

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 28 grudnia 1963 r.

w sprawie planowo-zapobiegawczej obsługi technicznej i naprawy pojazdów samochodowych i przyczep.

Na podstawie art. 1 i 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:

Rozdział 1.

Przepisy wstępne.

Zakres stosowania zarządzenia.

§ 1. 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

— zwanych dalej w skróceniu „jednostkami”.

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. Przepisy zarządzenia dotyczą wszystkich rodzajów pojazdów samochodowych i przyczep (naczep) z ich wyposażeniem określonym w przepisach o ruchu na drogach publicznych, z wyjątkiem:

- 1) urządzeń zamontowanych na pojeździe samochodowym specjalnym,
- 2) nadwozi pojazdów samochodowych specjalizowanych do przewozu określonych rodzajów ładunków.

4. Obsługę techniczną i naprawy urządzeń oraz nadwozi, wymienionych w ust. 3 pkt 1 i 2, należy wykonywać według zasad określonych przez fabrykę, która wyprodukowała dane urządzenie lub nadwozie.

Zasady stosowania systemu planowo-zapobiegawczej obsługi technicznej oraz naprawy pojazdów samochodowych i przyczep.

§ 2. 1. Planowo-zapobiegawcza obsługa techniczna oraz naprawa pojazdów samochodowych i przyczep polegają na wykonywaniu w określonych okresach obsługi technicznej oraz w miarę potrzeby napraw, których konieczność wykonania ustala się w wyniku przeglądu technicznego przeprowadzonego w ramach obsługi technicznej.

2. Jednostki obowiązane są prowadzić ewidencję kosztów związanych z wykonywaniem obsługi technicznej i naprawy pojazdów samochodowych.

3. Odpowiedzialność za wykonanie planowo-zapobiegawczej obsługi technicznej i napraw pojazdów samochodowych i przyczep — niezależnie od odpowiedzialności kie-

rownika jednostki — ponoszą pracownicy jednostki sprawująca nadzór nad transportem samochodowym oraz kierowca.

Rodzaje obsługi technicznej i naprawy.

§ 3. 1. Rozróżnia się następujące rodzaje obsługi technicznej i napraw:

- 1) obsługa codzienna,
- 2) obsługa okresowa,
- 3) obsługa w okresie docierania,
- 4) naprawa bieżąca,
- 5) naprawa główna.

2. Obsługę codzienną stanowią czynności wykonywane codziennie w dniu pracy pojazdu dla zapewnienia jego gotowości technicznej.

3. Obsługę okresową stanowią ściśle określone czynności wykonywane przy pojeździe samochodowym po osiągnięciu przez pojazd przebiegu międzyobsługowego lub przed okresem zimowym i przed okresem letnim.

4. Naprawę bieżącą stanowi naprawa o zmiennym zakresie ustalonym indywidualnie i polega na wymianie lub naprawie części. Naprawą bieżącą jest również wymiana podzespołów i zespołów.

5. Naprawa główna pojazdu lub silnika polega na przywróceniu zdolności do wykonania pełnego przebiegu międzynaprawczego.

6. Zespołem jest układ konstrukcyjny, składający się z określonych części zmontowanych ze sobą, służący do wykonywania oznaczonych funkcji. Zespół może składać się z podzespołów (np. w skład zespołu „most napędowy” wchodzi jako podzespół „mechanizm różnicowy”).

7. Przebiegiem międzyobsługowym jest przebieg (w km) pomiędzy dwiema kolejnymi obsługami technicznymi tego samego rodzaju.

Czynności obsługi technicznej oraz orientacyjne wskaźniki pracochłonności obsługi technicznej i napraw bieżących.

§ 4. 1. Czynności planowo-zapobiegawczej obsługi technicznej, z wyjątkiem wymiany oleju, ustalają jednostki na podstawie instrukcji fabrycznych dla danej marki i typu pojazdu samochodowego lub przyczepy w następujący sposób:

- 1) zakres czynności należy przyjąć w całości z instrukcji fabrycznej i podzielić go na grupy odpowiadające rodzajom obsługi technicznej,
- 2) częstotliwość wykonywania poszczególnych czynności zgrupowanych w ramach pierwszej obsługi technicznej (OT-1) i drugiej obsługi technicznej (OT-2) należy ustalić na podstawie przepisów § 7 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz § 9;
- 3) dzieląc czynności obsługi technicznej podane w instrukcji fabrycznej należy uwzględniać zalecaną przez fabrykę częstotliwość ich wykonywania, aby nie powstała zbyt duża różnica między częstotliwością wykonywania poszczególnych czynności zalecaną przez fabrykę a częstotliwością przyjętą do realizowania (pkt 2);

4) jeżeli doświadczenia jednostki wykazują, że przy pojeździe należy okresowo wykonywać również inne czynności nie wymienione w instrukcji fabrycznej, czynności takie należy włączyć do odpowiedniej obsługi technicznej.

2. W razie nieposiadania instrukcji fabrycznej i niemożności jej uzyskania należy opracować zakres czynności dla poszczególnych rodzajów obsługi technicznej opierając się na ramowym zakresie czynności podanym w załączniku nr 1, z uwzględnieniem szczególnych cech konstrukcyjnych oraz szczególnych warunków eksploatacji pojazdu samochodowego lub przyczepy, dla którego zakres czynności jest opracowywany.

3. Czynności wymienione w ust. 1 i 2 oraz częstotliwość ich wykonywania dla określonej marki i typu pojazdu samochodowego lub przyczepy mogą być ustalane jednolicie w ramach resortu lub branży transportu samochodowego z zachowaniem przepisów niniejszego zarządzenia.

4. Jednostki posiadające małą ilość pojazdów samochodowych mogą stosować czynności planowo-zapobiegawczej obsługi technicznej oraz częstotliwość ich wykonywania ustalone w innej jednostce dla pojazdu tego samego typu eksploatowanego w podobnych warunkach.

5. Normy pracochłonności poszczególnych rodzajów obsługi technicznej oraz napraw bieżących pojazdów samochodowych i przyczep ustalają jednostki, uwzględniając rodzaj posiadanych pojazdów, warunki ich eksploatacji oraz stopień wyposażenia stacji obsługi.

6. Orientacyjne wskaźniki pracochłonności poszczególnych rodzajów obsługi technicznej oraz napraw bieżących podane są w załączniku nr 2.

Rozdział 2.

Obsługa codzienna (OC).

Przepisy ogólne.

§ 5. 1. Obsługa OC polega na skontrolowaniu pracy pojazdu oraz stanu technicznego poszczególnych jego zespołów i podzespołów przed wyjazdem do pracy i po powrocie do miejsca garażowania.

2. Obsługę OC należy wykonywać w zależności od warunków eksploatacji w miejscu stałego lub okresowego garażowania pojazdu.

3. Obsługa OC może być wykonywana w całym lub częściowym jej zakresie przez kierowcę lub pracowników stacji obsługi.

4. Czynności zdawczo-odbiorcze, należące do obsługi OC, mające na celu sprawdzenie, czy pojazd jest w danym dniu sprawny technicznie, i przygotowanie go do wyjazdu, powinny być wykonywane wyłącznie przez kierowcę bez względu na stosowaną w poszczególnych jednostkach organizację wykonywania obsługi OC.

5. Wykonanie czynności zdawczo-odbiorczych przed wyjazdem oraz uznanie pojazdu za sprawny technicznie i gotowy do wyjazdu w danym dniu kierowca potwierdza podpisem w karcie drogowej wystawionej na ten dzień pracy.

Czynności obsługi codziennej.

§ 6. 1. Zakres czynności obsługi OC należy opracować zgodnie z przepisami § 4.

2. Czynności zdawczo-odbiorcze, należące do obsługi OC, powinny być wykonywane w pełnym zakresie podanym w załączniku nr 1. Zakres tych czynności może być jedynie

rozszerzony o czynności wynikające ze szczególnych cech konstrukcyjnych pojazdu lub szczególnych warunków jego eksploatacji.

3. Usterki lub uszkodzenia zauważone zarówno podczas wykonywania obsługi OC, jak i podczas wykonywania pracy przewozowej, powinny być usunięte przed oddaniem pojazdu do eksploatacji.

Rozdział 3.

Obsługa okresowa.

