

Hubert Wilk

Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla PAN

## „Ciągłe ścigam cenę samochodu” – oficjalna dystrybucja samochodów w Polsce 1980–1989

**Zarys treści:** Tekst jest próbą pokazania, jak w Polsce lat 80. XX w. wyglądała dystrybucja nowych samochodów rodzimej produkcji. Na podstawie m.in. źródeł wytworzonych przez instytucje centralne oraz listów, które społeczeństwo adresowało do rządzących pokazano, jak dystrybucja ta wyglądała w praktyce.

**Słowa kluczowe:** PRL, PZPR, samochody, masowa motoryzacja, dystrybucja, lata 80. XX w.

**Keywords:** PPR, PUWP, cars, mass motorization, distribution, the 1980s

„Skrawek różowego papieru nie większy niż karta z zeszytu. Jeden z tych rekwizytów sceny polskiej lat siedemdziesiątych, który miał poprawić ich dramaturgię, a pogłębił podział na równych i równiejszych. Na tych, dla których papier ów był obiektem marzeń, starań i wyrzeczeń, i tych, którym do jego otrzymania wystarczał jednej telefon. I tych jeszcze, którzy papierki owe trzymali w sejfie decydując o tym, komu je dać i za co. Albo – za ile” – tak o „upoważnieniu uprawniającym do nabycia samochodu osobowego”, czyli popularnym talonie pisał w maju 1982 r. Jerzy Nawrot<sup>1</sup>. Mniej więcej w tym samym czasie Zdzisław Ropiński w swoim dzienniku zanotował: „Ceny samochodów ciągle rosną. Mały fiat na giełdzie kosztuje już 180 tys. zł [...]. Ceny oficjalne, czyli 96 tys., już obowiązują tylko teoretycznie, gdyż talon mogą otrzymać wyłącznie bardzo uprzywilejowane osoby. [...] Sam próbuję taki samochodzik zdobyć. Obiecuje mi w tym dopomóc pewien poseł z Bielska-Białej, który zna dyrektora bielskiej fabryki”<sup>2</sup>.

Prezentowany tekst ma za zadanie przybliżyć oficjalny system sprzedaży samochodów osobowych w Polsce lat 80. XX w.: zarówno jego założenia, jak i codzienną

<sup>1</sup> J. Nawrot, *Talony Biznes*, „Prawo i Życie” 1982, nr 10, s. 1.

<sup>2</sup> Z. Ropiński, *Tak to bywało. Moje zapiski z lat 1977–1981*, Bydgoszcz–Gdańsk 2013, s. 67.

praktykę. W ostatniej dekadzie rządów komunistycznych w Polsce funkcjonowało kilka systemów oficjalnej dystrybucji aut produkcji polskiej: przedpłaty, asygnaty i eksport wewnętrzny. Omówienie ich działania pozwoli odpowiedzieć na pytanie o miejsce samochodu w kategorii dóbr konsumpcyjnych. Podstawę źródłową stanowią akta wytworzone przez instytucje centralne, prasa, badania opinii publicznej oraz listy napływające do władz.

\* \* \*

Wprowadzony uchwałą Rady Ministrów w 1974 r. system sprzedaży talonowej w wyniku nadużyć dokonywanych na tym polu przez ekipę Edwarda Gierka, podsumowany głośnym procesem pracowników Komisji Planowania przy Radzie Ministrów i ich szefa, Tadeusza Wrzaszczyka, został ostatecznie skompromitowany<sup>3</sup>. Sami rządzący zdawali sobie sprawę, iż dotychczasowy sposób dystrybucji samochodów oparty na talonach nie może być kontynuowany, gdyż rodzi „niepożądane reperkusje w opinii społecznej”<sup>4</sup>. Ich spostrzeżenia potwierdziły przeprowadzone we wrześniu i październiku 1980 r. przez Ośrodek Badania Opinii Publicznej badania, w ramach których respondenci wskazywali na dostęp do deficytowych dóbr, takich jak mieszkania i samochody, jako jedne z najbardziej „niesłusznych” przywilejów związanych ze stanowiskami, zaraz za zbyt wysokimi dochodami<sup>5</sup>.

Odejście od tego systemu sprzedaży nie było jedynym, a z całą pewnością nie najważniejszym powodem podjęcia próby stworzenia nowej dystrybucji samochodów. Wzrastająca inflacja oraz problemy z dopięciem budżetu powodowały, iż należało znaleźć sposób na „ściągnięcie” pieniędzy. „Manewrowanie stopą oprocentowania wkładów terminowych” nie przynosiło znaczącej poprawy sytuacji. Należało położyć nacisk na wprowadzenie form oszczędzania na określone cele, bowiem, jak twierdzono na posiedzeniu Generalnej Dyrekcji Powszechnej Kasy Oszczędności pod koniec lutego 1980 r., „uzyskanie atrakcyjnych towarów jest silniejszym bodźcem do oszczędzania niż odsetki”<sup>6</sup>. Planowano, zgodnie z uchwałami VIII Zjazdu PZPR oraz exposé premiera Edwarda Babiucha, iż w latach 1981–1985 głównym założeniem polityki oszczędnościowej będzie zaabsorbowanie 45%

<sup>3</sup> Patrz: M. Jastrzęb, *Socjalistyczna praworządność i egalitaryzm. Nadużycia władzy w epoce gierkowskiej i walka z nimi. Przykład talonów samochodowych*, w: *Społeczeństwo polskie w latach 1980–1989*, red. N. Jarska, J. Olaszek, Warszawa 2015; M. Jastrzęb, *Cars as Favors in People's Poland*, w: *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, ed. L.H. Siegelbaum, Ithaca and London 2011, s. 30–46; *Komisja Tadeusza Grabskiego (1981)*, red. M. Jabłonowski, W. Janowski, Warszawa 2013 („Polska mniej znana 1944–1989”, t. 6).

<sup>4</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Urząd Rady Ministrów (dalej: URM), sygn. 167/7, Protokół nr 3/80 z posiedzenia Prezydium Rządu, 25 I 1980, k. 2.

<sup>5</sup> Komunikat z badań: „Nierówności i niesprawiedliwości społeczne w świadomości społeczeństwa polskiego”, grudzień 1980 r., s. 7.

<sup>6</sup> AAN, Narodowy Bank Polski (dalej: NBP), sygn. 10/43, Protokół nr 3 posiedzenia Generalnej Dyrekcji PKO, 29 II 1980, k. 117.

przyrostu przychodów pieniężnych ludności<sup>7</sup>. W przygotowanym przez Narodowy Bank Polski opracowaniu „Ocena rozwoju wkładów oszczędnościowych ludności w latach 1976–1979 wraz z wnioskami w sprawie udoskonalenia i uatrakcyjnienia form oszczędności pieniężnych” znalazły się propozycje nowych wkładów pieniężnych, które miały być gromadzone na zakup konkretnych artykułów, m.in. samochodów osobowych i telewizorów kolorowych<sup>8</sup>.

„Uatrakcyjnienie systemu pieniężnych oszczędności ludności – mówił na posiedzeniu Rady Ministrów 6 września 1980 r. minister finansów Marian Krzak – znaczy, żeby wydawanie pieniędzy było przykrością. [...] prośba do towarzyszy ministrów, szczególnie do ministra Przemysłu Maszynowego, by dopracować przedpłaty na te towary, które ma atrakcyjne, samochody tu w pierwszym rządzie”<sup>9</sup>. Dalej minister Krzak mówił: „Są takie towary i jest po prostu sprawiedliwością społeczną, ażeby w tej sytuacji, kiedy potrzeba nam pieniędzy na płace najniższe, [...] znaleźć środki w artykułach luksusowych, które kupują ludzie posiadający wyższe dochody”<sup>10</sup>. Samochód w opinii rządzących zajmował poczesne miejsce w owej kategorii i w obliczu problemów z okiełznaniem inflacji, sprzedaż samochodów w oparciu o system przedpłat miała pomóc w ściągnięciu nadmiaru pieniędzy z rynku. W październiku stan finansów państwa pogorszył się. Minister Krzak informował, iż we wrześniu nastąpiło znaczne zmniejszenie oszczędności Polaków, zarówno tych lokowanych w Powszechnej Kasie Oszczędnościowej, jak i bankach spółdzielczych. Przy jednoczesnym wzroście ilości gotówki „pozostającej w rękach ludności” sytuacja stawała się poważna<sup>11</sup>. W trakcie tego posiedzenia padły głosy, aby całą operację przyspieszyć. Proponowano, by zmiany wprowadzić już w listopadzie zamiast w styczniu 1981 r., bowiem, jak zauważył jeden z ministrów: „Zawsze jest to jakaś forma ściągnięcia pewnej ilości środków [z rynku]”<sup>12</sup>. Przedstawiony na posiedzeniu Prezydium Rządu w styczniu 1981 r. „Trzyletni program stabilizacyjny” zakładał m.in. „angażowanie nadwyżki siły nabywczej ludności różnymi sposobami, w tym również drogą podwyżek cen niektórych towarów”

<sup>7</sup> AAN, Ministerstwo Finansów (dalej: MF), sygn. 33/364, Notatka nr 12 z posiedzenia Prezydium Kolegium Ministerstwa Finansów w dniu 22 IV 1980, Warszawa, 13 V 1980, k. 85–87.

<sup>8</sup> Podczas dyskusji nad opracowaniem NBP punkt dotyczący przedpłat wzbudził najwięcej wątpliwości obecnych, m.in. minister Henryk Kisiel zauważył, iż należy taką operację skoordynować z „polityką przemysłu motoryzacyjnego na 5-latkę, przy czym nie należy tracić z pola widzenia potrzeb eksportu”, zaś w przypadku „wkładów gromadzonych na zakup telewizorów do odbioru barwnych programów [...] sprawa wymaga przedyskutowania z Unitrą”; *ibidem*, k. 87.

<sup>9</sup> AAN, KC URM, sygn. KT 119/15, [Stenogram z posiedzenia Rady Ministrów, 6 IX 1980], k. 1.

