

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 28 sierpnia 1964 r.

w sprawie norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych.

Na podstawie art. 3 ust. 1 pkt 1 dekretu z dnia 29 października 1952 r. o gospodarowaniu artykułami obrotu towarowego i zaopatrzenia (Dz. U. z 1952 r. Nr 44, poz. 301 i z 1956 r. Nr 54, poz. 244) i § 1 ust. 1 zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 14 grudnia 1956 r. w sprawie przekazania uprawnień do wydawania przepisów o gospodarowaniu pojazdami samochodowymi, częściami zamiennymi i ogumieniem do tych pojazdów oraz o normowaniu zużycia materiałów pędnych w eksploatacji i obsłudze pojazdów samochodowych (Monitor Polski Nr 105, poz. 1209) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1.**Zakres stosowania zarządzenia.**

§ 1. 1. Przepisy zarządzenia stosuje się do 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 społecznych,
- zwanych dalej w skróceniu „jednostkami”.

2. Przepisów zarządzenia nie stosuje się do 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.

§ 2. Przepisy zarządzenia dotyczą:

- 1) wszystkich rodzajów pojazdów samochodowych z silnikami napędzanymi paliwem płynnym, używanych w transporcie drogowym, oraz samochodów specjalnych z takimi silnikami, innych niż wymienione w § 3 ust. 1

pkt 1; pojazdy te zwane są dalej w skróceniu „pojazdami”;

- 2) paliw płynnych do silników wymienionych w pkt 1:
- niskoprężnych (o zapłonie iskrowym),
 - wysokoprężnych (o zapłonie samoczynnym).
- zwanych dalej, w skróceniu „paliwami”.

§ 3. 1. Przepisy zarządzenia nie dotyczą:

- samochodów specjalnych i ciężarowych z nadwoziem specjalizowanym do przewozu określonych rodzajów ładunków (z wyjątkiem samochodów samowładowczych); w których nie jest możliwe wyraźne odgraniczenie ilości paliwa zużywanego na jazdę od ilości paliwa zużywanego do napędu urządzeń wmontowanych na stałe, zarówno w czasie jazdy, jak i w czasie postoju (np. dźwigi, sprzężarki, pompy, zamiatarki, polewarko-zmywarki, plugi odśnieżne, samochody asenizacyjne, samochody do bezpylnego przewozu nieczystości),
- pojazdów używanych do ciągnięcia lub pchania innych pojazdów toczących się po szynach albo do holowania barek na rzece lub kanale,
- pojazdów używanych do innych celów niż transportowe.

2. Do samochodów samowładowczych (ust. 1 pkt 1) zalicza się samochody ciężarowe bez względu na rodzaj nadwozia, posiadające urządzenia służące do mechanicznego wyładunku albo wyładunku i naładunku.

3. Zasady ustalania norm zużycia paliw oraz zasady kontroli zużycia i rozliczania z pobranego paliwa w stosunku do pojazdów wymienionych w ust. 1 zostaną określone odrębnie na wniosek właściwego ministra (kierownika urzędu centralnego).

4. Normy zużycia paliwa na jazdy próbne po naprawie pojazdu lub silnika określa zakład wykonujący naprawę.

Rozdział 2.

Ogólne zasady ustalania norm zużycia paliw płynnych.

§ 4. Ustala się „Normy podstawowe zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych”, stanowiące załącznik nr 1 do zarządzenia, zwane dalej, w skróceniu „normami podstawowymi”.

§ 5. 1. Jednostki obowiązane są:

- ustalać na podstawie norm podstawowych według zasad określonych w niniejszym zarządzeniu dla eksploatowanych przez siebie pojazdów normy określające największą dopuszczalną ilość paliwa potrzebną do jazdy w określonych warunkach eksploatacji wraz z rozruchem silnika i manewrowaniem pojazdu — jako normy zakładowe (§§ 7 i 8) lub jako normy wyjątkowe (§ 9),
- przeprowadzać w okresach nie dłuższych niż jeden rok rewizję ustalonych norm (pkt 1).