Przepisy ogólne.

§ 7. 1. Obsługę okresową dzieli się na:

- 1) pierwszą obsługę techniczną (OT-1),
- 2) drugą obsługę techniczną (OT-2),
- 3) sezonową obsługę techniczną:
 - a) obsługę zimową (OZ),
 - b) obsługę letnią (OL).

2. Obsługa okresowa powinna być wykonywana w stacji obsługi przez wykwalifikowanych pracowników, wyposażonych we właściwe narzędzia, przyrządy i urządzenia.

3. Obsługę techniczną naczepy należy wykonywać łącznie z obsługą ciągnika siodłowego.

4. Jakość prac kontrolno-przegładowych powinna gwarantować całkowite wykrycie niedokładności w działaniu poszczególnych zespołów i podzespołów pojazdu i równocześnie zmniejszyć możliwość powstawania tych niedokładności w okresie między kolejnymi obsługami.

5. Jednostki użytkujące pojazdy samochodowe obowiązane są prowadzić dla każdego pojazdu harmonogram oraz ewidencję wykonanych obsług okresowych. Ewidencja powinna zawierać w szczególności:

- 1) rodzaj obsługi,
- 2) przebieg międzyobsługowy w km wykonany przez pojazd,
- 3) datę rozpoczęcia i zakończenia obsługi.

6. Zużycie paliwa na regulację silnika i próby pojazdu podczas wykonywania obsługi okresowej nie powinno przekraczać 5% normy podstawowej, określonej w litrach na 100 km przebiegu.

Czynności oraz czas trwania obsługi okresowej.

§ 8. 1. Zakres czynności obsługi okresowej należy opracować zgodnie z przepisami § 4.

2. Usterki lub uszkodzenia stwierdzone podczas wykonywania obsługi okresowej powinny być usunięte w ramach naprawy przed oddaniem pojazdu do eksploatacji.

3. Czas trwania obsługi OT-1 w zasadzie nie powinien powodować straty dnia eksploatacji pojazdu. W razie wykonywania obsługi OT-1 przez kierowcę czas trwania tej obsługi może wynosić jeden dzień przy wyłączeniu pojazdu z eksploatacji.

4. Czas trwania obsługi OT-2 w zasadzie nie powinien przekraczać jednego dnia. Czas ten nie obejmuje czasu trwania napraw bieżących wykonywanych łącznie z obsługą OT-2.

Częstotliwość wykonywania pierwszej i drugiej obsługi technicznej.

§ 9. 1. Częstotliwość wykonywania obsług OT-1 i OT-2 ustala się w zależności od warunków pracy pojazdów. Warunki te dzielą się na lekkie (grupa I), średnie (grupa II), ciężkie (grupa III) i bardzo ciężkie (grupa IV).

2. Do lekkich warunków pracy (grupa I) zalicza się pracę pojazdu poza miastem, przeważnie na drogach w terenie równinnym o twardej nawierzchni (asfaltowej, betonowej itp.) znajdującej się w dobrym stanie.

3. Do średnich warunków pracy (grupa II) zalicza się pracę pojazdu poza miastem, na drogach o twardej nawierzchni, przeważnie brukowej lub tłuczniowej, znajdującej się w zadowalającym stanie, jak również na drogach z zadowalającym stanem nawierzchni w terenie pagórkowatym.

4. Do ciężkich warunków pracy (grupa III) zalicza się pracę pojazdu w warunkach ruchu miejskiego o dużym natężeniu oraz na drogach górskich o twardej nawierzchni, znajdującej się w zadowalającym stanie.

5. Do bardzo ciężkich warunków pracy (grupa IV) zalicza się pracę pojazdu na drodze o nawierzchni brukowej lub tłuczniowej w złym stanie, jak również przy budowie dróg, przy pracy w kopalniach odkrywkowych, wykopach, w warunkach zwiększonego manewrowania i po bezdrożach.

6. Częstotliwość wykonywania obsług OT-1 i OT-2 w zależności od warunków pracy, określonych w ust. 1—5, ustalają jednostki organizacyjne na podstawie przebiegów określonych w poniższym zestawieniu:

Grupa	Warunki pracy	Przebieg międzyobsługowy w km	
		OT-1	OT-2
I	lekkie	2.500—3.000	10.000—12.000
II	średnie	2.000—2.500	8.000—10.000
III	ciężkie	1.500—2.000	6.000—8.000
IV	bardzo ciężkie	1.000—1.500	4.000—6.000

7. Obsługa OT-1 powinna być wykonywana co najmniej raz na miesiąc, a obsługa OT-2 co najmniej raz na 6 miesięcy, jeżeli przebieg pojazdu w tym okresie jest mniejszy od przebiegu międzyobsługowego.

Obsługa sezonowa.

§ 10. 1. Zakres czynności obsług OZ i OL należy opracować zgodnie z przepisami § 4.

2. Obsługi OZ i OL mają na celu przygotowanie pojazdu samochodowego do eksploatacji w zmienionych warunkach atmosferycznych w okresie zimowym i letnim. Przyczepy i naczepy nie podlegają tym obsługom.

3. Za okres zimowy uważa się czas od 1 listopada do 31 marca, a za okres letni — czas od 1 kwietnia do 31 października.

4. Obsługę OZ należy wykonywać przed końcem października, a obsługę OL — przed końcem marca każdego roku, niezależnie od przebiegu wykonanego przez pojazd w okresie zimowym lub letnim. W zasadzie obsługi OZ i OL powinny być wykonywane przy najbliższej obsłudze OT-2, a przynajmniej przy najbliższej obsłudze OT-1. Termin wykonywania obsług OZ i OL może być przez jednostkę przesunięty w granicach do 20 dni, o ile warunki pracy i aktualne warunki atmosferyczne będą tego wymagały.

5. W okresie zimowym należy zastrzyć kontrolę technicznej sprawności pojazdu.

Wymiana oleju.

§ 11. 1. Przy wymianie olejów należy stosować gatunki zalecane w instrukcji fabrycznej lub odpowiednio zastępcze podane w tabeli Centrali Produktów Naftowych „CPN”.

2. Olej w silniku należy wymieniać przy drugiej kolejnej obsłudze OT-1, a olej w kadłubach mechanizmów napędu oraz w obudowie przekładni kierownicy podczas każdej obsługi OT-2. Jeżeli doświadczenie jednostki wskazuje, że olej w silniku i w kadłubach mechanizmów może być wymieniany rzadziej bez ujemnych skutków dla stanu technicznego, należy stosować przebiegi między kolejnymi wymianami oleju odpowiednio dłuższe.

3. Czasokresy wymiany oleju silnikowego, podane w ust. 2, mogą być stosowane wyłącznie do silników posiadających filtry bocznikowe bądź inne urządzenia spełniające tę samą funkcję, pod warunkiem że wymiana wkładów filtrów bocznikowych będzie dokonywana przy każdej wymianie oleju.

4. W silnikach nie posiadających filtrów bocznikowych wymiana oleju silnikowego może być dokonywana w okresach krótszych niż określone w ust. 2, jednak nie krótszych niż po przebiegu 2400 km.

5. Przy dokonywaniu wymiany oleju silnikowego oraz oleju przekładniowego należy zwracać baczną uwagę na czystość oleju wlewane go oraz na czystość naczyń używanych do tego celu.

Rozdział 4.

Obsługa techniczna w okresie docierania.

Zakres czynności obsługi technicznej w okresie docierania.

§ 12. 1. Obsługa techniczna w okresie docierania obejmuje czynności określone w instrukcji fabrycznej lub załączniku do instrukcji naprawy samochodów.

2. W razie braku instrukcji należy w okresie docierania wykonywać czynności określone dla obsługi OT-1, z tym że pierwszą z kolei obsługę OT-1 należy wykonać po przebiegu 500 km, a drugą i trzecią obsługę OT-1 po przebiegu międzyobsługowym 1000 km.

3. Wymiany oleju w silniku należy dokonywać zgodnie z instrukcją fabryczną. W razie braku instrukcji fabrycznej wymiany oleju w okresie docierania należy dokonywać podczas trzech kolejnych obsług OT-1 w okresach wymienionych w ust. 2.

Pracochłonność obsługi technicznej w okresie docierania.

