

- a) która środki utrzymania czerpie wyłącznie z wykonywania zawodu kierowcy pojazdu mechanicznego,
 - b) która była kierowcą przez okres 12 miesięcy i pracuje jako mechanik, brygadzysta, monter lub inny pracownik warsztatowy samochodowy w fabryce samochodów, w warsztacie samochodowym, stacji obsługi samochodów lub jako kierownik transportu, dyspozytor, kontroler techniczny samochodowy w jednostkach transportu samochodowego bądź jako kontroler-inspektor ruchu drogowego.”;
- 2) po ust. 9 dodaje się ust. 9a i 9b w brzmieniu:
 „9a. Za kierowcę zawodowego może być uznana przez prezydium wojewódzkiej rady narodowej (Prezydium Rady Narodowej w m. st. Warszawie i m. Łodzi) — wydział komunikacji drogowej osoba, która jest po-

siadaczem samochodu ciężarowego, odpowiadającego warunkom, określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 września 1954 r. w sprawie używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 44, poz. 206), jeżeli posiada dotychczasowe pozwolenie kategorii IIIa i prowadzi samochód.

9b. Minister Transportu Drogowego i Lotniczego może zaliczyć do kierowców zawodowych osoby nie wymienione w ust. 9 i 9a, a zajmujące stanowiska w gospodarce lub administracji samochodowej pod warunkiem udowodnienia przez nie prowadzenia pojazdów mechanicznych przez okres co najmniej 12 miesięcy”.

§ 2. Instrukcja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego: *J. Rustecki*

399

OKÓLNİK MINISTRA FINANSÓW

z dnia 12 kwietnia 1955 r.

w sprawie zasad księgowej ewidencji kapitalnych remontów pojazdów samochodowych.

W związku z zarządzeniem 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) wyjaśnia się, że kapitalne remonty pojazdów samochodowych powinny być księgowane w następujący sposób:

1. Faktury zakładów naprawy samochodów, obejmujące koszt kapitalnego remontu pojazdu samochodowego, podlegają ewidencji na koncie „Remonty kapitalne” zgodnie z ogólnymi zasadami, ustalonymi w branżowych planach kont.

2. Jednostki gospodarcze działające według zasad rozrachunku gospodarczego korygują po otrzymaniu wyremontowanego pojazdu samochodowego jego wartość przez obciążenie konta „Umorzenie środków trwałych” i uznanie konta „Fundusz statutowy” („Fundusz zasobowy”, „Zmiany funduszu zasobowego”) wartością wykonanego remontu.

W razie gdy koszt kapitalnego remontu jest wyższy od dotychczasowego umorzenia wyremontowanego pojazdu samochodowego, konto „Umorzenie środków trwałych” obciąża się wartością wykonanego remontu do wysokości dotychczasowych umorzeń.

3. W razie gdy użytkownik otrzymuje po kapitalnym remoncie inny pojazd samochodowy, należy przeprowadzić likwidację figurującego w inwentarzu pojazdu przekazanego do kapitalnego remontu i jednocześnie wprowadzić do ksiąg wartość pojazdu wyremontowanego, przy czym:

- a) jednostki gospodarcze działające według zasad rozrachunku gospodarczego wprowadzają na debet konta „Środki trwałe” i na kredyt konta „Umorzenie środków trwałych” — w korespondencji z kredytem i debetem konta „Fundusz statutowy” („Fundusz zasobowy”, „Zmiany funduszu zasobowego”) — kwotę równą wartości nowego pojazdu tej samej marki i typu, jak pojazd otrzymany,

traktując go jako całkowicie umorzony; po otrzymaniu nowego pojazdu samochodowego jego umorzenie powinno być zmniejszone o koszt kapitalnego remontu identycznie, jak w przypadku podanym w pkt 2 niniejszego okólnika;

- b) jednostki budżetowe księgują na koncie „Środki podstawowe” wartość otrzymanego pojazdu samochodowego w wartości nowego pojazdu samochodowego tej samej marki i typu.

4. Wartość części i zespołów dostarczonych przez użytkowników samochodów do zakładów naprawy samochodów w zamian za brakujące lub nadmiernie zużyte, jak również dodatkowe faktury zakładów naprawy samochodów w przypadku dostarczenia przez nie części i zespołów w zamian za brakujące lub nadmiernie zużyte — podlegają ewidencji, jak następuje:

- a) w jednostkach gospodarczych działających według zasad rozrachunku gospodarczego — w ciężar konta „Roszczenie z tytułu mank, ubytków i strat”;

- b) w jednostkach budżetowych — w ciężar konta „Różni za sumy do rozliczenia i braki”.

Dalsze księgowania uzależnione są od wyników przeprowadzonych dochodzeń w stosunku do osób, które zwinily powstanie szkód i strat.

Księgowania te powinny być dokonywane według zasad ustalonych dla odpisywania niedoborów materialowych.

5. Traci moc okólnik Ministra Finansów z dnia 27 października 1951 r. w sprawie księgowania wymiany pojazdów samochodowych (Monitor Polski Nr A-93, poz. 1293).

6. Okólnik wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 1955 r.

Minister Finansów: *T. Dietrich*