2. Nadrzędna jednostka organizacyjna może zarządzić w drodze nadzoru z własnej inicjatywy lub na wniosek wydziału komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej, (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa), właściwego ze względu na teren eksploatacji pojazdu, rewizję norm zakładowych lub wyjątkowych niezależnie od rewizji określonej w ust. 1 pkt 2.

3. Rewizja norm, wymieniona w ust. 1 pkt 2 i ust. 2, może być przeprowadzana:

- w trybie przewidzianym dla ustalania normy zakładowej lub wyjątkowej bądź

2) na podstawie analizy rzeczywistego zużycia paliwa w okresie letnim.

4. Normy zakładowe lub normy wyjątkowe należy ustalać:

- dla grup pojazdów eksploatowanych w zbliżonych warunkach i posiadających:
 - jednakowy silnik,
 - jednakowe przełożenie przekładni głównej,
 - jednakowy wymiar opon na kołach napędowych,
 - jednakowy dopuszczalny ciężar całkowity (największy dopuszczalny ciężar pojazdu z ładunkiem),
- indywidualnie — dla poszczególnych pojazdów, jeżeli nie są eksploatowane w zbliżonych warunkach lub nie posiadają jednakowych cech wymienionych w pkt 1.

5. Normy zakładowe lub wyjątkowe należy ustalać w terminie 30 dni od dnia objęcia pojazdu w posiadanie w celu jego eksploatacji. Do czasu ustalenia tych norm stosuje się do pojazdu odpowiednie normy podstawowe.

§ 6. 1. Normy zakładowe i wyjątkowe stanowią podstawę do planowania zaopatrzenia w paliwa oraz do obliczania oszczędności paliwa lub przekroczenia normy (przepału).

2. Rodzaje paliw dla poszczególnych marek i typów pojazdów należy stosować według instrukcji fabrycznych.

Rozdział 3.

Zasady ustalania norm zakładowych i wyjątkowych.

§ 7. 1. Normy zakładowe należy ustalać na podstawie rzeczywistych warunków eksploatacji na podstawie badania zużycia paliwa przeprowadzonego według instrukcji stanowiącej załącznik nr 2 do zarządzenia, wykorzystując dane dotyczące zużycia paliwa, wskazane przez producenta pojazdu.

2. Jednostki mogą stosować normy zakładowe ustalone w innej jednostce, położonej w tym samym powiecie lub mieście dla pojazdu tego samego typu i eksploatowanego w zbliżonych warunkach.

3. Normy zakładowe ustalone w sposób określony w ust. 1 i 2 mogą być stosowane w jednostce jedynie po zatwierdzeniu ich przez kierownika tej jednostki.

§ 8. 1. Norma zakładowa, z wyjątkiem wypadków określonych w ust. 2, może być niższa lub równa normie podstawowej w zależności od warunków eksploatacji pojazdu.

2. Jeżeli ze względu na warunki eksploatacji, a w szczególności:

- jazdę na krótkich odcinkach z częstymi postojami lub
- jazdę w miastach o dużym zagęszczeniu ruchu

— norma podstawowa okaże się niewystarczająca, kierownik jednostki może ustalić normę zakładową wyższą niż norma podstawowa w granicach do 10%, a dla autobusów w komunikacji miejskiej lub podmiejskiej do 15% i dla samochodów samowładowczych do 25% w stosunku do normy podstawowej.

§ 9. 1. Jeżeli norma zakładowa okaże się niewystarczająca, można ustalić normę wyjątkową w razie:

- koniczności używania pojazdu ciężarowego na krótkich odcinkach, nie przekraczających 1000 m. między kolejnymi punktami całkowitego lub częściowego naładunku lub rozładunku (w razie zwózki lub rozwózki);

- 2) konieczności ciągłego używania niższych biegów na trasach:
 - a) prowadzących po drogach grząskich, gruntowych nie ulepszonych lub błotnistych,
 - b) górskich o stromych wzniesieniach przekraczających 5%,
- 3) używania pojazdu do wywozu drewna z lasu.