§ 13. Orientacyjną pracochłonność oraz czas postoju pojazdu w czasie wykonywania obsługi technicznej w okresie docierania należy przyjmować jak dla obsługi OT-1.

Rozdział 5.

Naprawa bieżąca.

Stwierdzenie konieczności wykonania naprawy bieżącej.

§ 14. 1. Konieczność wykonania naprawy bieżącej ustala się w wyniku przeglądu technicznego dokonanego w ramach obsługi technicznej okresowej lub w wyniku zgłoszenia kierowcy.

2. W razie ujawnienia podczas wykonywania naprawy bieżącej usterek nie ujawnionych podczas przeglądu technicznego lub nie zgłoszonych przez kierowcę, usterki te powinny być również usunięte przed oddaniem pojazdu do eksploatacji.

3. Kierowca może uczestniczyć w wykonywaniu napraw bieżących za zgodą kierownika jednostki.

Systemy wykonywania napraw bieżących.

§ 15. Naprawy bieżące mogą być wykonywane systemem:

- 1) indywidualnym,
- 2) wymiany zespołów i podzespołów.

Naprawa bieżąca wykonywana systemem indywidualnym.

§ 15. Naprawa bieżąca wykonywana systemem indywidualnym polega na bezpośrednim usunięciu wszystkich usterek stwierdzonych w poszczególnych zespołach i podzespołach pojazdu.

Naprawa wykonywana systemem wymiany zespołów i podzespołów.

§ 17. 1. Naprawa pojazdu wykonywana systemem wymiany zespołów i podzespołów polega na wymianie wymagających naprawy niesprawnych zespołów i podzespołów na zespoły lub podzespoły sprawne (nowe lub naprawione).

2. Systemem wymiany zespołów i podzespołów mogą być wykonywane naprawy bieżące i główne.

3. Wymiany zespołów i podzespołów należy dokonywać w zasadzie w przypadkach, gdy naprawa niesprawnego zespołu lub podzespołu nie może być wykonana bez wybudowywania go z pojazdu w czasie wolnym od pracy pojazdu lub w czasie postoju pojazdu przy wykonywaniu obsługi OT-2 lub obsługi OZ i OL.

4. Wymiany zespołów powinny być wpisane do książki pojazdu samochodowego.

Warunki techniczne stosowania systemu wymiany zespołów i podzespołów przy wykonywaniu napraw.

§ 18. 1. Stosowanie systemu wymiany zespołów i podzespołów przy wykonywaniu napraw wymaga spełnienia następujących podstawowych warunków:

- 1) właściwego zorganizowania pracy stacji obsługi,
- 2) wyposażenia stanowisk w odpowiednie urządzenia,
- 3) zapewnienia szybkiego dokonywania naprawy wybudowanych zespołów i podzespołów,
- 4) posiadania zapasu sprawnych technicznie zespołów i podzespołów (nowych lub naprawionych).

2. Właściwa organizacja pracy stacji obsługi polega na ścisłym określeniu zakresu czynności poszczególnych brygad roboczych przy dokonywaniu wymiany i naprawy zespołów i podzespołów oraz na ustaleniu sprawnego obiegu dokumentów.

3. Wyposażenie stanowisk roboczych powinno obejmować urządzenia, przyrządy, narzędzia i instrukcje niezbędne do szybkiego dokonywania wymiany oraz naprawy zespołów i podzespołów. Wyposażenie to powinno być ściśle dostosowane do zakresu prac wykonywanych na poszczególnych stanowiskach.

4. W przypadkach uzasadnionych ilością posiadanych pojazdów samochodowych i ich zakresem pracy, zwłaszcza w jednostkach posiadających własne stacje obsługi o pełnym zakresie pracy, powinno być zorganizowane dokonywanie we własnym zakresie naprawy podzespołów i zespołów.

5. Zespoły i podzespoły, których naprawa we własnym zakresie nie jest możliwa, powinny być przekazywane do naprawy w odpowiednich zakładach specjalizowanych. Dla zapewnienia sprawnego dokonywania naprawy zespołów i podzespołów w zakładach specjalizowanych, jednostki powinny zawrzeć z tymi zakładami odpowiednie umowy. Dotyczy to w szczególności napraw głównych silników i ich podzespołów.

6. Ilość zespołów i podzespołów, jaką powinny posiadać jednostki w ramach zapasu wymiennego, powinna uwzględniać:

- 1) ilość przewidywanych wymian zespołów i podzespołów, wynikającą z przebiegu kilometrów pojazdów,
- 2) czas niezbędny do dokonania naprawy zespołu lub podzespołu,
- 3) czas transportu niezbędny dla dostarczenia wymagają-

cego naprawy zespołu lub podzespołu do zakładu specjalizowanego i otrzymania naprawionego zespołu lub podzespołu z tego zakładu,

4) szczególne warunki eksploatacji.

7. Orientacyjne ilości zespołów i podzespołów, jakie powinny posiadać jednostki w ramach zapasu wymiennego na każde 100 pojazdów samochodowych tego samego typu, podane są w poniższej tabeli:

Nazwa zespołu lub podzespołu	Ilość wymiennych zespołów i podzespołów na 100 pojazdów
silnik	4—6
skrzynka biegów	3—5
przednia oś (kompletna)	2—4
tylny most	2—4
kierownica	2—4
wał napędowy	4—6
mechanizm samowytładowczy	2—4
gaźnik	3—5
pompa paliwowa	3—5
pompa wodna	3—5
aparatus zapłonowy	3—5
prądnicą	3—5
rozrusznik	3—5
sprzęgło	3—5
chłodnicą	3—5
głowicą (kompletną)	3—5
mechanizm różnicowy	3—5
pompa wtryskowa	2—4
inne	2—4

8. Tworzenie zapasu wymiennego zespołów i podzespołów jest uzasadnione przy posiadaniu przez jednostkę nie mniej niż 30 pojazdów posiadających jednakowe zespoły lub podzespoły.

Ewidencja zapasu wymiennego zespołów i podzespołów.

§ 19. 1. Przy naprawie pojazdu systemem wymiany zespołów i podzespołów należy prowadzić bieżąco odrębną ewidencję zespołów i podzespołów posiadanych w ramach zapasu wymiennego.

2. Sposób prowadzenia ewidencji (ust. 1) oraz rodzaj stosowanych dokumentów i szczegółowy ich obieg ustalają jednostki w dostosowaniu do obowiązujących w danej jednostce zasad gospodarki materiałowej.

Rozdział 6.

Naprawa główna.

Przepisy ogólne.

§ 20. 1. Rozróżnia się naprawy główne:

- 1) pojazdu samochodowego,
 - 2) silnika.
2. Zakres czynności naprawy głównej pojazdu samochodowego lub silnika obejmuje:
- 1) całkowitą rozbiórkę na części,
 - 2) mycie części,
 - 3) weryfikację części i przeprowadzenie klasyfikacji na części do wymiany, naprawy lub ponownego użycia bez naprawy,

- 4) naprawę części,
- 5) montaż,
- 6) nałożenie powłok ochronnych na elementach wymagających tego zabiegu (lakierowanie, galwanizacja itp.),
- 7) regulację i próbę.

3. Naprawie głównej może być poddany pojazd samochodowy wymagający wykonania naprawy większości zespołów, w tym naprawy głównej silnika, przy równoczesnej naprawie całego pojazdu w zakresie wynikającym z zużycia lub zniszczenia.

4. Naprawie głównej może być poddany silnik, w którym stwierdzono konieczność dokonania przynajmniej jednej z następujących czynności:

- 1) szlifowania cylindrów z wymianą kompletnych tłoków,
- 2) szlifowania lub wymiany wału korbowego z jego łożyskami,
- 3) wymiany tulei cylindrowych i kompletnych tłoków,
- 4) wymiany kadłuba cylindrów (obudowy)

— przy równoczesnej naprawie całego silnika w zakresie wynikającym z zużycia lub zniszczenia.

5. Wykonawcą naprawy głównej powinien być w zasadzie zakład (warsztat) naprawy samochodów.

6. Naprawy główne pojazdu samochodowego oraz wymiany zespołów powinny być wpisane do książki pojazdu samochodowego. Wpisu dokonuje zakład (warsztat) przeprowadzający naprawę.