<sup>10</sup> *Ibidem*, k. 2–3. Warto przypomnieć, iż podobny zabieg zastosowała ekipa Edwarda Gierka, wprowadzając 14 XI 1972 r. system sprzedaży polskiego fiata 126p w trybie przedpłat na niskoprocentowane rachunki prowadzone przez Powszechną Kasę Oszczędności; „Monitor Polski” 1972, nr 53, poz. 281.

<sup>11</sup> AAN, URM, sygn. KT 119/21, [Stenogram z posiedzenia Rady Ministrów, 15 X 1980], k. 1.

<sup>12</sup> *Ibidem*, k. 46.

oraz „pozatowarowym ściąganiem siły nabywczej ludności”. W tym celu należało „rozszerzyć system przedpłat na artykuły dalszego rzędu”, zaś kwoty wpłat skalculować na poziomie, który będzie atrakcyjny dla ludzi o średnich dochodach<sup>13</sup>.

Nowy system sprzedaży wprowadzono ostatecznie w lutym 1981 r.<sup>14</sup> Uchwała nr 49 w sprawie sprzedaży samochodów osobowych dla ludności oraz rozwoju zaplecza motoryzacji dokładnie precyzowała, ile i jakie samochody rodzimej produkcji zostaną przeznaczone do sprzedaży (patrz tabela 1). Ta zaś miała polegać na przyjmowaniu przedpłat na specjalne, niskoprocentowane rachunki prowadzone przez powszechne kasy oszczędności

**Tabela 1. Liczba poszczególnych marek samochodów przeznaczonych do sprzedaży w latach 1982–1985 (w tys. sztuk)**

	1982	1983	1984	1985	Razem
Fiat 126p	100	100	100	100	400
FSO 1500/FSO 125p	15	15	15	20	65
Syrena 105	20	20	20	10	70
Polonez	15	15	25	30	85
Razem	150	150	160	160	620

Źródło: „Monitor Polski” 1981, nr 7, poz. 59.

Wraz z wprowadzeniem nowego systemu sprzedaży podniesiono ceny detaliczne aut. Zależnie od modelu, fiat 126p miał kosztować 125–135 tys. zł, fiat 125p: 250–260 tys. zł, polonez: 325–330 tys. zł, zaś pocziwa syrena 105: 120 tys. zł. W zależności od daty realizacji przedpłaty należało wpłacić 50% lub 30% ceny obowiązującej w dniu odbioru pojazdu. Wysokość rat była dość duża, jeśli weźmiemy pod uwagę średnie zarobki z owego czasu (patrz tabela 2): osoba zainteresowana popularnym maluchem i chcąc dokonać zakupu w 1982 r. musiała oprócz połowy ceny wpłaconej na rachunek oszczędnościowy spłacić siedem miesięcznych rat po 9,3 tys. zł. Liczba rat rosła wraz z dalszym terminem odbioru pojazdu, przy jednoczesnym spadku ich wysokości. W przypadku odbioru samochodu w 1983 r. było to 18 rat po 3,4 tys. zł, w 1984 r. – 30 rat po 2,85 tys. zł<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> W grupie artykułów „dalszego rzędu” znalazły się także: telewizory kolorowe, telefony, wycieczki zagraniczne oraz budowa domów indywidualnych i letniskowych; AAN, URM, sygn. KT 119/29, Trzyletni program stabilizacyjny, Warszawa, 27 I 1981, k. 7–8, 19; por.: AAN, MF, sygn. 33/365, Plan pracy Kolegium i Prezydium Kolegium Ministerstwa Finansów na I półrocze 1981 r., k. 6, 33; *ibidem*, sygn. 33/367, Notatka nr 37 z posiedzenia Prezydium Kolegium Ministerstwa Finansów, 15 i 16 XII 1981, k. 196.

<sup>14</sup> „Monitor Polski” 1981, nr 7, poz. 59.

<sup>15</sup> *System sprzedaży samochodów*, „Motor” 1981, nr 10, s. 2; szczegółowy harmonogram wpłat i wysokości miesięcznych rat za poszczególne marki samochodów polskiej produkcji zob. *System sprzedaży samochodów c.d.*, „Motor” 1981, nr 11, s. 2.

Dość skomplikowany system przedpłat oraz stosunkowo wysokie raty miesięczne nie zniechęciły potencjalnych nabywców. Tylko w pierwszym tygodniu obowiązywania nowych zasad sprzedaży w oddziałach Narodowego Banku Polskiego otwarto ponad 270 tys. rachunków, zaś trzy tygodnie później otworzono przeszło półtora miliona rachunków, przekraczając tym samym ponad dwukrotnie pulę samochodów przewidzianą na lata 1982–1985<sup>16</sup>. Łącznie zgromadzono 120 mld zł<sup>17</sup>. Zgodnie z uchwałą oznaczało to, iż możliwość zakupu nowego auta będzie losowana pośród posiadaczy przedpłat.

Dla kupujących nie straszny był zatem ani długi okres oczekiwania na realizację przedpłaty, ani losowanie, ani wprowadzona jednocześnie z nowym systemem sprzedaży podwyżka cen, ani paragraf 4 ustawy, który mówił, iż „ceną samochodu jest cena detaliczna obowiązująca w dniu jego odbioru”<sup>18</sup>. Być może nadzieję na własne auto dawał przepis, iż czterokrotne nieskuteczne losowanie oznaczało obietnicę nabycia samochodu w roku następnym – czyli *de facto* po pięciu latach.

Jak łatwo się domyślić, ogromna liczba przedpłat skutecznie zablokowała system dystrybucji. Słowa jednego z prominentów: „półtora miliona przedpłat – no cóż, bardzo dobrze, poradzimy sobie z tym w ciągu 5 lat” można było uznać raczej za pobożne życzenie, niemające nic wspólnego z rzeczywistością<sup>19</sup>. Do 30 września 1982 r. z ogólnej liczby 194 tys. przyjętych do realizacji przedpłat udało się zrealizować jedynie nieco ponad 25%. W tej sytuacji Ministerstwo Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego w porozumieniu z Narodowym Bankiem Polskim oficjalnie poinformowało, iż część przedpłat nie zostanie realizowana w terminie. Jednocześnie wszystkim tym, którzy nie otrzymali samochodu, miano podnieść oprocentowanie przedpłat (od 6% do 10% w stosunku rocznym)<sup>20</sup>. Sytuacji nie ratował zwiększony import ponad 19 tys. samochodów z Czechosłowacji, NRD i ZSRR, które następnie zaproponowano posiadaczom rachunków przedpłatowych<sup>21</sup>. Zaległości rosły lawinowo. W marcu 1984 r. było to już 46 tys. niezrealizowanych przedpłat tylko za rok 1983<sup>22</sup>. W kolejnych latach sytuacja nie ulegała poprawie. Pod koniec 1987 r. na realizację czekało wciąż 66 tys. przedpłat na malucha z 1986 r. i 61,5 tys. z 1987 r. Jeśli uzupełnimy to informacją, iż w 1988 r. należało zrealizować 150 tys. bieżących przedpłat, okaże się, że czas oczekiwania

<sup>16</sup> H. Wilk, *Zmotoryzowane lata osiemdziesiąte. przyczynek do historii motoryzacji w schyłkowym Peerelu* (w druku).

<sup>17</sup> B. Juchniewicz, *W kolejce po samochody*, „Motor” 1981, nr 25, s. 4.

<sup>18</sup> „Monitor Polski” 1984, nr 12, poz. 83.

<sup>19</sup> A. Madaliński, *A ludzie czekają...*, „Prawo i Życie” 1988, nr 8, s. 4.

<sup>20</sup> AAN, NBP, sygn. 10/44, Komunikat Narodowego Banku Polskiego, Warszawa, listopad 1981, k. 407.

<sup>21</sup> *Oczekiwana decyzja*, „Motor” 1982, nr 34, s. 2.

<sup>22</sup> *Przedpłaty ciągle z poślizgiem*, „Motor” 1984, nr 18, s. 2.

na własne auto wydłużał się coraz bardziej<sup>23</sup>. Co ciekawe, stosunkowo niewiele osób decydowało się na zlikwidowanie rachunku z przedpłatami, np. w 1984 r. jedynie niecałe 8 tys. osób zdecydowało się na ten krok<sup>24</sup>.

Z opóźnieniami w realizacji sprzedaży wiązał się jeszcze jeden fakt, bardzo istotny z punktu widzenia nabywcy. Wspomniany już paragraf 4 lutowej uchwały mówił, iż kupujący musi zapłacić za samochód cenę z dnia realizacji przedpłaty. W praktyce oznaczało to, że obowiązującą ceną auta była ta z 31 grudnia roku, który był terminem odbioru przewidzianym w losowaniu<sup>25</sup>. Dodatkowo, 26 lutego 1982 r. weszła w życie ustawa zaliczająca ceny samochodów do tzw. cen umownych, które były ustalane już nie przez Urząd Cen, ale przez producentów i importerów w porozumieniu z odpowiednimi organami państwowymi<sup>26</sup>. Oznaczało to ni mniej ni więcej, że ostatecznie nabywca nie wiedział dokładnie, ile za swoje auto zapłaci<sup>27</sup>.

Ceny samochodów produkcji krajowej w omawianym dziesięcioleciu podnoszone były bowiem kilkakrotnie (patrz tabela 2). Kiedy okazało się, że opóźnienia w realizacji przedpłat będą liczone w latach, oczekujący na samochody musieli liczyć się z faktem, iż nawet jeśli zgromadzą całą wymaganą kwotę, to może ona okazać się niewystarczająca. Szczególnie podwyżki z 1982 i 1983 r. wywołały duży odzew wśród kupujących.

