazdów mechanicznych w podróżach na dalekich odcinkach.

Właściwy minister w porozumieniu z Ministrem Komunikacji, a odnośnie władz zespolonych ponadto w porozumieniu z Ministrem Administracji Publicznej względnie Ministrem Ziem Odzyskanych, określi w przeciągu jednego miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszego okólnika dla wszystkich osobowych pojazdów mechanicznych oddanych do obsługi jednostek służbowych, jakie odległości od miejsca siedziby jednostki służbowej uważa się za dalekie odcinki (promień wyjazdów), biorąc pod uwagę gęstość sieci publicznych środków lokomocji. Określenie to będzie uwidocznione w sposób trwały na karcie kontrolnej pracy wozu każdego osobowego pojazdu mechanicznego według wzoru, opracowanego przez Ministerstwo Komunikacji.

Prezes Rady Ministrów na wniosek właściwego Ministra może zwolnić poszczególne osoby od ograniczeń przewidzianych w ust. 1.

§ 3. Samochody osobowe dzieli się na:

- a) reprezentacyjne (R), czyli przeznaczone do obsługi Prezydenta R. P., członków Rady Państwa, Marszałka i Wicemarszałków Sejmu, Prezesa Rady Ministrów, Ministrów i Podsekretarzy Stanu, Prezesa i Wiceprezesów C. U. P., Prezesa i Wiceprezesów Biura Kontroli Państwa, Wojewodów oraz Ambasadorów i Ministrów Pełnomocnych za granicą;
- b) dyspozycyjne (D) czyli przeznaczone do zaspakajania potrzeb komunikacyjnych określonych jednostek służbowych celem usprawnienia ich pracy;
- c) funkcyjne (F), czyli związane z wykonywaniem określonych czynności przez pracownika i przeznaczone jako narzędzie jego pracy przy wykonywaniu zadań służbowych, wymagających szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce, jak n. p. inspekcjonowanie placówek terenowych, kierowanie jednostką organizacyjną, której zakres czynności wymaga stałych i licznych kontaktów z innymi jednostkami, kontrola ruchu i t. p. Samochody te są przydzielane tym jednostkom administracji państwowej, których zakres działania wymaga stałego posiadania szybkiego środka komunikacyjnego.

W terminie jednego miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszego okólnika właściwi ministrowie i kierownicy urzędów centralnych dokonają w swych resortach podziału samochodów osobowych według powyższej klasyfikacji.

§ 4. Wszystkimi osobowymi pojazdami mechanicznymi dysponują przełożeni jednostek służbowych, do których obsługi pojazdy są przydzielone. Na nich też leży odpowiedzialność za celowe i ekonomiczne ich używanie.

§ 5. Każdy osobowy pojazd mechaniczny udający się poza promień wyjazdów winien być zaopatrzony w delegację służbową, ydaną przez kierownika właściwej jednostki służbowej, w ministerstwach przez ministra, lub osobę przez niego upoważnioną. Numer tej delegacji winien być odnotowany na karcie kontrolnej pracy wozu w rubryce „Uwagi”.

Nie dotyczy to wyjazdów osób wymienionych w ostatnim ustępie § 2, lecz i w tych przypadkach nazwisko wyjeżdżającego winno być wpisane na karcie kontrolnej pracy wozu.

§ 6. Przed użyciem osobowego pojazdu mechanicznego w granicach promienia wyjazdów należy wpisać do karty kontrolnej pracy wozu nazwisko tej osoby, której na dany kurs został wóz oddany w używanie oraz miejsce docelowego wyjazdu.

§ 7. W każdej jednostce służbowej, a gdy chodzi o ministerstwa — w każdym ministerstwie zorganizowana zostanie kontrola nad przestrzeganiem postanowień §§ 1, 2, 3, 4, 5 i 6 niniejszego okólnika przez wprowadzenie ścisłej ewidencji zużycia materiałów pędnych, ilości przebytych kilometrów, miejsc docelowego wyjazdu oraz przez dokładne odnotowywanie godziny wyjazdów i przyjazdów osobowych pojazdów mechanicznych szczególnie z i do garażu, według wzoru ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 8. Do przeprowadzenia kontroli nad stosowaniem niniejszego okólnika upoważnieni będą inspektorzy samochodowi.