2. Norma wyjątkowa może być ustalona wyłącznie na podstawie badania zużycia paliwa, przeprowadzonego według instrukcji wymienionej w § 7 ust. 1.

3. Norma wyjątkowa może być wyższa niż norma podstawowa w granicach:

- 1) do 25% — w wypadkach określonych w ust. 1 pkt 1,
- 2) do 40%, a dla samochodów samowładowczych do 60% — w wypadkach określonych w ust. 1 pkt 2 i 3.

4. Stosowanie normy wyjątkowej wymaga zgody wydziału komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) właściwego ze względu na teren eksploatacji pojazdu. Norma wyjątkowa może być stosowana jedynie w warunkach eksploatacji, dla których została ustalona.

5. Norma wyjątkowa nie może być ustalana dla pojazdów w okresie docierania.

Rozdział 4.

Zasady stosowania norm zużycia paliw płynnych.

§ 10. 1. Żadna techniczna niesprawność lub usterka pojazdu nie może uzasadniać uznawania przekroczenia normy za usprawiedliwione lub stosowania wyższych norm, przewidzianych dla trudniejszych warunków eksploatacji.

2. Pojazd, przekraczający normę zakładową lub wyjątkową z powodu niesprawności lub usterki technicznej, powinien być wycofany z eksploatacji i przywrócony do stanu technicznego zapewniającego zużycie paliwa w granicach norm odpowiadających rzeczywistym warunkom eksploatacji.

§ 11. 1. Norma zakładowa może być podwyższona:

- 1) jeżeli pojazd ciągnie przyczepę lub inny pojazd; w tym wypadku na każdą tonę dopuszczalnego ciężaru całkowitego ciągniętej przyczepy (również przyczepy kłonicowej) lub pojazdu można stosować dodatek do normy w granicach do 5%, jeżeli pojazd ciągnący posiada silnik niskoprężny (o zapłonie iskrowym), a w granicach do 3% — jeżeli pojazd ciągnący posiada silnik wysokoprężny (o zapłonie samoczynnym);
- 2) w granicach do 5%, jeżeli pojazd:
 - a) wykonał normę przebiegu międzynaaprawczego, a nie został oddany do naprawy głównej, lub
 - b) znajduje się w okresie docierania.

2. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się:

- 1) gdy pojazd ciągnie naczepę,
- 2) gdy wysokość ustalonej normy zakładowej dla pojazdu uwzględnia już pracę związaną z ciągnięciem przyczepy.

§ 12. 1. Jeżeli w okresie zimowym (od 1 listopada do 31 marca) warunki atmosferyczne powodują zwiększone zużycie paliwa w stosunku do zużycia występującego w okresie letnim, kierownik jednostki, w zależności od warunków atmosferycznych, może uznać przekroczenie normy zakładowej lub wyjątkowej za usprawiedliwione w granicach do 10% tej normy.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania w wypadku, gdy wskutek braku normy zakładowej lub wyjątkowej z konieczności norma taka zostanie ustalona w okresie zimowym.

3. W wypadku wymienionym w ust. 2 po upływie okresu zimowego należy ustalić nową normę.

§ 13. 1. Jeżeli ciągnik siodłowy jedzie bez naczepy, normę zakładową lub wyjątkową w stosunku do tego ciągnika należy obniżyć o 20%.

2. Przy jeździe szkolnej z uczniami szkolonymi na kierowców należy stosować odpowiednią normę podstawową, przy czym każdą godzinę jazdy szkoleniowej należy przyjmować za 30 km wykonanego przebiegu.