K.A. z Oleśnicy Śląskiej w 1981 r. wpłacił 122 tys. zł na przedpłatę na samochód syrena – „mój pierwszy (o ile go w ogóle otrzymam) a zarazem ostatni w moim życiu samochód”<sup>28</sup>. W wyniku losowania uzyskał uprawnienia do nabycia owego auta w 1982 r. Podwyżka cen („szalona, nie mająca precedensu [...] do wysokości bez mała ćwierć miliona złotych”), która miała miejsce w tym roku niemal

<sup>23</sup> Zaległości w realizacji małych fiatów w 1988 r. wynieść miały zatem łącznie 287 tys. aut. W przypadku dużych fiatów były podobne: FSO 1500 łącznie 69,6 tys. sztuk: 17 tys. za 1986 r., 18,1 tys. za 1987 r. oraz 34,5 tys. za 1988 r.; AAN, KC PZPR, sygn. 2031 (mf 3200), Notatka w sprawie cen samochodów osobowych [Materiał przygotowany przez Ministerstwo Finansów na posiedzenie Biura Politycznego KC PZPR, 22 XII 1987], k. 376–377.

<sup>24</sup> B.T., *Trochę zaufania i cierpliwości*, „Motor” 1985, nr 6, s. 3.

<sup>25</sup> AAN, Urząd Cen (dalej: UC), sygn. 1/55, [List S.W.] dot. wyjaśnienia cen samochodów przydzielanych na przedpłaty w Banku PKO na podstawie losowań na poszczególne lata, Wodzisław, 11 IX 1982, k. 104–105.

<sup>26</sup> „Dziennik Ustaw” 1982, nr 7, poz. 52.

<sup>27</sup> *Jak odroczyć los?*, „Motor” 1982, nr 5, s. 2. W przypadku, gdy kupujący pomimo wyznaczonej daty odbioru pojazdu nie mógł zrealizować przedpłaty z winy Polmozbytu, to nawet po podwyżce cen płacił – decyzją ministra finansów – kwotę sprzed podwyżki. Jeśli natomiast winny był kupujący, wówczas obowiązywała go już nowa cena; AAN, UC, sygn. 1/54, [Ministerstwo Finansów do Urzędu Cen], Warszawa, 12 IX 1983, k. 230; *ibidem*, [List S.J. do Urzędu Cen] dotyczy: Ceny samochodu Fiat 126p z przedpłat wylosowanego z uprawnień do odbioru w 1982 r., Bielsko-Biała, 27 VII 1983, k. 281.

<sup>28</sup> AAN, UC, sygn. 1/55, [List K.A. do Dyrektora „Polmozbytu”], Oleśnica [Śląska], 14 XI 1982, k. 95.

zrównała cenę syreny („tego bez przesady prymitywnego wehikułu”) z fiatem 126p. Zawiedziony K.A. pisał dalej: „Nie sposób w tym miejscu [nie] zwrócić uwagi na fakt, że na wysokość kwoty dokonanej w ubiegłym roku przedpłaty można było m.in. nabyć materiał budowlany na budowę domku jednorodzinny [...]. Toteż chociażby z humanitarnego punktu widzenia okres wyczekiwania swojej kolejki «przez człowieka trzeciego wieku» winien być potraktowany zgoła inaczej aniżeli 17–18-letniego oseska, który (w większości wypadków) niczego jeszcze Ojczyźnie – poza licznymi kłopotami – nie przysporzył”<sup>29</sup>.

**Tabela 2. Ceny samochodów osobowych sprzedawanych w systemie przedpłat i ich relacja do przeciętnych miesięcznych płac (w tys. zł)**

	1981	1982	1983	1984	1987	1988	
Przeciętna płaca miesięczna	7,689	11,631	14,475	16,838	29,184	53,090	
Fiat 126p	130	208–213 <sup>a</sup>	250–255	310	400–464 <sup>b</sup>	460–690 <sup>d</sup>	1000–1600 <sup>c</sup>
Polski Fiat 125p/FSO 125p	260	454	568	740	911 <sup>c</sup>	1350 <sup>d</sup>	1900 <sup>c</sup>
FSO Polonez	330	623	779	1000	1259 <sup>c</sup>	1750 <sup>d</sup>	2500 <sup>c</sup>

<sup>a</sup> cena w zależności od modelu

<sup>b</sup> podwyżka z 1 II 1987 r.

<sup>c</sup> podwyżka z 1 III 1987 r.

<sup>d</sup> podwyżka z 31 XII 1987 r.

<sup>e</sup> podwyżka z 27 VI 1988 r.

Źródło: obliczenia własne.

Na posiedzeniu Rady Ministrów w końcu lutego 1984 r. doszło do bardzo interesującej dyskusji na temat podwyżek cen planowanych z dniem 1 marca 1984 r. Wiceprezes Rady Ministrów i przewodniczący Komisji Planowania Manfred Gorywoda zaproponował, aby ceny wszystkich samochodów produkcji krajowej nie tylko podnieść o diskutowaną kwotę, lecz również o dodatkowy, dziesięcioprocentowy podatek na tworzony właśnie fundusz rozwoju motoryzacji. Propozycja podatku wywołała wiele kontrowersji. Poszczególni ministrowie dość ostrożnie wypowiadali się na ten temat. Benon Miśkiewicz, minister nauki, szkolnictwa wyższego i techniki, mówił: „[...] pewna obawa mnie ogarnęła wtedy, kiedy mówiliśmy, że utworzenie funduszu rozwoju motoryzacji miałoby być elementem czy czynnikiem uświadamiającym potrzebę wzrostu ceny samochodu, chciałbym po prostu wiedzieć, na co ten fundusz rozwoju motoryzacji będzie zużyty, bo ja się od razu dopatruję tutaj najgorszych rzeczy, za co przepraszam, ale dopatruję się, że z tytułu tego funduszu wzrosną znowu płace w danym przedsiębiorstwie”. Z kolei Edward Łukosz, minister hutnictwa i przemysłu maszynowego, wyjaśniał: „my

<sup>29</sup> *Ibidem*, [List K.A. do Ministra Przemysłu Maszynowego], Oleśnica [Śląska], 15 X 1982, k. 96–97.

nie możemy dalej już polskiego przemysłu motoryzacyjnego pozostawić w stanie, w którym jesteśmy, nam się to wszystko za parę lat rozwali. My nie chcemy iść do Ministra Finansów po pieniądze, chcemy sięgnąć po te pieniądze do ludności, stąd ta idea funduszu motoryzacyjnego. To jest kwota 100 miliardów złotych, tyle nas to będzie kosztowało – [nowe] mały i duży samochód”. Wtórował mu Gorywoda: „bo tu jest możliwość pokazania tej perspektywy, że będzie coś nowego, no ludzie z tą motoryzacją wiążą jakąś taką nadzieję, że ona się będzie [rozwijać], ten samochód nowocześniejszy będzie jednak jakąś tutaj wizją rozwoju, w której [ludzie] będą uczestniczyli”<sup>30</sup>.

Być może obawa przed reakcją społeczeństwa na kolejną, choć zakamuflowaną, podwyżkę cen pojazdów spowodowała, iż ostatecznie Fundusz Modernizacji Produkcji Samochodów Osobowych dla FSO i FSM został powołany dopiero uchwałą nr 108 Rady Ministrów z 26 czerwca 1985 r.<sup>31</sup> Od tego momentu wszystkie sprzedawane w Polsce samochody produkcji rodzimej zostały obciążone dodatkową kwotą w wysokości 10% ceny ustawowej. Na efekty tych działań nie trzeba było długo czekać. Nie pomagały tłumaczenia o potrzebie dodatkowych pieniędzy na rozwój polskiego przemysłu motoryzacyjnego ani obietnice, że w dalszej perspektywie dzięki dziesięcioprocentowej dopłacie klient „z czasem zobaczy nowy model samochodu”<sup>32</sup>. Polacy nie chcieli przyjąć kolejnych zapowiedzi o nowych, lepszych autach rodzimej produkcji, która miała się rozwijać dzięki owym dziesięciu procentom<sup>33</sup>. Ostatecznie kwestia dopłaty na Fundusz znalazła swój finał w Sądzie Najwyższym. Ten uznał, iż „zgodnie z Ustawą o cenach ceny umownej nie mogą obciążać żadne dodatkowe elementy, niezależnie jak zostaną nazwane”<sup>34</sup>. W tej sytuacji Rada Ministrów wprowadziła do uchwały nr 108 poprawkę usuwającą zakwestionowane przez sędziów uregulowania, nie publikując jednak przepisów w nowym kształcie. Doszło więc do sytuacji, że dziesięcioprocentowa dopłata do

<sup>30</sup> AAN, URM, sygn. KT 214/40, [Stenogram z posiedzenia Rady Ministrów, 24 II 1984], k. 41, 47, 52, 61, 71–72.

<sup>31</sup> Por.: *Dziesięcioprocentowa dopłata*, „Motor” 1986, nr 6, s. 2.

<sup>32</sup> *Dziesięcioprocentowa dopłata. Rozmowa z dyrektorem naczelnym Zrzeszenia Producentów Samochodów Polmo mgr. Ignacym Maciejewskim*, „Motor” 1986, nr 6, s. 2.

<sup>33</sup> Podczas narady wojewodów 7 II 1986 r. wojewoda wrocławski Janusz Owczarek komentując poziom cen, pytał jednocześnie, skąd wzięła się dziesięcioprocentowa dopłata: „Ludzie pytają jaką decyzją to wprowadzono [dopłatę na Fundusz Modernizacji], czy tylko wywiadem dyrektora Fabryki Samochodów Osobowych, on był autorytetem, żeby to wprowadzić?”. Odpowiedzi, dość ostrej zresztą, udzielił mu premier Zbigniew Messner: „Otóż towarzyszu wojewodo, wojewodo obowiązuje czytanie «Monitora Polskiego» i «Dziennika Ustaw». Jest uchwała Rady Ministrów sprzed pół roku, która wprowadziła 10-procentowy dodatek do motoryzacji i to myślę, że powinniście przeczytać, jak ludzie o to pytają [i] to wyjaśnić, to nie zostało wprowadzone w ostatnim czasie, tylko zostało wprowadzone w zeszłym roku w połowie roku. Taka była uchwała Rady Ministrów”; AAN, URM, sygn. KT 214/27, Zapis przebiegu obrad na Naradzie Wojewodów, 7 II 1986, k. 64–66.