Inspektorzy ci wyznaczeni będą przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek Ministra Komunikacji.

Na podstawie delegacji Prezesa Rady Ministrów Komenda Główna Milicji Obywatelskiej wystawi inspektorom samochodowym odpowiednie zaświadczenia, upoważniające ich do żądania pomocy wszystkich organów Milicji Obywatelskiej.

Na żądanie Biura Kontroli przy Radzie Państwa Komenda Główna Milicji Obywatelskiej wystawi identyczne zaświadczenia dla inspektorów Biura Kontroli.

Inspektorzy samochodowi obowiązani są korzystać w pierwszym rzędzie z punktów kontrolnych Milicji Obywatelskiej (stałych, lotnych i doraźnych).

Raporty ze swych czynności składać będą inspektorzy samochodowi do Prezydium Rady Ministrów.

§ 9. Karty kontrolne pracy osobowych pojazdów mechanicznych sprawdzane będą co najmniej raz na miesiąc przez centralne organy kontroli wewnętrznej.

Centralne organy kontroli wewnętrznej uprawnienia swe w tym zakresie mogą przelać 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.

§ 10. W przypadkach naruszenia postanowień niniejszego okólnika przełożony odpowiedzialny za dysponowanie stosownie do § 3 niniejszego okólnika pociągnięty będzie do uiszczenia pełnych kosztów związanych z przekroczeniem, a w przypadku kilkakrotnego powtórzenia się przekroczenia może być pozbawiony prawa dysponowania osobowym pojazdem mechanicznym, niezależnie od ponoszenia konsekwencji służbowych i dyscyplinarnych.

§ 11. Okólnik niniejszy nie dotyczy samochodów wojskowych oraz samochodów podległych Ministerstwu Bezpieczeństwa Publicznego.

Minister Obrony Narodowej i Minister Bezpieczeństwa Publicznego wydadzą we własnym zakresie zarządzenia dotyczące używania osobowych pojazdów mechanicznych.

§ 12. Okólnik niniejszy nie dotyczy osób, które mają prawo do korzystania z samochodów reprezentacyjnych (R). Osobom tym zostaną wydane specjalne przepustki rozpoznawcze.

§ 13. Właściwi ministrowie w przeciągu trzech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego okólnika przedłożą mi sprawozdanie z kroków organizacyjnych powziętych w trybie niniejszego okólnika.

§ 14. Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1948 r., z wyjątkiem § 8, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1948 r.

PREZES RADY MINISTRÓW

Józef Cyrankiewicz

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 wykaże, 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 dzieli się na:

- gospodarcze (G), przeznaczone do zaspakajania wyłącznie gospodarczych potrzeb własnych jednostek służbowych (jak dowóz opału, artykułów aprowizacyjnych, materiałów itp.);
- robotnicze (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 rozwoju towarów itp.).

§ 3. Wszystkimi ciężarowymi samochodami dysponują przełożeni 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 cięższych 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 (46-9) z od. z 22 maja 1948 r. (Monitor Polski Nr. A-69, 546).

§ 8. Karty kontrolne pracy samochodów ciężarowych sprawdzane będą co najmniej raz na miesiąc przez centralne organy kontroli wewnętrznej. Centralne organy kontroli wewnętrznej uprawnienia swe w tym zakresie mogą przelać 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 określą 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

547.

ZARZĄDZENIE MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

z dnia 20 sierpnia 1948 roku

wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania o nadaniu statutu przedsiębiorstwu państwowemu p. n. „Wojskowe Przedsiębiorstwo Budowlane”.

Na podstawie art. 3 ust. 1 dekretu z dnia 3 stycznia 1947 roku, o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. R. P. Nr. 8, poz. 42) i § 9 zarządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 5 lutego 1948 r., wydanego w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Prezesem Centralnego Urzędu Planowania