

221

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 18 maja 1963 r.

w sprawie norm przebiegu międzyna­prawczego pojazdów samochodowych.

Na podstawie art. 1 i art. 2 pkt 9 dekretu z dnia 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (Dz. U. Nr 7, poz. 58) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się „normy podstawowe przebiegu międzyna­prawczego pojazdów samochodowych”, stanowiące załącznik do zarządzenia.

§ 2. 1. Przepisy zarządzenia obowiązują użytkowników pojazdów samochodowych:

- 1) administracji państwowej (organów, urzędów i instytucji państwowych),
- 2) organizacji społecznych dotowanych z budżetu Państwa,
- 3) innych jednostek gospodarki uspołecznionej, jak przedsiębiorstw państwowych, instytucji i organizacji spółdzielczych.

2. Przepisy zarządzenia nie dotyczą pojazdów samochodowych jednostek podległych Ministrowi Obrony Narodowej i Ministrowi Spraw Wewnętrznych, z wyjątkiem pojazdów Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, Instytutu Geodezji i Kartografii oraz przedsiębiorstw podległych tym ministrom.

§ 3. Ilekroć w zarządzeniu jest mowa o „jednostkach”, należy przez to rozumieć użytkowników pojazdów samochodowych wymienionych w § 2.

§ 4. 1. Normy przebiegu międzyna­prawczego dotyczą pojazdu samochodowego jako całości.

2. W stosunku do autobusów, pojazdów samochodowych specjalnych i pojazdów samochodowych z nadwoziem przystosowanym do przewozu określonego rodzaju ładunków, normy przebiegu międzyna­prawczego dotyczą podwozia wraz z silnikiem.

3. Jeżeli poszczególne zespoły pojazdu samochodowego były wymieniane w różnych terminach, za przebieg międzyna­prawczy pojazdu uważa się przebieg międzyna­prawczy silnika.

4. Przy jeździe z osobami uczącymi się jazdy każdą godzinę jazdy szkoleniowej przyjmuje się za 20 km przebiegu pojazdu samochodowego.

5. Jeżeli silnik pojazdu samochodowego używany jest do napędu specjalnych urządzeń na stałe wmontowanych do pojazdu, każdą godzinę pracy silnika przy napędzie tych urządzeń w czasie postoju pojazdu przyjmuje się za 20 km przebiegu pojazdu samochodowego.

6. Dla ciągników, w których konstrukcyjnie nie są przewidziane liczniki kilometrów, normę przebiegu międzyna­prawczego należy określać w godzinach, przyjmując, że każda godzina pracy silnika odpowiada 20 km przebiegu ciągnika.

§ 5. Dla pojazdów samochodowych eksploatowanych w normalnych warunkach kierownik jednostki ustala normy przebiegu międzyna­prawczego w wysokości norm podstawowych przebiegu (§ 1).

§ 6. Jeżeli doświadczenie jednostki wykazuje, że przebiegi osiągnięte przez poszczególne pojazdy określonych marek i typów, eksploatowane w danej jednostce, są wyższe od norm podstawowych przebiegu (§ 1), kierownik jednostki ustala jako normy dla tych pojazdów przebiegi odpowiednio podwyższone.

§ 7. Dla pojazdów samochodowych stale eksploatowanych na terenie zamkniętym i nie poruszających się w zasadzie po drogach publicznych normy przebiegu międzyna­prawczego ustala jednostka nadrzędna nad jednostką eksploatującą, zawiadamiając równocześnie o ustalonych normach przebiegu wydział komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) właściwej ze względu na siedzibę jednostki eksploatującej.

§ 8. 1. W szczególnie uzasadnionych przypadkach może być stosowana wyjątkowa norma przebiegu międzyna­prawczego, obniżona w stosunku do norm podstawowych przebiegu.

2. Wyjątkową normę przebiegu (ust. 1) ustala jednostka nadrzędna nad jednostką eksploatującą, zawiadamiając równocześnie o ustalonej normie wydział komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) właściwej ze względu na siedzibę jednostki eksploatującej.