§ 14. 1. Jeżeli pojazd bierze bezpośredni udział w zwalczaniu klęsk żywiołowych, w związku z czym zachodzi potrzeba przebijania się przez zasypy śnieżne lub przejeżdżania na długich odcinkach przez tereny zalane wodą w czasie powodzi, albo jest używany w innych akcjach ratunkowych mających na celu niesienie pomocy zagrożonym, zużycie paliwa może być nie normowane.

2. W wypadkach wymienionych w ust. 1 rzeczywiste zużycie paliwa należy uznać za usprawiedliwione na podstawie protokołu stwierdzającego w odniesieniu do określonej jazdy, że odbywała się ona w warunkach nie objętych normowaniem. Protokół taki powinien zawierać opis warunków, w jakich odbyła się jazda.

3. Protokół wymieniony w ust. 2, po zatwierdzeniu przez kierownika jednostki, powinien być dołączony do dokumentów, na podstawie których dokonano rozliczenia zużycia paliwa.

§ 15. W razie wykonywania określonej pracy przewozowej w warunkach powodujących zużycie paliwa przekraczające granice normy wyjątkowej, jaka może być ustalona zgodnie z przepisami § 9 ust. 3, wydział komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa), właściwy ze względu na miejsce eksploatacji pojazdu, może na wniosek kierownika jednostki uznać takie zużycie za usprawiedliwione.

Rozdział 5.

Wskaźniki zużycia olejów i smarów.

§ 16. 1. Wymiany oleju silnikowego i przekładniowego należy dokonywać według zasad określonych w przepisach o planowo-zapobiegawczej obsłudze technicznej i naprawie pojazdów samochodowych.

2. Całkowite dopuszczalne zużycie oleju silnikowego potrzebnego zarówno do bieżącego uzupełnienia ubytku w silniku, jak i na okresowe wymiany oleju, nie powinno przekraczać 3% zużycia paliwa dla silników niskoprężnych (o zapłonie iskrowym) lub 4% zużycia paliwa dla silników wysokoprężnych (o zapłonie samoczynnym).

3. Zużycie oleju przekładniowego nie powinno przekraczać 0,8% zużycia paliwa w razie eksploatacji pojazdów z silnikami niskoprężnymi (o zapłonie iskrowym) i 1,2% zużycia paliwa w razie eksploatacji pojazdów z silnikami wysokoprężnymi (o zapłonie samoczynnym).

4. Zużycie smarów stałych (w kg) nie powinno przekraczać 0,3% zużycia paliwa w razie eksploatacji pojazdów z silnikami niskoprężnymi (o zapłonie iskrowym) oraz 0,5% zużycia paliwa w razie eksploatacji pojazdów z silnikami wysokoprężnymi (o zapłonie samoczynnym), po przeliczeniu ilości zużytego paliwa z litrów na kilogramy.

5. Ustala się wskaźnik zwrotu zużytego oleju silnikowego w wysokości co najmniej 25% w stosunku do ilości nabywanego oleju silnikowego świeżego.

6. W razie dokonywania wymiany oleju silnikowego w punktach sprzedaży Centrali Produktów Naftowych nabywca obowiązany jest zwrócić olej zużyty w ilości uzyskanej z opróżnienia układu olejenia.

Rozdział 6.

Zasady rozliczania kierowców z pobranego paliwa.

§ 17. 1. Jednostki obowiązane są bieżąco wpisywać w kartach drogowych ilość paliwa pobieranego przez kierowcę oraz numer kwitu lub rachunku, na podstawie którego paliwo zostało pobrane.

2. Pobranie paliwa kierowca obowiązany jest pokwitować.

3. Rozliczenia kierowcy z pobranego paliwa należy dokonywać raz w miesiącu.

4. Rozliczenia kierowcy z pobranego paliwa należy dokonywać przez porównanie ilości paliwa rzeczywiście zużytego w okresie rozliczeniowym z ilością paliwa, które pojazd powinien był zużyć w tym okresie.