<sup>34</sup> A. Grzeszak, *Dopłata z odzysku*, „Motor” 1988, nr 14, s. 3.



ceny samochodu była nadal pobierana, choć nie było ku temu żadnej podstawy prawnej. Jednak jeszcze przed ostatecznym wyrokiem sami rządzący zadecydowali o odejściu od dopłaty. Dokonano tego z końcem 1987 r., wraz z kolejną podwyżką cen nowych aut. Ministerstwo Finansów przygotowało „Notatkę w sprawie cen samochodów osobowych”, która została przedstawiona na posiedzeniu Biura Politycznego 22 grudnia 1987 r. Czytamy w niej m.in.: „Jednocześnie z podwyżką cen samochodów należałoby odstąpić od stosowania dopłat do cen samochodów i to zarówno przy sprzedaży samochodów produkcji krajowej (fundusz modernizacji produkcji samochodów osobowych), jak i importowanych (uzupełniający podatek obrotowy). Dopłaty te wliczone są w proponowane nowe ceny samochodów. Naliczanie dopłat było kwestionowane przez niektórych nabywców samochodów. W efekcie podjętych działań sprawa legalności pobierania dopłat rozpatrywana jest obecnie przez Sąd Najwyższy. Wg opinii sędziego sprawozdawcy Sądu Najwyższego dopłaty te pobierane są bezprawnie. Wydaje się celowe – nie czekając na ostateczny wynik w tej sprawie – usunąć przedmiot sporu i przy dokonaniu podwyżek cen wkalkulować w nowe ceny odpowiednie kwoty, stanowiące dopłaty w dotychczasowym systemie”<sup>35</sup>. Warto przy okazji zwrócić uwagę na jeszcze jeden fakt. Wprowadzenie nowych, wyższych cen 30, a nie 31 grudnia oznaczało automatyczną podwyżkę dla wszystkich, którzy realizację swoich przedpłat, ale także asygnat mieli przewidzianą jeszcze w 1987 r. Było to bardzo sprytnie posunięcie ze strony rządzących, bowiem było ono zgodne z osławionym już par. 4 uchwały nr 49, który mówił, iż obowiązującą ceną samochodu była cena z ostatniego dnia grudnia.

Owa w powszechnym odczuciu „niesprawiedliwość” została zauważona przez Federację Konsumentów. Powołując się na ustawę o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym w gospodarce narodowej, wystąpiła ona do ministra finansów o wszczęcie postępowania przeciwko PTHM Polmozbyt. Miał on mianowicie, wykorzystując swoją monopolistyczną pozycję, działać na szkodę konsumentów. Federacja zarzuciła, iż klauzula „cena z dnia wydania” nie może obowiązywać w momencie, gdy dłużnik, czyli Polmozbyt „popada w zwłokę”<sup>36</sup>. Podobne zastrzeżenia zgłosiła rzecznik praw obywatelskich Ewa Łętowska, skrytykowała cały system, w którym „nagminnie dochodzi do nieposzanowania zasady dotrzymywania umów oraz naruszania praw nabytych przez właścicieli przedpłat”<sup>37</sup>.

Działania te okazały się częściowo skuteczne. Kiedy bowiem od 27 czerwca 1988 r. ceny nowych samochodów wzrosły o ponad 40%, to tym razem posiadaczom przedpłat, którzy uzyskali uprawnienia do nabycia samochodów w latach

<sup>35</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 2031 (mf 3200), Notatka w sprawie cen samochodów osobowych [Materiał przygotowany przez Ministerstwo Finansów na posiedzenie Biura Politycznego KC PZPR, 22 XII 1987], k. 379.

<sup>36</sup> A. Grzeszak, *Samochody dla bogaczy?*, „Motor” 1988, nr 11, s. 3.

<sup>37</sup> *Rzecznik broni zmotoryzowanych*, „Motor” 1988, nr 13, s. 2.

1986 i 1987, udzielono bonifikaty w wysokości uzależnionej zarówno od marki pojazdu, jak i terminu realizacji przedpłaty<sup>38</sup>.

Kolejnym elementem, który dodatkowo komplikował i tak już trudną sytuację kupujących były kwestie związane z dostępnością konkretnych modeli poszczególnych marek. Okazało się bowiem, iż cena, którą kupujący musiał ostatecznie uiścić nie zawierała w sobie wyposażenia dodatkowego samochodu. Biorąc pod uwagę fakt, iż w większości tzw. podstawowe modele poszczególnych marek miały spartańskie wyposażenie – nabywca auta musiał płacić dodatkowe kilkadziesiąt tysięcy złotych. Co więcej, różnice pomiędzy poszczególnymi egzemplarzami tych samych modeli pod względem wyposażenia często były bardzo znaczne i tak naprawdę tylko łut szczęścia decydował o tym, w co wyposażony będzie zakupiony samochód. Warto podkreślić, iż równie częste jak doliczenia do ceny samochodu były upusty, jeśli dany egzemplarz nie posiadał w swoim wyposażeniu konkretnych elementów. Kupujący poloneza, model „popular”, którego „katalogowa” cena wynosiła w 1983 r. 779 tys. zł, ostatecznie zapłacił za niego 771 120 zł, ponieważ zakupiony przez niego egzemplarz nie posiadał m.in. listew bocznych błotników, lampek oświetlenia schowka i bagażnika, malowanych zderzaków czy przedniej hartowanej szyby. Dopłatą objęto za to: kołpaki kół, centralną lampkę oświetlenia wnętrza, zagłówki oraz rozkładane tylne siedzenia<sup>39</sup>.

Nieco inna była sytuacja posiadaczy przedpłat na maluchy, którzy wylosowali odbiór auta w 1986 r., a którzy w roku następnym wciąż czekali na odbiór swojego samochodu. Mimo podwyżki cen z 1 lutego 1987 r. nadal obowiązywać ich miała poprzednia cena. Problem polegał na tym, iż dotyczyło to osób chcących kupić malucha w wersji standardowej. Wbrew zapewnieniom o wystarczającej liczbie małych fiatów pula wyczerpała się bardzo szybko. Kupujący otrzymali propozycję zakupu samochodu o wyższym standardzie, tzw. FL, droższego o 100 tys. zł., ale różniącego się od wersji podstawowej jedynie nieco odświeżoną deską rozdzielczą. Kiedy FSM podjęła dodatkowo decyzję o zaprzestaniu produkcji maluchów w wersji podstawowej, posiadający przedpłaty na ten model zostali postawieni przed faktem dokonanym i chcąc nie chcąc musieli za auto płacić wyższą cenę<sup>40</sup>.

Dyrektor naczelny PTHM Polmozybt Wiesław Grad w rozmowie z tygodnikiem „Motor” przeprowadzonej w marcu 1986 r. mówił: „Nasze spostrzeżenia dowodzą, że fala emocji związanych z realizacją przedpłat nieco opadła. [...] Zebraliśmy za te opóźnienia dodatkowo ciągi, nie zawsze za swoje winy, bo

<sup>38</sup> Posiadaczom przedpłat, którzy uzyskali uprawnienia do nabycia samochodów do 31 XII 1986 r. udzielono 484 tys. zł bonifikaty na zakup fiata 126p i 1061 tys. zł na zakup FSO 125. Bonifikaty osób, które na kupno samochodu czekały od 1987 r., wyniosły odpowiednio: 310 tys. zł i 550 tys. zł; *Droższe samochody*, „Motor” 1988, nr 27, s. 2.

<sup>39</sup> AAN, UC, sygn. 1/54, [List do T.K], Warszawa, 16 XII 1983, k. 314–315.

<sup>40</sup> A. Grzeszak, *Samochody dla bogaczy...*

przecież nie skrywamy samochodów po kątach<sup>41</sup>. Wypowiedź Grada nie do końca była prawdziwa. Dyrektor słusznie podkreślił, iż wina za opóźnienia w realizacji przedpłat nie leżała wyłącznie po stronie Polmozbytu, ale niewątpliwie wzburzenie społeczeństwa wcale nie było mniejsze. Rok 1986 był bowiem rokiem granicznym, w którym zgodnie z uchwałą nr 49 wszystkie przedpłaty z lat 1981–1985 miały zostać zrealizowane. Tymczasem długość oczekiwania na realizację w niektórych przypadkach sięgała już pięciu lat i nic nie zapowiadało jej skrócenia. Sfrustrowani obywatele szukali wszelkich możliwych sposobów pomocy. Dość znamienity jest tutaj przypadek pewnego mieszkańca Nowego nad Wisłą, niejakiego L.G., który chcąc w systemie przedpłat kupić fiata 126p, szukał wsparcia m.in. w Komitecie ds. Radia i Telewizji: „Z dniem 15 kwietnia 1986 roku upływa termin wyczekiwania 5-cioletniego na otrzymanie samochodu, [za] którego zapłaciłem [całą kwotę] już w roku 1981. Polskie Radio i Telewizja publicznie zapewniały nabywców samochodów osobowych, że każdy kto dokona przedpłaty [sic!], w ciągu 5 lat otrzyma swój samochód, jednakże ja zostałem po prostu oszukany i okłamany [...]. Dlaczego dziś ja mam płacić za ten samochód kwotę 358 000 zł[o]tych, czyli kwotę potrójną[?] Co jest w tym samochodzie aż tak udoskonalone, że przy jego odbiorze mam dodatkowo zapłacić jeszcze [za] dwa takie samochody [...] czy to nie jest wyzysk obywateli i czy ten samochód będą mogły odebrać moje wnuki[?] Stanowczo oświadczam, że nie czekam ani dnia, ani godziny ponad okres 5 lat czasu i kiedy nie otrzymam samochodu do dnia 15 kwietnia 1986 r. to sprawę skieruję na drogę postępowania sądowego [...]”<sup>42</sup>. 26 maja 1986 r. w Prokuraturze Generalnej zarejestrowano wniosek o popełnieniu przestępstwa złożony przez L.G. przeciwko Narodowemu Bankowi Polskiemu, toruńskiemu Polmozbytowi oraz Powszechnej Kasie Oszczędności w Świeciu. Niestety, nie wiadomo, jakie były dalsze losy tej sprawy.