3. W jednostkach centralnych i prezydiach wojewódzkich rad narodowych (rad narodowych miast wyłączonych z województw) wyjątkową normę przebiegu ustala kierownik jednostki.

4. Zastosowanie wyjątkowej normy przebiegu może nastąpić:

- 1) jeżeli pojazd samochodowy jest eksploatowany co najmniej w 50% swego przebiegu w wyjątkowo złych warunkach drogowych (bezdroża błotniste, piaszczyste, teren górzysty itp.),
 - 2) jeżeli pojazd samochodowy jest eksploatowany z przyczepą co najmniej przez 50% przebiegu,
 - 3) w stosunku do autobusów z silnikiem niskoprężnym eksploatowanych w jednostkach komunikacji miejskiej.
5. Wyjątkowa norma przebiegu nie może być niższa od:
- 1) 60% normy podstawowej w przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 1,
 - 2) 80% normy podstawowej w przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 2,
 - 3) 85% normy podstawowej w przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 3.

6. Jeżeli pojazd samochodowy eksploatowany jest równocześnie w warunkach, o których mowa w ust. 4 pkt 1 i pkt 2, wyjątkowa norma przebiegu nie może być niższa od 50% normy podstawowej.

7. Przepisy ust. 4 pkt 2 i ust. 6 nie mają zastosowania do ciągników.

§ 9. Normy przebiegu międzynaprawczego samochodów specjalnych, samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych siodłowych i balastowych, eksploatowanych w wyjątkowo ciężkich warunkach nie przewidzianych w § 8, zostaną ustalone odrębnie.

§ 10. W razie przesunięcia pojazdu samochodowego do pracy w całkowicie innych warunkach (cięższych lub lżejszych) ustala się dla tego pojazdu normę przebiegu międzynaprawczego na okres od zmiany warunków do najbliższej naprawy głównej.

§ 11. Ustalona dla danego pojazdu samochodowego norma przebiegu międzynaprawczego powinna być podana do wiadomości kierowcy w chwili objęcia przez niego pracy na tym pojeździe, a zmiana normy — w ciągu siedmiu dni od dokonania zmiany.

§ 12. 1. Po osiągnięciu przez pojazd samochodowy przebiegu międzynaprawczego równego ustalonej dla niego normie przebiegu pojazd należy poddać w obecności kierowcy przeglądowi technicznemu. Przeglądu dokonuje pracownik jednostki eksploatującej posiadający odpowiednie kwalifikacje, a w razie braku takiego pracownika w danej jednostce — uprawniony rzeczoznawca.

2. Zależnie od stanu technicznego pojazdu, ustalonego w sposób określony w ust. 1, oraz opierając się na zapisach w książce pojazdu samochodowego, kierownik jednostki:

- 1) zezwala na dalszą eksploatację pojazdu pod warunkiem dokonania w razie potrzeby wymiany określonego zespołu lub zespołów, wyznaczając jednocześnie przebieg, po którym pojazd ma być poddany następnemu przeglądowi technicznemu, albo
- 2) zarządza oddanie pojazdu do naprawy głównej, albo
- 3) zarządza przeprowadzenie czynności mających na celu uznanie pojazdu za zbędny stosownie do obowiązujących w tym zakresie przepisów.

3. Jeżeli pojazd samochodowy wymagający naprawy głównej nie osiągnął normy przebiegu międzynaprawczego, pojazd należy również poddać przeglądowi technicznemu w celu ustalenia przyczyn przedwczesnego zużycia pojazdu. Przegląd techniczny powinien być dokonany w sposób określony w ust. 1.

§ 13. Naprawy główne pojazdu samochodowego oraz wymiany zespołów powinny być wpisane do książki pojazdu samochodowego. Wpisu dokonuje zakład naprawczy.

§ 14. Dla pojazdów samochodowych znajdujących się w eksploatacji w dniu wejścia w życie niniejszego zarządzenia normy przebiegu międzynaprawczego według przepisów niniejszego zarządzenia należy ustalić w terminie dwóch miesięcy od dnia wejścia w życie zarządzenia.