5. W celu ustalenia ilości rzeczywiście zużytego paliwa w okresie rozliczeniowym należy:

- 1) ustalić ilość paliwa pozostałego w zbiorniku w chwili dokonywania rozliczenia,
- 2) ustalić ilość paliwa pobranego przez kierowcę w okresie rozliczeniowym,
- 3) odnotować ilość paliwa pozostałego w zbiorniku w chwili dokonywania poprzedniego rozliczenia,
- 4) zsumować ilości paliwa ustalone zgodnie z pkt 2 i 3 i od sumy tej odjąć ilość paliwa ustaloną zgodnie z pkt 1.

6. Ilość paliwa, którą pojazd powinien był zużyć w okresie rozliczeniowym, powinna być obliczona na podstawie ilości kilometrów przejechanych w danym okresie oraz zatwierdzonej dla danego pojazdu normy.

7. Jeżeli w wyniku rozliczenia się okaże, że ilość rzeczywiście zużytego paliwa jest mniejsza od ilości paliwa, którą pojazd powinien był zużyć w danym okresie (ust. 6), różnica tych ilości oznacza oszczędność. Jeżeli ilość rzeczywiście zużytego paliwa jest większa od ilości, którą pojazd powinien był zużyć, to różnica tych ilości oznacza zużycie paliwa ponad normę (przepeł).

8. Ilość kilometrów przejechaną przez pojazd (ust. 6) ustala się na podstawie zabezpieczonego i sprawnie działającego licznika. Za okres niesprawności licznika lub braku jego zabezpieczenia nie wolno uznawać oszczędności zużycia paliwa.

9. Zabezpieczenie licznika polega na zaopatrzeniu w płomy samego licznika oraz jego mechanizmu napędowego w sposób uniemożliwiający samowolne manipulowanie tymi mechanizmami.

10. Przepisy ust. 8 i 9 nie mają zastosowania do pojazdów, w których konstrukcji nie są przewidziane liczniki kilometrów. Ilość kilometrów przejechanych przez takie pojazdy oblicza się, przyjmując za każdą godzinę pracy pojazdu 15 km przebiegu.

Rozdział 7.

Osoby zobowiązane do stosowania i przestrzegania norm zużycia paliw płynnych.

§ 18. Do stosowania i przestrzegania norm zużycia paliw płynnych oraz innych przepisów zarządzenia zobowiązani są:

- 1) kierownicy jednostek organizacyjnych nadrzędnych — w zakresie nadzoru nad prawidłowym i terminowym ustaleniem norm zużycia paliw płynnych oraz właściwym ich stosowaniem,
- 2) kierownicy jednostek; do ich obowiązków należy ustalenie norm we właściwym terminie, zapoznanie pracowników z normami oraz wstrzymywanie we właściwym czasie użytkowania pojazdów przekraczających normy w celu przywrócenia tym pojazdom właściwego stanu technicznego; w szczególności kierownicy ci są zobowiązani do:
 - a) zorganizowania kontroli, umożliwiającej ujawnienie nadmiernego zużycia paliwa możliwie bezpośrednio po jego powstaniu,
 - b) ustalenia normy zużycia paliwa zgodnie z przepisami zarządzenia,
 - c) niezwłocznego usunięcia przyczyn przekroczenia normy;
- 3) kierowcy pojazdów; do ich obowiązków należy w szczególności:
 - a) użytkowanie wyłącznie pojazdów będących w stanie sprawności technicznej, ze sprawnie działającym licznikiem kilometrów (z wyjątkiem wypadku, gdy licznik kilometrów nie jest przewidziany w konstrukcji pojazdu),
 - b) rzetelne i zgodne z rzeczywistością zapisywanie w kartach drogowych przebiegów i czasu użytkowania (pracy) pojazdu,
 - c) rzetelne i dokładne wykonywanie pomiaru zużytego paliwa,
 - d) niezwłoczne zawiadomienie zwierzchnika o przekroczeniu normy zużycia paliwa; jeżeli zwierzchnik, zawiadomiony przez kierowcę o przekroczeniu normy zużycia paliwa, zleci kierowcy dalszą eksploatację pojazdu, ponosi odpowiedzialność za paliwo zużyte ponad normę;
- 4) osoby odpowiedzialne w danej jednostce za gospodarkę samochodową i zaopatrzenie pojazdów w paliwo; do ich obowiązków należy w szczególności:
 - a) rzetelne i dokładne wykonywanie pomiaru ilości wydanego i zużytego paliwa,
 - b) dokładne obliczanie zużycia paliwa przypadającego według normy oraz dokładne rozliczanie kierowcy z pobranego paliwa.