7. Uszkodzeniem awaryjnym pojazdu lub silnika są wszelkie uszkodzenia nie wynikające z normalnej eksploatacji pojazdu lub silnika. Do uszkodzeń awaryjnych zalicza się:

- 1) złamania i spalania poszczególnych elementów pojazdu,
- 2) uszkodzenia czynnikami chemicznymi wchodzącymi w skład przewożonego ładunku lub działającymi z zewnątrz pojazdu w innych okolicznościach,
- 3) uszkodzenia mechaniczne lub chemiczne powstałe na skutek wypadku drogowego lub innych przyczyn zewnętrznych,
- 4) uszkodzenia nadwozia samochodu osobowego, ciężarowego, autobusu lub kabiny kierowcy samochodu ciężarowego, których usunięcie będzie wymagało stosowania odrębnych procesów technologicznych od normalnie przyjętych przy wykonywaniu naprawy głównej pojazdu.

8. Do uszkodzeń awaryjnych nie zalicza się nadmierne go zużycia poszczególnych części, spowodowanego normalną eksploatacją pojazdu.

Zasady przekazywania pojazdu samochodowego lub silnika do naprawy głównej w zakładach (warsztatach) naprawy samochodów.

§ 21. 1. Przekazanie pojazdu samochodowego lub silnika do naprawy głównej następuje na podstawie umowy zawartej z zakładem (warsztatem) naprawy samochodów.

2. Umowa powinna w szczególności określać rodzaj, markę i typ pojazdu samochodowego lub silnika oraz przewidywany termin dostarczenia do naprawy głównej.

3. Pojazd samochodowy lub silnik przekazuje się do naprawy głównej na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego sporządzonego przez przedstawicieli zakładu (warsztatu) naprawy samochodów oraz użytkownika.

4. Protokół zdawczo-odbiorczy (ust. 3) powinien określać stan techniczny oraz zgodność dostarczonego pojazdu samochodowego lub silnika z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać pojazdy samochodowe i silniki przekazywane do naprawy głównej (§ 23).

5. Dane wymienione w ust. 4 określone są na podstawie szczegółowych ogłędzin.

6. Jeżeli przy sporządzaniu protokołu zdawczo-odbiorczego zachodzi przypuszczenie, że niektóre części dostarczo-

nego pojazdu samochodowego lub silnika posiadają uszkodzenia awaryjne (§ 20 ust. 7) i nie można tego stwierdzić w drodze ogłędzin, może być dokonana odpowiednia próba lub częściowa rozbiórka.

7. Ogłędzin (ust. 5), częściowej rozbiórki i ewentualnej próby (ust. 6) dokonują przedstawiciele zakładu (warsztatu) naprawy samochodów w obecności przedstawiciela użytkownika.

8. Pojazd samochodowy dostarczony do naprawy głównej powinien być zaopatrzony w dokładnie wypełnioną „Książkę pojazdu samochodowego”.

9. W razie:

1) gdy elementy nadwozia samochodu osobowego, ciężarowego (furgonu), autobusu lub kabiny kierowcy samochodu ciężarowego posiadają uszkodzenia awaryjne (§ 20 ust. 7),

2) dostarczenia do naprawy głównej:

a) pojazdu samochodowego specjalnego,

b) pojazdu samochodowego z nadwoziem specjalizowanym do przewozu określonych rodzajów ładunków

— zakład (warsztat) naprawy samochodów może przyjąć do naprawy taki pojazd na odrębnie ustalonych warunkach.

Zasady dokonywania rozliczeń zakładu (warsztatu) naprawy samochodów z użytkownikiem za wykonaną naprawę główną.

§ 22. 1. Za wykonaną naprawę główną pojazdu samochodowego lub silnika, którego stan techniczny w chwili dostarczenia do naprawy głównej był zgodny z warunkami technicznymi określonymi w § 23, zakład (warsztat) naprawy samochodów obciąża użytkownika ceną zryczałtowaną ustaloną dla danej marki i typu pojazdu lub silnika i zatwierdzonej w trybie obowiązujących przepisów.

2. Za wykonaną naprawę główną pojazdu samochodowego lub silnika takiej marki i typu, dla której brak jest ceny zryczałtowanej, zakład (warsztat) naprawy samochodów obciąża użytkownika należnością ustaloną na podstawie przepisów uchwały nr 72 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 1963 r. w sprawie cen artykułów nietypowych i opłat za nietypowe usługi (roboty) przemysłowe wykonywane na rzecz jednostek gospodarki społecznej (Monitor Polski Nr 17, poz. 96).

3. Jeżeli w dostarczonym do naprawy głównej pojeździe samochodowym brakujące części przekraczają wartość określoną w § 23 ust. 9, zakład (warsztat) naprawy samochodów poza ceną zryczałtowaną (ust. 1) dodatkowo obciąża użytkownika wartością wszystkich części wmontowanych zamiast części brakujących.

4. Wszystkie części, w których stwierdzono uszkodzenie awaryjne, z wyjątkiem elementów nadwozia wymienionych w § 21 ust. 9 pkt 1, zakład (warsztat) naprawy samochodów obowiązany jest zastąpić częściami pełnosprawnymi, a wartością ich dodatkowo obciążyć użytkownika poza ceną zryczałtowaną (ust. 1).

5. Obciążenia dodatkowe (ust. 3 i 4) obliczane są według detalicznych cen części.

6. Obciążenia dodatkowe (ust. 3 i 4) nie dokonuje się w przypadku, gdy w zamian części brakujących lub uszkodzonych awaryjnie użytkownik dostarczy zakładowi (warsztatowi) naprawy samochodów takie same części pełnosprawne.

7. Jeżeli zakład (warsztat) naprawy samochodów na życzenie użytkownika dokona w dostarczonym do naprawy głównej pojeździe samochodowym lub silniku wymiany kompletnego zespołu lub podzespołu na inny zespół lub podzespół pełnosprawny, zakład (warsztat) naprawy samochodów obciąża użytkownika poza ceną zryczałtowaną (ust. 1) dodatkowo różnicą między ceną wbudowanego zespołu lub podzespołu a kosztem jego naprawy.

8. Jeżeli użytkownik dostarczy pełnosprawny kompletny zespół lub podzespół z życzeniem dokonania wymiany zespołu lub podzespołu w pojeździe samochodowym bądź silniku dostarczonym do naprawy głównej, zakład (warsztat) naprawy samochodów obciąża użytkownika ceną zryczałtowaną (ust. 1) pomniejszoną o koszt naprawy danego zespołu lub podzespołu.

9. Za koszt naprawy zespołu lub podzespołu (ust. 7 i 8) przyjmuje się cenę zryczałtowaną takiej naprawy, a w braku ceny zryczałtowanej — należność ustaloną w sposób podany w ust. 2.

10. Obciążeń dodatkowych (ust. 3, 4 i 7) zakład (warsztat) naprawy samochodów dokonuje w drodze wystawienia dodatkowej faktury zgodnie z przepisami o zasadach finansowania wydatków związanych z kapitałnymi remontami pojazdów samochodowych.

11. Użytkownika nie wolno obciążać dodatkowo wartością części brakujących lub awaryjnie uszkodzonych, jeżeli części te nie są wskazane w protokole zdawczo-odbiorczym jako brakujące lub uszkodzone awaryjnie.

12. Części, podzespoły i zespoły zastąpione w czasie dokonywania naprawy innymi, za które użytkownik został dodatkowo obciążony poza ceną zryczałtowaną (ust. 4 i 7) lub w zamian których użytkownik dostarczył pełnosprawne części, podzespoły lub zespoły (ust. 6 i 8), na życzenie użytkownika powinny być zwrócone.

Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać pojazdy samochodowe lub silniki przekazywane do naprawy głównej.

§ 23. 1. Pojazd samochodowy lub silnik przekazywany zakładowi (warsztatowi) naprawy samochodów przez użytkownika do naprawy głównej powinien być kompletny, zmontowany, oczyszczony i nie powinien posiadać uszkodzeń awaryjnych (§ 20 ust. 7).

2. Pojazd lub silnik powinien być dostarczony w stanie zużycia wynikającym z normalnej eksploatacji.

3. Stan zużycia pojazdu lub silnika powinien pozwalać na jego uruchomienie lub na dokonanie obrotu elementów konstrukcyjnie do tego przewidzianych.