Biorąc pod uwagę napływające do instytucji państwowych listy od obywateli w sprawie przedpłat możemy bez dużego ryzyka błędu stwierdzić, iż problem nabycia samochodu był jednym z najważniejszych tematów korespondencji pomiędzy społeczeństwem a władzą. Tygodnik „Motor” system sprzedaży samochodów podsumował następująco: „Taka sytuacja jest konsekwencją Uchwały Rady Ministrów nr 49 z 1981 roku, regulującej sprawę przedpłat samochodowych. Ten niespójny, prowizoryczny, w pośpiechu przygotowany akt prawny stał się podstawą do przeprowadzenia olbrzymiej operacji gospodarczej, w której wzięły udział setki tysięcy osób. W efekcie do dziś na dobrą sprawę nie wiadomo, kto i do czego się zobowiązał wobec właścicieli przedpłat, brak jest także umowy regulującej wzajemne prawa i obowiązki stron”.

<sup>41</sup> B. Koperski, W. Najhajt, *Poślizg*, „Motor” 1986, nr 12, s. 4.

<sup>42</sup> AAN, UC, sygn. 1/55, Do Komitetu do spraw Radia i Telewizji, Nowe, 30 III 1986, k. 50–51.

\* \* \*

Bardzo wiele emocji budziła sprzedaż samochodów na asygnaty, zwane nieoficjalnie „przepustkami do szczęścia”. Nieprzypadkowo zresztą. Jak się okazało, w latach 80. liczba samochodów objętych tzw. sprzedażą sterowaną sięgała około jednej trzeciej wszystkich przeznaczonych do oficjalnej sprzedaży, zarówno tych produkcji rodzimej, jak i tych pochodzących z importu<sup>43</sup>. Na marginesie warto zauważyć, że problemy w realizacji przedpłat brały się także stąd, iż pula aut do sprzedaży dla posiadaczy asygnat była wyłączana z ogólnej liczby samochodów przeznaczonych na sprzedaż według zasad określonych uchwałą nr 49. Cytowany już dokument z grudnia 1987 r. podaje, że zapotrzebowanie na fiaty 126p i FSO 1500 z tytułu przyjętych i niezrealizowanych przedpłat oraz asygnat było niemal trzy razy większe niż planowane dostawy pojazdów na rynek<sup>44</sup>.

Zapowiadane zmiany w sposobie sprzedaży samochodów budziły sprzeciw wśród grup zawodowych, które korzystały z systemu przywilejów lat 70. Listy do KC wysyłałi przedstawiciele różnych grup, m.in. lekarze czy nauczyciele, którzy obawiali się utraty uprzywilejowanej pozycji zapewniającej im otrzymywanie aut w pierwszej kolejności<sup>45</sup>. Wśród ślączy listy w tej sprawie znalazły się zarówno osoby, których praca wymagała dalekich wyjazdów, ale także i członkowie ZBOWID-u, motywujący potrzebę utrzymania przywilejów zasługami<sup>46</sup>.

Powyższe obawy nie sprawdziły się. Pomimo dość sporej dozy krytycyzmu towarzyszącemu tej formie sprzedaży utrzymano pewną pulę samochodów do dystrybucji pośród „wybranych”. Przepisy z 26 lutego 1981 r. pozwalały na wydzielenie przez ministra przemysłu maszynowego „z przeznaczonych do sprzedaży dla ludności samochodów osobowych określone ilości samochodów”, które asygnowano dla: inwalidów, lekarzy wiejskich i rejonowych, weterynarzy, taksówkarzy oraz pracowników używających samochodów do celów służbowych. W 1984 r. na podobne traktowanie mogli liczyć m.in. górnicy oraz inne grupy zawodowe wykonujące pracę w trudnych warunkach<sup>47</sup>. Oprócz tego osobną pulę aut posiadało Ministerstwo Komunikacji, Żeglugi i Łączności, które mogło nią dysponować dowolnie, nie tylko na własne potrzeby. Szacuje się, iż w latach 80. w Polsce około 40% samochodów sprzedawanych było na asygnaty<sup>48</sup>. Przykładowo, w 1988 r. w ramach owego systemu rozdzielono niecałe 20% z 300 tys. aut przeznaczonych

<sup>43</sup> J. Świdziński, *Przepustka do szczęścia?*, „Motor” 1989, nr 1, s. 4.

<sup>44</sup> AAN, KC PZPR, sygn. 2031 (mf 3200), Notatka w sprawie cen samochodów osobowych [Materiał przygotowany przez Ministerstwo Finansów na posiedzenie Biura Politycznego KC PZPR, 22 XII 1987], k. 377.

<sup>45</sup> AAN, KC PZPR, sygn. XI/1065, Informacje o treści listów kierowanych do Komitetu Centralnego PZPR w I kwartale 1981 r., Warszawa, kwiecień 1981, k. 499.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

<sup>47</sup> „Monitor Polski” 1984, nr 12, poz. 83.

<sup>48</sup> J. Winiński, *Resistance to Change in the Soviet Economic System*, London–New York 1991, s. 82.

na rynek polski. Z tej puli najwięcej skierowano do sprzedaży pośród górników (około 30%), po 15% otrzymali inwalidzi i pracownicy służby zdrowia, podobnie jak weterynarze, służby rolne i leśne. Pozostałe auta trafiły do pracowników służb transportu i łączności, centralnych i terenowych organów władzy i administracji państwowej, organizacji społecznych oraz dziennikarzy<sup>49</sup>.

W listopadzie 1988 r. Centrum Badania Opinii Społecznej wydało komunikat zatytułowany „Asygnaty, czyli zło konieczne”. Co ciekawe, opinie społeczeństwa na ten temat nie były, wbrew temu, czego można było się spodziewać, jednoznaczne. Oczywiście, przeważały opinie negatywne, traktujące asygnaty jako jeden z wielu przywilejów ludzi władzy. Pojawiały się jednak głosy, które podkreślały konieczność posiadania samochodu dla wykonywania wielu zawodów oraz potrzebę przydzielania asygnat dla niektórych grup zawodowych. Tutaj lista była długa: inwalidzi, weterynarze, lekarze, siostry PCK, leśnicy, listonosze, dziennikarze, rolnicy, rzemieślnicy, nauczyciele, pracownicy placówek naukowych, członkowie najwyższych władz, księża, dyrektorzy przedsiębiorstw, górnicy, pracownicy administracji państwowej, funkcjonariusze MO, wojskowi, artyści i sportowcy<sup>50</sup>. Tygodnik „Motor” przeprowadził pośród czytelników minisondeę na temat asygnat<sup>51</sup>. Z pewnością nieprzypadkowo pośród przepytanych na tę okoliczność znaleźli się: pracownik naukowy Uniwersytetu Warszawskiego, pracownik stołecznego Polmozbytu, rzemieślnik z branży kosmetycznej oraz lekarz z Wrzeszczowic k. Zduńskiej Woli. Głosy za i przeciw rozłożyły się równo. Lekarz i pracownik naukowy UW twierdzili, iż odległości, jakie pokonują w trakcie wykonywania swoich obowiązków (w pierwszym przypadku około 2,5 tys. kilometrów miesięcznie, w drugim – kursowanie pomiędzy wydziałami uniwersyteckimi rozrzuconymi po całej Warszawie), wymagają posiadania sprawnego samochodu. Pracownik Polmozbytu oraz rzemieślnik byli zdecydowanymi przeciwnikami systemu asygnat. O ile drugi zwracał uwagę, iż od wniesienia przez siebie przedpłaty na dużego fiata w 1981 r. minęło już prawie osiem lat i wciąż nie została ona zrealizowana, o tyle pierwszy podkreślał inny bardzo powszechny mechanizm. Wykorzystując fakt różnicy w cenie oficjalnej i rynkowej samochodu, posiadacz asygnaty mógł sprzedać swoje nowe auto za cenę kilkakrotnie wyższą.

Tygodnik „Motor”, który na bieżąco monitorował giełdy samochodowe, podawał, iż pod koniec dekady oficjalna cena nowego poloneza wynosiła 2,5 mln zł, podczas gdy na giełdzie owo auto potrafiło kosztować nawet pięć razy więcej<sup>52</sup>. Niemal od początku funkcjonowania giełd samochodowych rządzący próbowali

<sup>49</sup> *Zniesienie asygnat*, „Motor” 1989, nr 1, s. 2.

<sup>50</sup> Komunikat CBOS nr 0406: „Asygnaty, czyli zło konieczne. Opinie społeczeństwa o asygnatach na samochody osobowe”, 22 listopada 1988 r., <http://badanie.cbos.pl/details.asp?q=a1&id=0406> (dostęp: 5 I 2016).

<sup>51</sup> *Punkt widzenia*, „Motor” 1988, nr 38, s. 2.

<sup>52</sup> *Giełda – październik*, „Motor” 1988, nr 44, s. 2; *Giełda – listopad*, „Motor” 1988, nr 49, s. 2.

walczyć z coraz większą różnicą cen, dopingowani zresztą przez Polaków piszących w tej sprawie do instytucji rządowych.

Jedną z możliwości było wyrównanie cen do poziomu giełdowego. Oznaczało to jednak kilkudziesięcioprocentową podwyżkę. Departament Cen Środków Produkcji Urzędu Cen był zdania, że przyniesie to „więcej cech negatywnych niż pozytywnych, zarówno w aspekcie społecznym, jak i gospodarczym”<sup>53</sup>. Wysokiej podwyżki prowadzącej do zrównania, a nawet przekroczenia czarnorynkowych cen samochodów obawiali się także rządzący<sup>54</sup>. Innym pomysłem był zakaz publikacji cen giełdowych w środkach masowego przekazu, bowiem, jak podkreślano na jednym z posiedzeń Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją, „strasznie to działa niedobrze na społeczeństwo. Negatywnie i doprowadza do szwajcarskiej pasji ludzi, jak piszą, to z takim naciskiem i żalem właśnie, że Państwo, że Partia, że Rząd właśnie toleruje te straszne zyski duże”<sup>55</sup>.