Rozdział 8.

Przepisy przejściowe i końcowe.

§ 19. Dla pojazdów pozostających w eksploatacji w dniu wejścia w życie niniejszego zarządzenia normy zakładowe lub wyjątkowe, zgodne z przepisami zarządzenia, powinny być ustalone w terminie 2 miesięcy od tej daty. Do czasu ustalenia tych norm należy do wymienionych pojazdów stosować normy dotychczasowe.

§ 20. Traci moc zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 listopada 1959 r. w sprawie norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych (Monitor Polski z 1959 r. Nr 100, poz. 533 i z 1961 r. Nr 72, poz. 307).

§ 21. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Minister Komunikacji: P. Lewiński

Załącznik nr 1 do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 sierpnia 1964 r. (poz. 282).

NORMY PODSTAWOWE ZUŻYCIA PALIW PŁYNNYCH W EKSPLOATACJI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Tablica 1.

Normy podstawowe zużycia paliw płynnych dla niektórych pojazdów samochodowych produkcji krajowej.

Lp.	Rodzaj, marka i typ pojazdu	Norma w litrach na 100 km przebiegu pojazdu z silnikiem	
		nisko- prężnym	wysoko- prężnym
1	Samochód osobowy i sanitarny marki FSO „Warszawa” (wszystkie typy)	13	—
2	Dostawcze samochody ciężarowe oraz pochodne od nich samochody sanitarne i autobusy: 1) FSO „Pick-up” (wszystkie typy) 2) FSC „Żuk” (wszystkie typy) 3) „Nysa” (wszystkie typy)	13	—
		14	—
		14	—
3	Samochody ciężarowe: 1) FSC „Lublin” typ M-51 2) „Star” typ 20, 21, 25, 25 L 3) „Star” typ W-14, W-21, W-25 4) „Star” typ C-60/D-60 i C-25/D-60. 5) „Żubr” typ A-80	23	—
		25	—
		26	—
		31	—
		—	35
4	Autobusy: 1) SFA SAN z silnikiem typu S-42 i S-472 2) SFA SAN z silnikiem typu S-47 3) SFA SAN z silnikiem typu S-53 4) „Jelcz” 5) przegubowe (Jelcz-Karosa)	28	—
		30	—
		—	24
		—	28
		—	42

Tablica 2.

Normy podstawowe zużycia paliw płynnych dla pojazdów samochodowych z silnikiem niskoprężnym (o zapłonie iskrowym) nie wymienionych w tablicy 1.

Lp.	Rodzaj pojazdu	Norma w litrach na 100 km
1	Samochody osobowe, sanitarne i pochodne od samochodów osobowych dostawcze samochody ciężarowe, jeżeli dopuszczalny ciężar całkowity tych ostatnich nie przekracza 2,5 t, z silnikiem o pojemności skokowej: 1) do 0,7 l włącznie 2) powyżej 0,7 l do 0,9 l włącznie 3) powyżej 0,9 l do 1,3 l włącznie 4) powyżej 1,3 l do 1,8 l włącznie 5) powyżej 1,8 l do 2,1 l włącznie 6) powyżej 2,1 l do 2,9 l włącznie 7) powyżej 2,9 l do 3,4 l włącznie 8) powyżej 3,4 l do 4,0 l włącznie 9) powyżej 4 l do 5 l włącznie 10) powyżej 5 l	6
		8
		9
		11
		12
		13
		15
		18
		22
		25
2	Samochody ciężarowe oraz specjalne i sanitarne pochodne od samochodów ciężarowych, jak również ciągniki siodłowe z naczepą o dopuszczalnym ciężarze całkowitym: 1) powyżej 2,5 t do 3,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej: a) powyżej 1 l do 1,8 l włącznie	13
		13