4. Pojazd samochodowy powinien posiadać co najmniej taką ilość ogumionych kół jezdnych, jaka jest niezbędna do przeprowadzenia jazdy próbnej; ogumienie kół powinno być zdolne do użytku.

5. Pojazd samochodowy powinien być dostarczony tylko z wyposażeniem przewidzianym w przepisach o ruchu na drogach publicznych.

6. Poszczególne zespoły, podzespoły i części w pojeździe samochodowym lub silniku dostarczonym do naprawy głównej powinny być zgodne z konstrukcją fabryczną danej marki i typu, z wyjątkami określonymi w ust. 7.

7. W pojeździe samochodowym lub silniku dostarczonym do naprawy głównej dopuszczalne są:

- 1) odmienna konstrukcja zespołów, podzespołów i części zgodna ze zmianami wprowadzonymi przez daną fabrykę w okresie od czasu wyprodukowania pojazdu samochodowego lub silnika,
- 2) zmiany konstrukcyjne wprowadzone na podstawie aktualnych przepisów o ruchu na drogach publicznych,
- 3) stosowanie elementów łączących, części drobnych i normalii (opaski zaciskające, przelączniki, przewody elektryczne itp.) odmiennej konstrukcji, kształtu i z innego materiału niż przewidziano fabrycznie, pod warunkiem że pozwolą one w razie konieczności na zastosowanie, w czasie wykonywania naprawy, części typowych bez konieczności dokonywania przeróbek części współpracujących.

8. Jeżeli zespoły, podzespoły i części w pojeździe samochodowym lub w silniku dostarczonym do naprawy głów-

nej posiadają większe odchylenia od konstrukcji fabrycznej danej marki i typu, niż to dopuszcza przepis ust. 7, uważa się je za brakujące.

9. W dostarczonym pojeździe samochodowym lub silniku może brakować części o łącznej wartości nie przekraczającej 0,3% zryczałtowanej ceny naprawy głównej danej marki i typu pojazdu samochodowego lub silnika. Do wartości tej nie wlicza się brakujących normalii.

10. Pojazd samochodowy lub silnik, w którym wartość części wymagających wymiany liczona według cen detalicznych wynosi 40% wartości nowego pojazdu samochodowego lub 55% wartości nowego silnika, nie podlega naprawie głównej.

11. Pojazd samochodowy lub silnik nie podlegający naprawie głównej (ust. 10) powinien być skasowany w trybie obowiązujących przepisów.

Rozdział 7.

Normy przebiegu międzynaprawczego.

Przepisy ogólne.

§ 24. 1. Przebiegiem międzynaprawczym jest przebieg (w km) do pierwszej naprawy głównej oraz pomiędzy kolejnymi naprawami głównymi.

2. Normy przebiegu międzynaprawczego dotyczą pojazdu samochodowego jako całości.

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

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

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

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. Zależnie od stanu technicznego pojazdu, ustalonego w sposób określony w ust. 9, 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.

11. Jeżeli pojazd samochodowy wymagający naprawy głównej nie osiągnął normy przebiegu międzyna­prawczego, pojazd należy również poddać przeglądowi technicznemu w celu ustalenia przyczyn przedwczesnego zużycia. Przegląd techniczny powinien być dokonany w sposób określony w ust. 9.

Zasady ustalania norm przebiegu międzyna­prawczego.

§ 25. 1. Ustala się „normy podstawowe przebiegu międzyna­prawczego pojazdów samochodowych”, stanowiące załącznik nr 3.

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

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

4. 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.

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

Zasady ustalania wyjątkowych norm przebiegu międzyna­prawczego.

§ 26. 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 górzysy 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 wymienionych w ust. 4 pkt 1,
 - 2) 80% normy podstawowej w przypadkach wymienionych w ust. 4 pkt 2,
 - 3) 85% normy podstawowej w przypadkach wymienionych w ust. 4 pkt 3.

6. Jeżeli pojazd samochodowy eksploatowany jest rów­nocześnie w warunkach wymienionych 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.

8. Normy przebiegu międzyna­prawczego samochodów specjalnych, samochodów ciężarowych oraz ciągników sa­mochodowych siodłowych i balastowych, eksploatowanych w wyjątkowo ciężkich warunkach, nie przewidzianych w ust. 4, zostaną ustalone odrębnie.

Rozdział 8.

Ogólne warunki techniczne wykonywania obsługi i napraw.

Stacje obsługi.

§ 27. 1. Stacją obsługi jest osobne lub wydzielone po­mieszczenie ze stanowiskami roboczymi, przeznaczone do wykonywania obsługi i naprawy pojazdów.

2. Ze względu na zakres wykonywanych prac obsłu­gowo-naprawczych stacje obsługi dzielą się na:

- 1) stacje obsługi o pełnym zakresie pracy,
- 2) stacje obsługi o ograniczonym zakresie pracy.

3. Stacje obsługi o pełnym zakresie pracy obejmują swoją działalnością wykonywanie wszystkich rodzajów ob­slug technicznych i napraw bieżących, a w granicach tech­nicznie i ekonomicznie uzasadnionych — również napraw głównych pojazdów i ich silników.

4. Stacje obsługi o ograniczonym zakresie pracy obej­mują swoją działalnością wykonywanie obsługi technicznej i napraw bieżących w zakresie uzasadnionym ilością pojaz­dów samochodowych przewidzianych do obsługi przez daną stację oraz wyposażeniem i kwalifikacjami zatrudnionego personelu.

5. Jednostka posiadająca ponad 10 pojazdów samocho­dowych dwusładowych w zasadzie powinna posiadać wła­sną stację obsługi o zakresie pracy dostosowanym do ilo­ści posiadanych pojazdów.

Określenie miejsca wykonywania obsługi technicznej i napraw.

§ 28. 1. Obsługa techniczna i naprawy powinny być wykonywane w zasadzie w pomieszczeniach zamkniętych stacji obsługi.

2. Dopuszcza się wykonywanie w okresie letnim nie­których czynności obsługowo-naprawczych na utwardzonej nawierzchni poza pomieszczeniem zamkniętym, np. prac związanych z utrzymaniem zewnętrznego stanu pojazdu i mniejszych napraw bieżących.

3. Nie należy wykonywać poza pomieszczeniem zam­kniętym częściowej- lub całkowitej rozbiorczy zespołu.

4. Pracownicy stacji obsługi powinni być zapoznani z obowiązującymi przepisami z zakresu bezpieczeństwa i hi­gieny pracy.

5. Stacja obsługi powinna być wyposażona w odpo­wiednie urządzenia i narzędzia w asortymencie i ilości od­powiadającej zakresowi pracy oraz rodzajowi i ilości po­jazdów samochodowych przewidzianych do obsługi przez tę stację. W szczególności wyposażenie to powinno obej­mować:

- 1) urządzenia dźwigowe i transportowe,
- 2) urządzenia do mycia, czyszczenia, smarowania i natryskiwania,
- 3) przyrządy do kontroli i regulacji,
- 4) przyrządy i narzędzia stanowisk roboczych,
- 5) urządzenia do obsługi i naprawy ogumienia,
- 6) urządzenia do obsługi akumulatorów,
- 7) wyposażenie warsztatowe,
- 8) przedmioty ochrony osobistej,
- 9) urządzenia pomocnicze,
- 10) wyposażenie przeciwpożarowe.

Ogólne warunki, jakim powinny odpowiadać pomieszczenia do wykonywania obsługi technicznej i napraw.

§ 29. 1. Stacja obsługi powinna posiadać stanowiska dla pojazdów samochodowych, wyposażone w twardą, łatwo zmywalną podłogę.

2. Stanowiska obsługowo-naprawcze powinny być zaopatrzone w oświetlenie zgodnie z obowiązującą normą państwową.

3. Stanowiska obsługowo-naprawcze powinny mieć zapewniony łatwy wjazd i wyjazd.

4. Pomieszczenia służące do przechowywania, obsługi i naprawy pojazdów oraz pomieszczenia warsztatów pomocniczych i magazynów powinny mieć odpowiednią wentylację, jak również wyposażenie instalacyjne i zabezpieczające, według obowiązujących przepisów budowlanych, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz w sprawie ochrony przeciwpożarowej.