Pojawiały się pomysły, by państwo zorganizowało kontrolowany handel używanymi samochodami, wzorem Czechosłowacji i NRD. Minister Zdzisław Krawczyński z Urzędu Cen opiniujący propozycję wniesioną przez Ministerstwo Handlu Wewnętrznego i Usług był przeciwny, aby całość zadań przejął Polmozbyt. Jego zdaniem ów handel nie mógł być zmonopolizowany, a do udziału w nim należało dopuścić jednostki spółdzielcze, organizacje społeczne, które posiadały odpowiednie warunki organizacyjne i techniczne. Na pierwszym miejscu wymienił tutaj Polski Związek Motorowy posiadający własne zaplecze techniczne<sup>56</sup>.

Inne propozycje, jakie padały w sferach decydenckich w sprawie ukrócenia spekulacyjnego handlu samochodami chciały np. wydłużenia okresu karencji na zakup nowego samochodu z czterech na pięć lat i objęcie nią wszystkich dorosłych członków rodziny kupującego, co w praktyce oznaczałoby zasadę „jedna przedpłata – jedna rodzina/gospodarstwo domowe”. Postulowano także wprowadzenie zakazu sprzedaży nowych pojazdów przez co najmniej cztery lata od momentu ich zakupu i objęcie nim wszystkich kupujących, zarówno tych, którzy nabywali swoje auta w systemie przedpłat, jak i na asygnaty. Będące solą w oku rządzących giełdy samochodowe w jednej z propozycji miały zostać zastąpione oficjalną sprzedażą komisową, jednak tylko i wyłącznie samochodów starszych niż trzyletnie. Jedynie w wyjątkowych przypadkach, ale nigdzie nieopisanych, można było ubiegać się o zezwolenie na sprzedaż trzyletniego auta. Ceny w takich komisach, prowadzonych przede wszystkim przez Polmozbyt, miały być ustalane między właścicielem

<sup>53</sup> AAN, Urząd Cen, 1/55, Pismo informacyjne Napoleona Zabięły, dyrektora Departamentu Cen Środków Produkcji, do dyrektora Departamentu Polityki Cen Jerzego Chabrosa, bd., k. 58–59.

<sup>54</sup> AAN, URM, sygn. KT 214/12, Stenogram z posiedzenia Rady Ministrów, 8 VIII 1983, k. 21.

<sup>55</sup> AAN, URM, 32/51, Protokół posiedzenia Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją, 1 XII 1983, k. 51.

<sup>56</sup> AAN, UC, sygn. 1/54, [Pismo do] Podsekretarz[a] Stanu w Urzędzie Rady Ministrów Obywatel[a] Zygmunta Rybickiego, 24 II 1983, k. 75.

pojazdu a jednostką sprzedającą z uwzględnieniem aktualnej sytuacji rynkowej. Kolejnym postulatem było wprowadzenie możliwości „odsprzedaży samochodu” do instytucji państwowych w ciągu trzech lat od daty nabycia<sup>57</sup>.

W listach do władz odnajdziemy także wiele pomysłów pochodzących od ludzi zbulwersowanych ogromnymi różnicami w cenach oficjalnych i giełdowych. Należała do nich np. propozycja mieszkańca Tychów, który chciał nałożenia specjalnego podatku na sprzedających w wysokości uzależnionej od tego, w jakim czasie po zakupie auto byłoby sprzedawane, wahającej się od 20% do 100% wartości nowego samochodu. Dopisek na marginesie uczyniony czerwonym długopisem ręką urzędnika z KC studiował nieco zapędy taksacyjne („Raczej niższe, ale warto się zastanowić”), choć jednocześnie trochę rozwijał pomysł tyszanina („Uwzględnić przebieg [np. taksówki] im wyższy przebieg, tym dodatkowy współczynnik obniżający stawkę podatkową”)<sup>58</sup>. Innym pomysłem, także niezrealizowanym, tym razem pochodzącym z Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją, było wydzielenie pewnej puli pojazdów do wolnej sprzedaży. Dla członków tej komisji było jasne, że to właśnie państwowy system sprzedaży samochodów ponosił odpowiedzialność za motoryzacyjny czarny rynek, bowiem „jeśli obywatel nie posiada dewiz lub asygnaty, a posiada pieniądze, nie może legalnie kupić samochodu produkcji krajowej”<sup>59</sup>.

Kilka razy podejmowano próbę stworzenia alternatywy dla giełd samochodowych. Zarządzeniem nr 24 Prezesa Rady Ministrów z 19 lipca 1983 r. przekazano Ministerstwu Handlu Wewnętrznego i Usług uprawnienia do wydawania przepisów, które regulować miały rynkowy obrót pojazdami samochodowymi. Miesiąc później szef owego resortu wydał zarządzenie w sprawie regulacji obrotu rynkowego pojazdami samochodowymi, częściami zamiennymi i ogumieniem do pojazdów samochodowych<sup>60</sup>. Dopuszczało ono możliwość włączenia się jednostek gospodarki społecznej do handlu samochodami używanymi, w tym także sprzedaży komisowej. Jednak tworzone w ten sposób komisje nie znalazły uznania ani wśród kupujących, ani sprzedających i w większości zaprzestały działalności<sup>61</sup>.

<sup>57</sup> AAN, UC, sygn. 1/54, Wnioski, [6 II 1983], k. 83–85; *ibidem*, Notatka, Warszawa, 22 II 1983, k. 87–96.

<sup>58</sup> W nagłówku listu urzędnik dopisał zdanie: „Do wykorzystania – warto się zastanowić odnośnie [do] zgłaszanych propozycji”, AAN, UC, sygn. 1/54, [List M.P. z Tychów do Prezesa Rady Ministrów] dotyczy: niegospodarności przy udzielaniu kredytów na zakup samochodów osobowych, Tychy, 31 XII 1982, k. 6–7.

<sup>59</sup> AAN, URM, 32/37, Protokół posiedzenia Centralnej Komisji do Walki ze Spekulacją, 24 III 1983, k. 9–10.

<sup>60</sup> „Monitor Polski” 1983, nr 30, poz. 272.

<sup>61</sup> Komisje próbowano ożywić jeszcze w 1987 r., kiedy kolejnym zarządzeniem ministra handlu wewnętrznego i usług uproszczono zasady tej formy sprzedaży, jednak bez większych efektów; „Monitor Polski” 1987, nr 24, poz. 195; AAN, Ministerstwo Handlu Wewnętrznego i Usług (dalej: MHWiU), sygn. 17/6, Notatka z konferencji uzgadniającej w sprawie projektu zarządzenia

Wszystkie powyższe pomysły i propozycje ograniczenia giełdowej galopady cenowej były dość dokładnie analizowane przez decydentów (np. URM) pod kątem możliwości ich wprowadzenia w życie. Ograniczenia w zdolności nabycia i zbycia nowych aut oraz likwidacja giełd miały w opinii rządzących poważnie ograniczyć, a nawet zlikwidować handel samochodami. O niepodjęciu prób wdrożenia owych restrykcji zadecydowały prawdopodobnie zarówno obawa przed wybuchem niezadowolenia społecznego, jak i niektóre przepisy kodeksu cywilnego, bez zmian których nie byłoby możliwe wprowadzenie proponowanych zasad państwowej sprzedaży komisowej<sup>62</sup>.

Warto podkreślić, iż znacznym umiarkowaniem w działaniu charakteryzowali się urzędnicy z Urzędu Cen, do którego masowo wpływały listy od osób zbulwersowanych ogromnymi różnicami w cenach i zyskami osiąganymi przez giełdowych sprzedających. Na odwrocie jednego z takich listów możemy przeczytać bardzo interesującą notatkę urzędnika, który w sposób rzeczowy starał się przygotować odpowiedź dla petenta. W krótkich trzech punktach odniósł się do pytania o to, jakie działania są prowadzone przez jego macierzysty urząd, aby zlikwidować sprzedaż giełdową przez „tych, którym udało się wylosować prawo do nabycia samochodu oraz innych talonistów” oraz do propozycji zrównania cen państwowych z rynkowymi: „Podwyżka cen na samochody nie jest groźna, masę ją zaakceptują. Kto chce mieć samochód niech płaci cenę rynkową (bazarową). Władza nie ma prawa popierać spekulacji”, jak pisał I.K. z Gryfowa Śląskiego. „Podwyżka cen – zanotował w brudnopisie urzędnik – nieść będzie bardzo ujemne skutki społeczne. Samochód jest dobrem wyższego rzędu, ale nie można [go] traktować, aby był on dostępny do nabycia przez określone warstwy społeczne. Drogą wielu wyrzeczeń wpłaty na samochód z wieloletnich oszczędności dokonywane były również przez ludzi mniej zamożnych”<sup>63</sup>. Zwłaszcza ostatnie zdanie jest symptomatyczne, jeśli weźmiemy pod uwagę stanowisko ówczesnych władz, przytoczone tutaj przy okazji tworzenia Funduszu Rozwoju i Modernizacji Produkcji Samochodów i dziesięcioprocentowej dopłaty do ceny nowych samochodów<sup>64</sup>.

---

zmieniającego zarządzenie w sprawie regulacji obrotu rynkowego pojazdami samochodowymi, częściami zamiennymi i ogumieniem do pojazdów samochodowych, Warszawa, 30 IV 1987, nlb.; B. Stefaniak, *Bezpieczniej niż na giełdzie*, „Motor” 1987, nr 36, s. 4.

<sup>62</sup> AAN, URM, sygn. 1/54, Notatka, Warszawa, 22 II 1983, k. 87–96.

<sup>63</sup> AAN, UC, sygn. 1/54, Państwowa Komisja Cen, 31 III 1983, k. 143–143v. Odpowiedź na list zawierająca uwagi Urzędu Cen patrz: AAN, UC, sygn. 1/54, Warszawa, 31 III 1983, k. 142.

<sup>64</sup> Na posiedzeniu Rady Ministrów, pod koniec września 1984 r. wicepremier Zbigniew Szałajda mówił: „Pamiętam, jak nas cały czas przekonywano o tym, że podwyżkę samochodów można robić zupełnie spokojnie, dlatego, że zupełnie to nie będzie obchodziło klasy robotniczej, tylko tych bogatszych. Otóż krytyka podwyżki cen samochodów była praktycznie tylko wśród robotników, którzy teraz uznali, że już zupełnie, że tak powiem, samochód jest dla robotnika nieosiągalny. Więc podaję to tylko, żeby tutaj być bardzo krytycznymi do argumentacji, które się tutaj nam wydają oczywiste, a wśród społeczeństwa wcale się nie wydają oczywiste”, AAN, URM, sygn. KT, 214/26, [Stenogram z posiedzenia Rady Ministrów w dn. 28 IX 1984], k. 16.