Lp.	Rodzaj pojazdu	Norma w litrach na 100 km
	b) powyżej 1,8 l do 2,5 l włącznie c) powyżej 2,5 l	15 23
	2) powyżej 3,5 t do 5,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej: a) do 2,5 l włącznie b) powyżej 2,5 l	18 23
	3) powyżej 5,5 t do 8,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej: a) do 4,5 l włącznie b) powyżej 4,5 l	25 33
	4) powyżej 8,5 t	36
3	Autobusy o dopuszczalnym całkowitym ciężarze, licząc po 75 kg na pasażera z bagażem w ruchu międzymiastowym i 65 kg w ruchu miejskim i podmiejskim: 1) do 3 t włącznie 2) powyżej 3 t do 6 t włącznie 3) powyżej 6 t do 9 t włącznie 4) powyżej 9 t	14 20 28 36
4	Motocykle (skutery): 1) z silnikiem dwusuwowym o pojemności skokowej: a) do 100 cm ³ włącznie b) powyżej 100 cm ³ do 200 cm ³ włącznie c) powyżej 200 cm ³ do 250 cm ³ włącznie d) powyżej 250 cm ³ 2) z silnikiem czterosuwowym o pojemności skokowej: a) do 250 cm ³ włącznie b) powyżej 250 cm ³ do 350 cm ³ włącznie c) powyżej 350 cm ³	2,5 3 3,5 4 3,5 4 5
5	Ciągniki benzynowe typu rolniczego używane w transporcie drogowym	norma zakładowa bez ograniczeń

Tablica 3.

Normy podstawowe zużycia paliw płynnych dla pojazdów samochodowych z silnikiem wysokoprężnym (o zapłonie samoczynnym) nie wymienionych w tablicy 1.

Lp.	Rodzaj pojazdu	Norma w litrach na 100 km
1	Samochody osobowe, sanitarne i pochodne od samochodów osobowych dostawcze samochody ciężarowe, o ile dopuszczalny ciężar całkowity tych ostatnich nie przekracza 2 t, z silnikiem o pojemności skokowej: 1) do 1,3 l włącznie 2) powyżej 1,3 l	7 10
2	Samochody ciężarowe oraz specjalne i sanitarne, pochodne od samochodów ciężarowych, jak również ciągniki siodłowe z naczepą o dopuszczalnym ciężarze całkowitym: 1) do 2,5 t włącznie 2) powyżej 2,5 t do 4 t włącznie 3) powyżej 4 t do 6 t włącznie 4) powyżej 6 t do 8 t włącznie 5) powyżej 8 t do 10 t włącznie 6) powyżej 10 t do 12 t włącznie 7) powyżej 12 t do 15 t włącznie 8) powyżej 15 t	10 12 15 16 20 25 30 35
3	Ciągniki typu rolniczego używane w transporcie drogowym: 1) z silnikiem o mocy do 20 KM włącznie: a) jeżeli ciągnik porusza się luzem lub z całkowitym ciężarem ciągnionym do 2 t włącznie	13