5. W okresie zimowym w pomieszczeniach stacji obsługi powinna być zapewniona temperatura odpowiadająca obowiązującej normie państwowej.

6. Place postojowe oraz dojazdy, powinny być zabezpieczone przed gromadzeniem się wody z opadów atmosferycznych.

Rozdział 9.

Kontrola stanu technicznego pojazdów samochodowych.

Cel i zadanie kontroli.

§ 30. 1. Celem kontroli stanu technicznego pojazdów jest sprawdzenie i ocena prawidłowego działania poszczególnych zespołów i podzespołów tego pojazdu oraz ocena jego stanu technicznego, szczególnie pod względem bezpieczeństwa jazdy, polegająca w szczególności na sprawdzeniu:

- 1) skuteczności i równomierności działania hamulca nożnego i ręcznego,
- 2) połączeń układu kierowniczego oraz ruchu jałowego koła kierownicy,
- 3) prawidłowości ustawienia kół,
- 4) prawidłowości ustawienia i skuteczności świateł,
- 5) stanu ogumienia,
- 6) działania urządzeń sygnalizacyjnych.

2. Szczegółowy zakres pracy kontroli powinien być dostosowany do istniejącej organizacji pracy stacji obsługi, kwalifikacji posiadanego personelu, warunków lokalowych oraz potrzeb jednostki.

Organizacja wykonywania kontroli.

§ 31. 1. Kontrolę stanu technicznego pojazdów samochodowych należy wykonywać w zasadzie na wydzielonych do tego celu stanowiskach kontroli, wyposażonych w niezbędne urządzenia kontrolno-pomiarowe.

2. Stanowisko kontroli powinno posiadać:

- 1) zespół wyszkolonych fachowców,
- 2) odpowiednie pomieszczenie,
- 3) odpowiednie przyrządy i urządzenia.

3. Personel stanowiska kontroli powinien podlegać komórce sprawującej nadzór nad jakością wykonywanych usług i napraw.

4. Pomieszczenie stanowiska kontroli, w zależności od posiadanych możliwości, może być wydzielone z ogólnej hali warsztatowej lub garażowej albo może znajdować się w wyodrębnionym budynku. Powierzchnia tego pomieszczenia powinna być dostosowana do rodzaju i ilości pojazdów, jakie mają być poddawane kontroli.

Wyposażenie stanowiska kontroli.

§ 32. 1. Stanowisko kontroli powinno posiadać co najmniej:

- 1) poziomą powierzchnię mieszczącą badany pojazd,
- 2) kanał przeglądowy i podnośnik kanałowy pod jedną oś lub inne urządzenie do podnoszenia osi,
- 3) sprężarkę o wydajności odpowiadającej zapotrzebowaniu, wystarczającą co najmniej do pompowania opon.

2. Stanowisko kontroli powinno być wyposażone w następujące przyrządy pomiarowo-kontrolne:

- 1) do badania hamulców:
 - a) w dynamometry rolkowe lub płytowe (najazdowe) do pomiaru siły hamowania lub w inne urządzenia służące do tego celu,
 - b) w przyrząd do badania nacisku na pedał hamulca,
- 2) do badania świateł:
 - a) w przyrząd do badania ustawienia świateł,
 - b) w przyrząd do oceny natężenia światła,
- 3) do badania ustawienia kół:
 - a) w przyrząd do badania kątów ustawienia kół,
 - b) w przyrząd do badania zbieżności kół.

3. W zależności od zakresu pracy stanowisko kontroli może być również wyposażone w inne urządzenia pomiarowo-kontrolne i diagnostyczne.

4. Poszczególne urządzenia, stanowiące wyposażenie stanowiska kontroli, powinny być zaopatrzone w odpowiednie instrukcje obsługi. Instrukcje takie powinny określać, poza sposobem posługiwania się przyrządami, również kryteria oceny skuteczności hamulców (siła hamowania), natężenia oświetlenia, ustawienia kół kierowanych itp., ustalone na podstawie obowiązujących przepisów i norm.

Obowiązek dokonywania okresowej kontroli.

§ 33. 1. Jednostki posiadające stacje obsługi o pełnym zakresie prac obowiązane są zorganizować przynajmniej jedno stanowisko kontroli stanu technicznego pojazdów samochodowych.

2. Kontrola stanu technicznego pojazdu na stanowisku kontroli powinna być dokonywana przynajmniej po każdej obsłudze OT-2.

3. Dokonanie kontroli powinno być odnotowane w książce pojazdu samochodowego.

Rozdział 10.

Przepisy końcowe.

§ 34. Tracą moc:

- 1) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 czerwca 1958 r. w sprawie obowiązku wykonywania planowo-zapobiegawczej obsługi technicznej i napraw pojazdów samochodowych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 12, poz. 97),
- 2) instrukcja Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 23 października 1956 r. w sprawie sezonowej technicznej obsługi i eksploatacji pojazdów samochodowych (Monitor Polski Nr 90, poz. 1024),
- 3) instrukcja Ministra Komunikacji z dnia 15 maja 1957 r. ustalająca warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać

dać pojazdy samochodowe i ich zespoły przekazywane do naprawy głównej w zakładach naprawy samochodów podporządkowanych Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego (Monitor Polski Nr 43, poz. 275),

- 4) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 października 1960 r. w sprawie ustalenia czynności zdawczo-odbiorczych dokonywanych przez kierowców w przedsiębiorstwach transportu zorganizowanego (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 18, poz. 114),
- 5) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 września 1948 r. o zatwierdzeniu instrukcji dla kierowców pojazdów mechanicznych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Ko-

munikacyjnych z 1948 r. Nr 29, poz. 209 i z 1949 r. Nr 29, poz. 211),

- 6) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 listopada 1949 r. w sprawie zatwierdzenia instrukcji dla pomocników kierowców pojazdów mechanicznych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 40, poz. 298),
- 7) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 maja 1963 r. w sprawie norm przebiegu międzynaprawczego pojazdów samochodowych (Monitor Polski Nr 44, poz. 221).

§ 35. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *P. Lewiński*

Załączniki do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 grudnia 1963 r. (poz. 28).

Załącznik nr 1.

RAMOWY ZAKRES CZYNNOŚCI OBSŁUGI TECHNICZNEJ POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH I PRZYCZEP

I. Zakres czynności obsługi codziennej pojazdów samochodowych.

1. Czynności porządkowe obejmują:

- 1) sprzątanie wnętrza nadwozia (kabiny, powierzchni ładunkowej), oczyszczenie siedzeń i oparć,
- 2) mycie podwozia i nadwozia pojazdu.

2. Czynności przeglądowo-kontrolne obejmują sprawdzenie w drodze przeglądu zewnętrznego:

- 1) szczelności układu olejenia, zasilania, chłodzenia i hamulców,
- 2) połączeń drążków kierowniczych, cięgieł hamulcowych i przegubów wałów napędowych,
- 3) stanu piór resorowych i ich zawieszenia, zamocowania amortyzatorów, tłumika i koła zapasowego,
- 4) stanu nadwozia i uchwytów mocujących nadwozie.

3. Czynności zdawczo-odbiorcze dokonywane przez kierowcę obejmują:

- 1) przed wyjazdem do pracy:
 - a) okazanie prawa jazdy, pobranie dowodu rejestracyjnego i karty drogowej,
 - b) sprawdzenie czystości pojazdu,
 - c) sprawdzenie i ewentualnie uzupełnienie stanu paliwa w zbiorniku, oleju w silniku, w pompie wtryskowej i sprężarce, stanu płynu chłodzącego, ciśnienia w oponach oraz sprawdzenie szczelności kurków spustowych płynu chłodzącego,
 - d) sprawdzenie działania sygnału, wycieraczek, świateł wewnętrznych i zewnętrznych oraz ewentualne dokonanie zmiany tablic tras,
 - e) uruchomienie silnika i sprawdzenie ciśnienia oleju, ciśnienia powietrza w układzie hamulcowym, działania prądnicy i działania hamulców,
 - f) sprawdzenie ruchu jałowego w kole kierowniczym oraz działania kierowniczego mechanizmu wspomagającego,

g) sprawdzenie nakrętek kół i stanu ogumienia,

h) sprawdzenie stanu plomb zabezpieczających licznik kilometrów oraz jego napęd przed samowolnym manipulowaniem tymi mechanizmami;

2) po powrocie z pracy:

- a) zwrócenie dowodu rejestracyjnego i karty drogowej,
- b) rozliczenie się z wykonanego przebiegu i ewentualnie z zużytego paliwa,
- c) uzupełnienie stanu paliwa w zbiorniku,
- d) odstawienie pojazdu na miejsce postojowe,
- e) wypełnienie odpowiedniego dokumentu i przekazanie pojazdu do stacji obsługi, jeżeli stwierdzone zostały usterki lub jeżeli nadszedł termin obsługi okresowej.