Im większe jednak zamieszanie i opóźnienia towarzyszyły realizacji przedpłat, im trudniejsza stawała się sytuacja gospodarcza kraju, tym coraz uważniej społeczeństwo zaczęło patrzeć na ręce oficjelom, w których gestii pozostawał rozdział asygnat.

J.A., mieszkaniec Nowej Rudy na Dolnym Śląsku, w związku z ponadpięcioletnim opóźnieniem w realizacji przedpłaty na poloneza pisał poruszony do przewodniczącego Rady Państwa: „Nie chcę upolitycznić tej sprawy, nie byłem nigdy członkiem Solidarności, a Zakład, którym kieruję nie strajkował ani jednej minuty, ale nie sposób nie wspomnieć o kilku bulwersujących sprawach dokonywanych za pozwoleniem władzy: 1. dlaczego przywrócono asygnaty na samochodach tak bardzo krytykowane w 1980 roku przez wówczas jeszcze liberalny ruch robotniczy; 2. dlaczego samochody, w realizacji których jest poślizg są sprzedawane na asygnaty lub prawie natychmiast za dewizy z drugiego obszaru płatniczego”<sup>65</sup>.

Powrót starych praktyk w związku z rozdziałem asygnat – do „przyznawania indywidualnie imiennych asygnat na samochody osobowe uprzywilejowanym grupom (dyrektorom) różnego szczebla przez poszczególnych ministrów i zarządy organizacji szczebla centralnego” – był przedmiotem listu, który do Wojciecha Jaruzelskiego wystosowało Prezydium Fabrycznej Komisji Kontrolno-Rewizyjnej w Hucie Stalowa Wola. Przedstawiciele komisji podkreślali fakt, iż poszczególne osoby otrzymywały nowe auta „po raz trzeci, czwarty, a nawet piąty w okresie 10–15 lat”, zaś „poprzednie samochody” były sprzedawane z zyskiem. „Gabinetowy” rozdział asygnat samochodowych po znajomości był powtórką „negatywnych praktyk z lat 70-tych [...] mających znamiona łapownictwa, cwaniactwa i szybkiego dorabiania się z uwagi na układy”, pisano w liście do I sekretarza<sup>66</sup>.

Jednocześnie warto podkreślić, iż część posiadaczy asygnat musiała borykać się z analogicznymi problemami do tych stojących przed osobami kupującymi auta w systemie przedpłat. Także i tutaj występowały dość duże opóźnienia w realizacji. Nie zawsze też udawało się zdobyć asygnatę na konkretny model samochodu. J.D. wspólnie z mężem, oboje pracownicy górnictwa węglowego, po ponad dekadzie starań o malucha otrzymali w końcu przydział na droższy FSO 125p. Jednak ze względu na opóźnienie w dostawie auta (zamiast z końcem grudnia 1985 r. samochód był do odebrania 31 stycznia 1986 r.) ostateczna cena wzrosła z 740 tys. do 820 tys. zł. Podwyżka ceny wynosząca ponad 10% była efektem wprowadzenia opłaty na Fundusz Rozwoju i Modernizacji Produkcji Samochodów. J.D. pisała w liście do Rady Państwa: „Zarabiamy z mężem po niespełna 14 tys. zł miesięcznie. [...] aby zdobyć odpowiednią kwotę na jego zakup sprzedaliśmy wszystkie wartościowe przedmioty, jakie posiadaliśmy jak

<sup>65</sup> AAN, MHiPM, sygn. 1/105, [List J.A. do Przewodniczącego Rady Państwa], Nowa Ruda, 18 VI 1986, k. 371–372.

<sup>66</sup> AAN, KC PZPR, sygn. XI/1066, [List do I Sekretarza Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej Wojciecha Jaruzelskiego], Stalowa Wola, 23 II 1987, k. 64–65.

np. pralkę autom.[atyczną], lodówkę, urządzenie radiofoniczne, telewizor kolorowy oraz wiele innych rzeczy, jak również podjęliśmy pożyczki z Zakładu Pracy i osób prywatnych<sup>67</sup>. Wyjaśnienie Ministerstwa Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego, do którego ostatecznie trafiła sprawa J.D., nie pozostawiało złudzeń: o ile bowiem osoby, które w systemie przedpłat nabyły uprawnienia do zakupu samochodu w 1985 r., a w wyniku opóźnienia otrzymać go miały w 1986 r., dzięki decyzji Ministerstwa Finansów zostały zwolnione z dziesięcioprocentowej dopłaty, to decyzja ta nie objęła posiadaczy asygnat i ci musieli płacić cenę wyższą o 10%<sup>68</sup>.

Ostatnie asygnaty rozprowadzano jeszcze w listopadzie 1988 r., zaś cały system zniesiono z początkiem 1989 r.<sup>69</sup> Jednocześnie bank Powszechna Kasa Oszczędności został zobligowany do przygotowania specjalnej, preferencyjnej oferty kredytowej skierowanej do grup zawodowych, które dotychczas objęte były systemem sprzedaży samochodów na asygnaty.

\* \* \*

Pisząc o opóźnieniach w realizacji przedpłat i asygnat, warto zaznaczyć, iż na początku lat 80. wciąż nie zrealizowano pewnej liczby przedpłat, które wniesione zostały pod koniec ubiegłej dziesięcioletki. Także tutaj opóźnienie sięgało pięciu i więcej lat. Jeszcze pod koniec maja 1981 r. osobom, które posiadały „stare” przedpłaty obiecywano, iż swoje auto dostaną najpóźniej w 1983 r. Jednak i te terminy nie zostały dotrzymane.

Pewien mieszkaniec Świdnina o inicjałach M.Ż. pisał na początku 1983 r. do ministra hutnictwa i przemysłu maszynowego o niesprawiedliwości, jaką w jego mniemaniu było wypchnięcie z kolejki „starego portfela” przedpłat przez nowy system. Jednocześnie osoby, które wciąż posiadały niezrealizowane przedpłaty z końca wcześniejszej dekady musiały płacić nowe, wyższe ceny, zgodne z obowiązującym cennikiem. „Do tej pory ścigam cenę samochodu” gorzko konstatawał M.Ż.<sup>70</sup> Nic dziwnego, iż posiadacze przedpłat z końca lat 70. czuli się pokrzyw-

<sup>67</sup> AAN, Ministerstwo Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego (dalej: MHiPM), sygn. 1/101, [List J.D.] Do Biura Skarg i Zażaleń przy Radzie Państwa, Mała Tresna, 25 III 1986, k. 111–112;

<sup>68</sup> AAN, MHiPM, sygn. 1/101, [Odpowiedź Ministerstwa Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego do J.D.], Warszawa, 28 IV 1986, k. 109. J.W., mieszkaniec Rybnika, który realizując swoją asygnatę w 1986 r., także musiał zapłacić o 10% wyższą cenę za samochód, otrzymał podobną, choć nieco ostrzejszą w tonie odpowiedź ministerstwa: „W przypadku asygnat (Obywatel zarejestrował ją w sierpniu 1985 r., a zakupu samochodu dokonał w styczniu 1986 r.) brak jest uzasadnienia, aby Budżet Państwa (czyli całe społeczeństwo) dopłacał do samochodów nabywanych przez osoby korzystające z możliwości zakupu bez obowiązku wieloletniego oczekiwania i dokonania przedpłat. Nie znajdujemy też uzasadnienia, aby producent lub sprzedawca odstąpili od zasady «sprzedaż w cenie obowiązującej w dniu odbioru»”; AAN, MHiPM, sygn. 1/103, [Odpowiedź na list J.W.], Warszawa, 14 VII 1986, k. 34–35.

<sup>69</sup> *Zniesienie asygnat...*, s. 2.

<sup>70</sup> AAN, UC, sygn. 1/55, [List M.Ż.], Świdnin, 24 I 1983, k. 30.

dzeni, nie tylko przez fakt wypychania ich z kolejki. Wspomniane podniesienie oprocentowania (do 10%) wkładów nie objęło bowiem tych, którzy swoje pieniądze ulokowali jeszcze w „starym portfelu”. Mieszkaniec Białegostoku w liście do ministra finansów pisał, iż jest to „sprzeczne z odczuciem socjalistycznej praworządności i sprawiedliwości społecznej. [...] Rozumiem konieczność równoważenia deficytu budżetowego przez podwyższanie cen, ale decyzje takie powinny dotyczyć równocześnie i jednakowo wszystkich obywateli”<sup>71</sup>.

Kolejnym pomysłem, który w zamierzeniu miał ułatwić nabycie własnego samochodu był tzw. eksport wewnętrzny. Nabywca mógł kupić niemal od ręki wybrane auto, płacąc za niego całość lub część ceny w dolarach, zaś resztę w złotych (tabela 3). Cena w dolarach utrzymywała się mniej więcej na tym samym poziomie przez cały omawiany okres<sup>72</sup>.

**Tabela 3. Sprzedaż samochodów produkcji polskiej w eksporcie wewnętrznym w 1982 r.**

Marka	Wartość wpłaty	Ogółem przyjęto wpłat <sup>a</sup> (szt.)	Zrealizowano wpłat (szt.)	Opóźnienie w realizacji wpłat (szt.)
Polonez		6474	4534	1940
	3300 \$			127
	1650 \$ + 301 000 zł			387
	2250 \$ + 235 500 zł <sup>b</sup>			500
	2250 \$ + 235 000 zł <sup>c</sup>			526
Fiat 125p		15158	11676	3482
	2500 \$			726
	1250 \$ + 215 000 zł			385
	1600 \$ + 185 000 zł <sup>c</sup>			2371
Fiat 126p		20454	16980	3474
	1550 \$			51
	750 \$ + 116 500 zł			1168
	775 \$ + 117 500 zł			2255

<sup>a</sup> wpłaty dokonywane do końca 1982 r.