§ 15. Traci moc zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 28 grudnia 1952 r. w sprawie norm przebiegu międzynaprawczego pojazdów samochodowych (Monitor Polski z 1953 r. Nr A-9, poz. 130).

§ 16. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: J. Popielas

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 18 maja 1963 r. (poz. 221).

NORMY PODSTAWOWE PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH.

Lp.	Rodzaj pojazdu samochodowego	Przebieg w tysiącach km dla pojazdu		
		nowego	po I naprawie głównej	po II naprawie głównej i następnym
1	2	3	4	5
1	Samochody osobowe z silnikiem niskoprężnym o pojemności skokowej w litrach:			
	a) do 1 włącznie	70	60	50
	b) powyżej 1 do 2 włącznie	90	80	70
	c) powyżej 2 do 3 włącznie	120	100	80
2	d) powyżej 3	150	130	110
	Samochody osobowe z silnikiem wysokoprężnym (bez względu na pojemność skokową)	170	150	130
3	Samochody ciężarowe i sanitarne z silnikiem niskoprężnym o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:			
	a) do 2,5 t włącznie	100	80	65
4	b) powyżej 2,5 t	90	75	60
	Autobusy z silnikiem niskoprężnym o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:			
5	a) do 2,5 t włącznie	105	90	70
	b) powyżej 2,5 t	95	80	65
5	Samochody ciężarowe i sanitarne z silnikiem wysokoprężnym o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:			
	a) do 3,5 t włącznie	100	85	70
	b) powyżej 3,5 t do 11 t	80	70	60
	c) powyżej 11 t do 17 t	100	85	70
	d) powyżej 17 t	110	95	85

Lp.	Rodzaj pojazdu samochodowego	Przebieg w tysiącach km dla pojazdu		
		nowego	po I naprawie głównej	po II naprawie głównej i następnym
1	2	3	4	5
6	Autobusy z silnikiem wysokoprężnym o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:			
	a) do 3,5 t włącznie	110	95	80
	b) powyżej 3,5 t do 11 t	90	80	70
	c) powyżej 11 t do 17 t	110	95	80
	d) powyżej 17 t	120	105	95
7	Samochody ciężarowe z silnikiem niskoprężnym z urządzeniem samowładoucym (bez względu na dopuszczalny ciężar całkowity)	75	60	50
8	Samochody ciężarowe z silnikiem wysokoprężnym z urządzeniem samowładoucym o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:			
	a) do 12 t włącznie	70	60	55
	b) powyżej 12 t do 18 t	85	75	65
	c) powyżej 18 t	100	85	75
9	Ciągniki siodłowe i balastowe z silnikiem niskoprężnym o ciężarze własnym bez balastu:			
	a) do 5 t	90	75	60
	b) powyżej 5 t	100	90	80
10	Ciągniki siodłowe i balastowe z silnikiem wysokoprężnym o ciężarze własnym bez balastu:			
	a) do 5 t	100	90	80
	b) powyżej 5 t	110	100	90
11	Ciągniki rolnicze:			
	a) z silnikiem o mocy do 12 KM	1500 godzin pracy silnika	1000 godzin pracy silnika	800 godzin pracy silnika
	b) z silnikiem o mocy powyżej 12 KM	4000 godzin pracy silnika	3300 godzin pracy silnika	2800 godzin pracy silnika
	c) z silnikiem jednocylindrowym z glowicą żarową	3500 godzin pracy silnika	3000 godzin pracy silnika	2500 godzin pracy silnika
12	Motocykle o pojemności skokowej silnika:			
	a) do 100 cm ³	8	6	5
	b) powyżej 100 cm ³ do 200 cm ³	15	12	10
	c) powyżej 200 cm ³ do 350 cm ³	20	17	12
	d) powyżej 350 cm ³	25	20	15

Uwaga do lp. 12:

Dla motocykli eksploatowanych stale z wózkami bocznymi lub z przyczepą (tylną) normę przebiegu międzynaprawczego obniża się o 20%.