II. Zakres czynności obsługi codziennej dla przyczep (naczep).

1. Czynności porządkowe obejmują:

- 1) sprzątanie powierzchni ładunkowej,
- 2) mycie podwozia i nadwozia.

2. Czynności przeglądowo-kontrolne obejmują sprawozdanie w drodze przeglądu zewnętrznego:

- 1) stanu nadwozia,
- 2) stanu resorów i zawieszenia,
- 3) stanu i zamocowania kół, stanu ogumienia i ciśnienia powietrza w ogumieniu,
- 4) stanu urządzenia sprzęgającego oraz pewności połączenia przyczepy (naczepy) z pojazdem ciągnącym,
- 5) działania hamulców i instalacji elektrycznej,
- 6) stanu kłonic i zamków (w przyczepach kłonicowych).

III. Zakres czynności pierwszej obsługi technicznej (OT-1) pojazdów samochodowych.

Pierwsza obsługa techniczna (OT-1) pojazdów samochodowych obejmuje czynności wchodzące w zakres obsługi codziennej, a ponadto:

A) czynności obsługowe monterskie:

- 1) oczyszczenie filtrów paliwa (w razie potrzeby wymianę wkładu),
- 2) oczyszczenie osadnika pompy paliwowej i osadnika paliwowego,
- 3) oczyszczenie filtra powietrza,
- 4) oczyszczenie filtra powietrza mechanizmu wspomagającego,
- 5) oczyszczenie filtra oleju,
- 6) dokręcenie śrub i nakrętek;

B) czynności obsługowe elektromonterskie:

- 1) oczyszczenie akumulatora, pokrywy i otworów wentylacyjnych w korkach ogniów,
- 2) uzupełnienie elektrolytu,
- 3) oczyszczenie końcówek w akumulatorze;

C) czynności smarownicze, w szczególności smarowanie:

- 1) łożyska wałka rozdzielacza,
- 2) łożysk wałka twornika prądnicy,
- 3) łożysk wałka pompy wodnej i wentylatora,
- 4) łożyska wyciskowego sprzęgła,
- 5) wałków pedału sprzęgła i hamulca,
- 6) sworznia hamulca próżniowego,
- 7) połączeń drążków kierowniczych,
- 8) sworzni zwrotnic,
- 9) widełek wyłączających sprzęgło,
- 10) sworzni rozpięraczy szcęk hamulcowych,
- 11) połączeń cięgieł hamulca ręcznego,
- 12) przegubów wału napędowego, wałka wieloklinowego i łożyska podwieszenia wału,
- 13) sworzni zawieszonych resorów oraz wsporników ślizgaczy,
- 14) ruchomych części zaczepu holowniczego;

D) czynności kontrolno-przebiegowe, w szczególności sprawdzenie:

- 1) stanu osi i kół,
- 2) połączeń drążków kierowniczych,
- 3) luzu w mechanizmie kierowniczym,
- 4) stanu resorów, zawieszonych oraz zamocowania amortyzatorów,
- 5) połączeń wału napędowego,
- 6) stanu pochwy mostu napędowego i jego szczelności,
- 7) zamocowania tłumika i przewodów wydechowych,
- 8) szczelności i stanu pompy hamulcowej,
- 9) szczelności i stanu przewodów hamulcowych,
- 10) poziomu płynu hamulcowego w zbiorniku,
- 11) stanu cięgieł hamulca ręcznego,
- 12) luzu pedału sprzęgła i hamulca,
- 13) zamocowania wentylatora i naciągu paska klinowego,
- 14) pracy silnika na całym zakresie obrotów,
- 15) wskazań wskaźnika oleju,
- 16) przecieków oleju z silnika,
- 17) działania rozrusznika i prądnicy,
- 18) cewki zapłonowej, przerywacza, kondensatora, palca rozdzielacza i kopułki, wielkości odstępów na stykach i czystości styków,
- 19) zamocowania sprężarki,
- 20) szczelności skrzynki biegów,
- 21) stanu pancerza i linki szybkościomierza,
- 22) szczelności przewodów układu paliwowego,
- 23) stanu i działania sygnałów, świateł wewnętrznych i zewnętrznych,

- 24) ustawienia świateł reflektorów (w razie potrzeby),
- 25) działania wycieraczek i kierunkowskazów,
- 26) zamocowania siedzeń i bagażników wewnętrznych (w autobusach),
- 27) działania mechanizmu zamykającego drzwi (w autobusach),
- 28) stanu drzwi, klamek, zamków drzwiowych, zawiasów, poręczy i stopni, zamocowania błotników, zde-rzaków, drabinki i bagażnika na dachu,
- 29) stanu skrzyni ładunkowej, zamków mocujących boki i tył skrzyni oraz zamocowania skrzyni do podwozia,
- 30) wsporników i obłachowania nadwozia,
- 31) zamocowania koła zapasowego,
- 32) stanu zewnętrznej powłoki lakieru poszczególnych elementów nadwozia i podwozia.

IV. Zakres czynności pierwszej obsługi technicznej (OT-1) dla przyczep (naczep).

Pierwsza obsługa techniczna (OT-1) dla przyczep (naczep) obejmuje czynności wchodzące w zakres obsługi codziennej, a ponadto:

A) czynności obsługowo-smarownicze, w szczególności:

- 1) smarowanie zawieszonych resorów,
- 2) smarowanie przegubu dyszla,
- 3) smarowanie sworzni i rolek urządzenia obrotowego,
- 4) odwodnienie zbiornika powietrza hamulcowego (jeżeli posiada osadnik);

B) czynności kontrolno-przebiegowe, w szczególności sprawdzenie:

- 1) zamocowania zaczepu holowniczego,
- 2) łącznika przewodów elektrycznych,
- 3) resorów i zawieszonych,
- 4) szczelności łączników i przewodów hamulcowych,
- 5) kół przednich i tylnych,
- 6) ramy i urządzenia obrotowego osi przedniej,
- 7) skrzyni ładunkowej, zawiasów i zamków.

V. Zakres czynności drugiej obsługi technicznej (OT-2) dla pojazdów samochodowych.

Druga obsługa techniczna (OT-2) dla pojazdów obejmuje czynności wchodzące w zakres pierwszej obsługi technicznej (OT-1), a ponadto:

A) czynności obsługowe monterskie:

- 1) odwodnienie zbiornika sprężonego powietrza i mechanizmu wspomagającego,
- 2) wyregulowanie luzów zaworowych,
- 3) usunięcie luzu na łożyskach piast kół,
- 4) wyregulowanie hamulca ręcznego;

B) czynności obsługowe elektromonterskie:

- 1) czyszczenie komutatorów prądnicy i rozrusznika,
- 2) czyszczenie styków zwory głównej rozrusznika,
- 3) przegląd zamocowania wyłącznika, regulatorów, napięcia i natężenia oraz sprawdzenie działania,
- 4) dokręcenie zacisków połączeń przewodów instalacji elektrycznej pomiędzy akumulatorem, rozrusznikiem i prądnicą,

C) czynności smarownicze:

- 1) uzupełnienie oleju w skrzynce biegów i w tylnym moście (w miarę potrzeby),
- 2) smarowanie połączeń dźwigni zmiany biegów,
- 3) uzupełnienie smaru w łożyskach kół przednich i tylnych (w miarę potrzeby),
- 4) smarowanie ruchomych części nadwozia, tj. klamek, zamków, zawiasów itp.;

D) czynności kontrolno-przeglądowe, w szczególności sprawdzenie:

- 1) napięcia poszczególnych ogniw akumulatora,
- 2) stanu przewodów instalacji zapłonowej, świec, odstepu między elektrodami,
- 3) działania i połączeń cięgieł amortyzatorów,
- 4) mechanizmu układu napędowego oraz bicia kół,
- 5) ustawienia zbieżności kół przednich,
- 6) zamocowania obudowy mechanizmu kierowniczego,
- 7) stanu ramy,
- 8) zamocowania silnika,
- 9) zamocowania chłodnicy i szczelności układu chłodzenia,
- 10) połączeń i cięgieł zmiany biegów,
- 11) wtryskiwaczy (w silnikach wysokoprężnych).