<sup>b</sup> wpłaty dokonane do 30 X 1982 r. z terminem realizacji w IV kwartale 1982 r.

<sup>c</sup> wpłaty dokonane w grudniu 1982 r. z terminem realizacji w I kwartale 1983 r.

Źródło: AAN, UC, sygn. 1/55, Dział analiz ekonomicznych, Warszawa, 14 I 1983, k. 58.

W ten sposób rządzący upiekli co najmniej dwie pieczenie na jednym ogniu. Po pierwsze, ściągnęli z rynku kolejną ilość pieniędzy, w tym także i niezmiernie pożądane dolary. Po drugie, sprzedaż bez kolejki oznaczała w praktyce podwyżkę ceny aut. Na pierwszy rzut oka wydawać by się mogło odwrotnie. Jeśli

<sup>71</sup> AAN, UC, sygn. 1/55, [List J.S.], Białystok, 3 II 1983, k. 49.

<sup>72</sup> W 1987 r. za dużego fiata trzeba było zapłacić 2250 dolarów, zaś za poloneza, w zależności od modelu – 3492 lub 3670 dolarów: *Nowe ceny samochodów FSO*, „Motor” 1987, nr 12, s. 3.

bowiem porównamy cenę malucha w eksporcie wewnętrznym z jego oficjalną ceną, to biorąc pod uwagę urzędowy kurs dolara, który w 1982 r. wynosił 86 zł, otrzymamy kwotę niemal o 35% niższą<sup>73</sup>. Jeśli jednak wykorzystamy do obliczeń czarnorynkowy kurs amerykańskiej waluty, który w tym samym czasie kształtował się na poziomie około 350 zł, to okaże się, iż maluch sprzedawany w eksporcie wewnętrznym kosztował ponad 500 tys. zł i jego cena niebezpiecznie zbliżała się do tej obowiązujących na giełdach<sup>74</sup>. Oczywiście, nietrudno odgadnąć, którą cenę starali się uzyskać rządzący.

Niezrażeni tym Polacy wnieśli w sumie ponad 42 tys. wpłat, najwięcej na małego fiata (20 454) i dużego fiata (11 676). Podobnie jak w przypadku przedpłat, także i tutaj spiętrzenie wpłat spowodowało opóźnienia w ich realizacji. Największe odnotowano dla fiatów – łącznie niemal 20% na oba modele produkowane w Polsce (patrz tabela 3). Dodatkowo Ministerstwo Finansów z początkiem 1983 r. ustaliło nową stawkę podatku obrotowego na samochody produkcji krajowej. Została ona podniesiona z 25 do 35%. Tym samym Polmozbyt, który w myśl ustawy z lutego 1982 r. mógł sam ustalać ceny, postanowił je podnieść. Osoby chcące kupić fiata 125p w sprzedaży mieszanej musiały zapłacić za niego 1600 \$ i 250 750 zł, zaś za nowy polonez – 2250 \$ i 327 500 zł<sup>75</sup>. Podwyżka objąć miała także wpłaty, których realizacja była opóźniona, ale przedstawiciele FSO wystosowali do Ministerstwa Finansów propozycję ulgi w podatku obrotowym dla tych kupujących. Sprzedaż w ramach eksportu wewnętrznego nie była prowadzona przez cały czas. Ogłoszenia o kolejnych partiach samochodów przeznaczonych na ten cel pojawiały się co jakiś czas, średnio raz na pół roku. Nie zmienia to faktu, iż Polacy wyczekiwali jej z niecierpliwością, a możliwość zakupu nowego samochodu bez kolejki była bardzo atrakcyjna, zatem za każdym razem auta wykupowane były niemal natychmiast<sup>76</sup>.

\* \* \*

Spółeczeństwo polskie lat 80. XX w. za nic miało sobie kryzys gospodarczy. W świetle przytoczonych źródeł chęć posiadania własnego samochodu wydaje się być bezsporna. Potwierdzają to zarówno badania opinii publicznej, jak i badania socjologiczne z tego okresu. Jedno z nich, przeprowadzone przez Instytut Filozofii i Socjologii Polskiej Akademii Nauk na temat życiowych dążeń Polaków wskazywało na samochód, zaraz obok własnego mieszkania, jako rzecz najbardziej

<sup>73</sup> A. Jezierski, C. Leszczyńska, *Historia gospodarcza Polski*, Warszawa 1997, s. 540.

<sup>74</sup> M. Gruszczyński, M. Stokłosa, *Efektywność oficjalnego rynku walutowego w Polsce w latach 1982–1989*, „Bank i Kredyt” 2006, nr 37, s. 41 ([http://www.bankikredyt.nbp.pl/content/2006/2006\\_09/BIK\\_09\\_2006.pdf](http://www.bankikredyt.nbp.pl/content/2006/2006_09/BIK_09_2006.pdf) [dostęp: 23 II 2015]).

<sup>75</sup> AAN, UC, sygn. 1/54, [Pismo z FSO do Ministerstwa Finansów w sprawie eksportu wewnętrznego], Warszawa, 4 II 1983, k. 55–56.

<sup>76</sup> *Poszły jak chrupiące buleczki*, „Motor” 1987, nr 13, s. 2.

pożądaną<sup>77</sup>. Świadczą o tym także liczby: w ciągu dekady lat 80. liczba samochodów osobowych w rękach prywatnych podwoiła się, osiągając 4,7 mln. Na taki stan rzeczy z całą pewnością nie byli przygotowani rządzący. Nie doceniali pragnień i dążeń Polaków tudzież nie do końca zdawali sobie z nich sprawę. Wicepremier Janusz Obodowski na jednym z posiedzeń Rady Ministrów w 1983 r. ze zdziwieniem cytował dane dostarczone mu przez Główny Urząd Statystyczny: „W ciągu ostatnich trzech lat, wziąłem szacunek do końca roku bieżącego, przyrośnie nam 640 tys. samochodów, 26% przez 3 lata stanu jeśli chodzi o park samochodowy prywatny, nawet trochę więcej. W warunkach ciężkiego kryzysu”<sup>78</sup>. Nie spodziewali się także tego, iż zaproponowany przez nich system sprzedaży oparty na przedpłatach oraz eksport wewnętrzny – oba podyktowane chęcią choćby częściowego zlikwidowania rosnącego nawisu inflacyjnego – spotkają się z tak ogromnym odzewem społeczeństwa. Polacy zaś chcieli jeździć własnymi samochodami, nawet kosztem ogromnych wyrzeczeń. Aspiracji tych nie był w stanie zaspokoić rodzimy przemysł motoryzacyjny, który w tym czasie produkował samochody przestarzałe i w niewystarczającej liczbie. Na rozwiązanie tych problemów trzeba było czekać do końca dekady.

**“I’m Still Chasing the Price of the Car”  
– the Official Distribution of Cars in Poland 1980–1989  
(Abstract)**

In 1981 in Poland a new system of distribution of cars of Polish production was introduced, based on a prepayment system. The sale of 600.000 Polski Fiat 126p, 125p, FSO Polonez and still manufactured Syrena was planned. All people wanting to buy those cars had to make an advance payment of a part of the due price into special bank accounts, while the rest of the sum was to be paid in equal monthly installments. Within one month of the system operation Poles opened over 1.5 million those special accounts which meant that the planned quota of cars was exceeded more than two times, and the delivery date was delayed for few years. At the same time the constantly increasing price of a new car required the future car owners to expect an extra charge for the price on collection of the car. The Act of February 1982 made it possible to distribute cars on the basis of special vouchers that is personal permissions to buy cars. They were distributed among disabled persons, miners, physicians, veterinarians, but also journalists. Annually, up to several dozens of percent of cars allocated to the Polish market were distributed in this way. The third way to get the dream car was to pay for it in American dollars in so-called “internal export.” But also in this case the large number of payments made by people resulted in several months of delay. Dissatisfied Poles wanting to legally buy cars sent letters to the state institutions, complaining about the distribution systems, but also about the car prices at auctions, frequently exceeding the official prices by several tens or hundreds of percent.

<sup>77</sup> J. Baczyński, *Pożądanie zwane samochodem. Przyszłość polskiej motoryzacji*, „Polityka” 1984, nr 11, s. 5; M. Strzelecka, *Samochód – symbol dobrobytu (Wyniki sondażu Centrum Badania Opinii Społecznej)*, „Przedsiębiorstwo i Rynek” 19 (1988), nr 4, s. 35–37.

<sup>78</sup> AAN, URM, sygn. KT 214/14, Stenogram z posiedzenia Rady Ministrów, 5 IX 1983, k. 21.

## Bibliografia

- Cars as Favors in People's Poland*, w: *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, ed. L.H. Siegelbaum, Ithaca and London 2011, s. 30–46.
- Jastrząb M., *Socjalistyczna praworządność i egalitaryzm: Nadużycia władzy w epoce gierkowskiej i walka z nimi. Przykład talonów samochodowych*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Politologica” 2013, nr 132, s. 77–96.
- Jezierski A., Leszczyńska C., *Historia gospodarcza Polski*, Warszawa 1997.
- Komisja Tadeusza Grabskiego (1981)*. red. M. Jabłonowski, W. Janowski, Warszawa 2013 („Polska mniej znana 1944–1989”, t. 6).
- Ropiński Z., *Tak to bywało. Moje zapiski z lat 1977–1981*, Bydgoszcz–Gdańsk 2013.

**Hubert Wilk** (ur. 1979), doktor nauk humanistycznych; adiunkt w Pracowni Badań nad Dziejami Polski po 1945 r. Instytutu Historii PAN w Warszawie; członek redakcji czasopism: „Świętokrzyskie Studia Archiwalno-Historyczne” oraz „Polska 1944/45–1989. Studia i materiały”; publikował m.in. w „Dziejach Najnowszych”, „Rocznikach Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, „Kwartalniku Historycznym”, „Polityce”, „Mówią Wieki” i „Pamięć.pl”.

**Kontakt:** wilk.hubert@gmail.com