VI. Zakres czynności obsługi sezonowej przygotowującej pojazd samochodowy do eksploatacji w okresie zimowym (OZ).

1. Obsługa sezonowa przygotowująca pojazd samochodowy do eksploatacji w okresie zimowym obejmuje:

- 1) usunięcie kamienia kotłowego w układzie chłodzenia i sprawdzenie jego szczelności oraz ewentualne napełnienie mieszanką przeciw zamarzaniu,
- 2) zmianę oleju silnikowego i olejów przekładniowych

na zimowe wraz z przepłukaniem miski i układu olejenia silnika,

- 3) uszczelnienie kabiny kierowcy oraz zabezpieczenie przedniej szyby przed zamarzaniem,
- 4) przygotowanie do uruchomienia urządzeń ogrzewania nadwozia,
- 5) w razie potrzeby wyposażenie pojazdu w łańcuchy przeciwslizgowe, pokrowiec na chłodnicę, łopatę i kliny pod koła,
- 6) zabezpieczenie podwozia przed korozją (np. natrysk płynem antykorozyjnym).

2. Na pojazdach z silnikiem o zapłonie samoczynnym, zasilanym olejem napędowym, zaleca się osłaniać przewody paliwowe izolacją cieplną.

3. Na okres zimowy zaleca się umieszczać akumulatory w drewnianych skrzynkach o podwójnych ściankach, a przestrzeń między ściankami wypełniać materiałem izolacyjnym (np. papierem, watą szklaną, wojłokiem itp.).

VII. Zakres czynności obsługi sezonowej przygotowującej pojazd samochodowy do eksploatacji w okresie letnim (OL).

Obsługa sezonowa przygotowująca pojazd samochodowy do eksploatacji w okresie letnim obejmuje:

- 1) usunięcie i przekazanie do przechowania mieszanki przeciw zamarzaniu wody, przemycie układu chłodzenia i sprawdzenie jego szczelności,
- 2) zmianę oleju silnikowego i olejów przekładniowych na letnie wraz z przepłukaniem miski i układu olejenia silnika,
- 3) zdjęcie i przekazanie do przechowania specjalnego wyposażenia zimowego.

Załącznik nr 2.

ORIENTACYJNE WSKAŹNIKI PRACOCHELONNOŚCI OBSŁUGI TECHNICZNEJ I NAPRAW BIEŻĄCYCH

Lp.	Rodzaj pojazdu	Pracochłonność w roboczogodzinach						
		obsługa codzienna		OT - 1	OT - 2	OZ lub OL	naprawy bieżące na 1000 km przebiegu pojazdu	
		w całości	w tym czynności zdawczo-odbiorcze				system indywidualny	system wymiany zespołów
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Samochody osobowe	0,8-1,2	20 min	4,5-6,0	16-20	3,5-4,0	14-18	11-15
2	Samochody ciężarowe i sanitarne o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 2,5 t łącznie	0,8-1,2	20 min	4,0-6,0	14-20	3,5-4,0	14-20	11-15
3	Samochody ciężarowe z silnikiem niskoprężnym o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 2,5 t	0,6-0,9	20 min	4,5-7,0	16-20	3,5	15-20	11-15

Lp.	Rodzaj pojazdu	Pracochłonność w roboczogodzinach						
		obsługa codzienna		OT - 1	OT - 2	OZ lub OL	naprawy bieżące na 1000 km przebiegu pojazdu	
		w całości	w tym czynności zdawczo-odbiorcze				system indywidualny	system wymiany zespołów
1	2	3	4	5	6	7	8	9
4	Samochody ciężarowe z silnikiem wysokoprężnym o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:							
	a) do 2,5 t łącznie	0,8—1,1	20 min	6,0—7,0	20—22	4,0	15—20	11—15
	b) powyżej 2,5 t do 8 t łącznie	0,8—1,2	20 min	7,0—8,0	23—25	4,5	16—21	12—16
	c) powyżej 8 t	1,0—1,4	20 min	8,0—10	26—32	5,0	18—22	14—17
5	Autobusy z silnikiem niskoprężnym o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:							
	a) do 2,5 t łącznie	0,9—1,2	20 min	4,5—6,5	16—20	3,5—4,0	18—22	15—18
	b) powyżej 2,5 t	1,0—1,6	30 min	8,0—10,0	21—26	3,5—4,0	20—27	16—22
6	Autobusy z silnikiem wysokoprężnym	1,4—1,8	30 min	8,0—11,0	27—35	5,0	24—30	19—24
7	Autobusy wymienione w pkt 6 z automatyczną skrzynką biegów	2,0—2,8	30 min	11,0—13,0	35—40	5,0	25—32	20—26
8	Ciągniki siodłowe z naczepą:							
	a) z silnikiem niskoprężnym	0,7—1,0	20 min	5,5—6,5	18—20	3,5	16—21	12—16
	b) z silnikiem wysokoprężnym	0,8—1,2	20 min	8,0—10,0	26—32	5,0	18—22	14—17
9	Ciągniki samochodowe (balastowe)	1,0—1,2	20 min	5,0—6,0	16—17	4,0	13—18	10—14
10	Ciągniki wolnobieżne typu rolniczego	0,5—0,7	20 min	3,0	9,0	3,5	8—12	7—11
11	Przyczepy (naczepy) ciężarowe:							
	a) z hamulcami zespolonymi	0,4—0,5	—	2,0—2,5	—	—	4,5	—
	b) inne	0,3	—	1,0	—	—	2,4	—
12	Przyczepy autobusowe z hamulcami zespolonymi	1,0—1,2	—	2,5—3,0	—	—	7—12	—

Uwaga: Pracochłonność podana w rubryce 3 nie zawiera roboczogodzin potrzebnych do dokonania naprawy wybudowanych zespołów i podzespołów.

Załącznik nr 3.

NORMY PODSTAWOWE PRZEBIEGU MIĘDZY NAPRAWCZEGO 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 łącznie	70	60	50
	b) powyżej 1 do 2 łącznie	90	80	70
	c) powyżej 2 do 3 łącznie	120	100	80
	d) powyżej 3	150	130	110
2	Samochody osobowe z silnikiem wysokoprężnym (bez względu na pojemność skokową)	170	150	130

Lp.	Rodzaj pojazdu samochodowego	Przebieg w tysiącach km dla pojazdu		
		nowego	po I naprawie głównej	po II naprawie głównej i następujących
1	2	3	4	5
3	Samochody ciężarowe i sanitarne z silnikiem niskoprężnym o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:			
	a) do 2,5 t włącznie	100	80	65
	b) powyżej 2,5 t	90	75	60
4	Autobusy z silnikiem niskoprężnym o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:			
	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
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 samouyładowczym (bez względu na dopuszczalny ciężar całkowity)	75	60	50
8	Samochody ciężarowe z silnikiem wysokoprężnym z urządzeniem samouyładowczym 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	600 godz. pracy silnika	500 godz. pracy silnika	450 godz. pracy silnika
	b) z silnikiem o mocy powyżej 12 KM	3000 godz. pracy silnika	2500 godz. pracy silnika	2000 godz. pracy silnika
	c) z silnikiem jednocylindrowym z głowicą żarową	3500 godz. pracy silnika	3000 godz. pracy silnika	2500 godz. 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. 3 lit. b): Jeżeli samochód marki „Star” jest wyposażony w silnik typu S-42, w okresie przebiegu międzynaprawczego takiego samochodu może być dokonana jedna naprawa główna silnika.

Uwaga do lp. 12: Dla motocykli eksploatowanych stale z wózkiem bocznym lub z przyczepą (tylną) normę przebiegu międzynaprawczego obniża się o 20%.