Lp.	Rodzaj pojazdu	Norma w litrach na 100 km
	b) jeżeli ciągnik porusza się z całkowitym ciężarem ciągnionym powyżej 2 t 2) z silnikiem o mocy powyżej 20 KM: a) jeżeli ciągnik porusza się luzem z całkowitym ciężarem ciągnionym do 3 t włącznie b) jeżeli ciągnik porusza się z całkowitym ciężarem ciągnionym powyżej 3 t 3) ciągnik Ursus-45 i Lanz Bulldog wyposażony w silnik z głowicą żarową: a) jeżeli ciągnik porusza się luzem lub z całkowitym ciężarem ciągnionym do 2 t włącznie b) jeżeli ciągnik porusza się z całkowitym ciężarem ciągnionym: powyżej 2 t do 5 t włącznie powyżej 5 t do 10 t włącznie powyżej 10 t	17 13 24 33 37 40 52
4	Ciągniki typu samochodowego (balastowe) ze sprzęgłem dwuszowym: 1) ciągnik z silnikiem o mocy do 80 KM włącznie: a) jeżeli ciągnik porusza się luzem lub z całkowitym ciężarem ciągnionym do 3 t włącznie b) jeżeli ciągnik porusza się z całkowitym ciężarem ciągnionym powyżej 3 t 2) ciągnik z silnikiem o mocy powyżej 80 KM do 125 KM włącznie: a) jeżeli ciągnik porusza się luzem lub z całkowitym ciężarem ciągnionym do 5 t włącznie b) jeżeli ciągnik porusza się z całkowitym ciężarem ciągnionym powyżej 5 t 3) ciągnik z silnikiem o mocy powyżej 125 KM	27 34 37 59 norma zakładowa bez ograniczeń
5.	Autobusy o dopuszczalnym całkowitym ciężarze licząc po 75 kg na pasażera z bagażem w ruchu międzymiastowym i po 65 kg w ruchu miejskim i podmiejskim: 1) do 3 t włącznie 2) powyżej 3 t do 6 t włącznie 3) powyżej 6 t do 9 t włącznie 4) powyżej 9 t do 11 t włącznie 5) powyżej 11 t do 14 t włącznie 6) powyżej 14 t do 19 t włącznie 7) powyżej 19 t	12 14 19 23 28 30 40

Uwagi do tabelicy 3 lp. 2. Dla ciągników Ursus 45 i Lanz-Bulldog w czasie pracy silnika na postoju bez obciążenia należy przyjmować za normę zakładową zużycia paliwa 1,9 litra na jedną godzinę pracy silnika.

Załącznik nr 2 do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 sierpnia 1964 r. (poz. 282).

INSTRUKCJA O PRZEPROWADZANIU BADANIA ZUŻYCIA PALIWA

§ 1. Zasady ogólne.

1. Badanie zużycia paliwa, zwane dalej w skróceniu „badaniem”, należy przeprowadzać:

- 1) w celu ustalenia lub rewizji normy zakładowej albo wyjątkowej,
- 2) w razie zgłoszenia przez kierowcę przekroczenia normy zakładowej lub wyjątkowej (przepału).

2. Badanie (ust. 1), przeprowadza w obecności zainteresowanego kierowcy komisja powołana przez kierownika jednostki. W skład komisji wchodzi:

- 1) pracownik jednostki posiadający kwalifikacje w zakresie techniki samochodowej,

- 2) doświadczony kierowca nie zainteresowany bezpośrednio danym pojazdem,

- 3) przedstawiciel rady zakładowej (w miarę możliwości techniczny specjalista samochodowy).

3. W razie braku specjalistów wymienionych w ust. 2 pkt 1 i 2 można powołać uprawnionego rzeczoznawcę, który dokona badania (ust. 1) w obecności zainteresowanego kierowcy oraz przedstawiciela rady zakładowej.

4. Komisja lub uprawniony rzeczoznawca (ust. 3) ustala wynik badania w protokole, który powinien zawierać w szczególności następujące dane:

- 1) imiona i nazwiska osób przeprowadzających badanie,
- 2) datę przeprowadzania badania oraz jego cel,

- 3) rodzaj, markę, typ i numer rejestracyjny badanego pojazdu,
- 4) stwierdzenie technicznej sprawności pojazdu, jeżeli celem badania jest ustalenie normy zakładowej lub wyjątkowej,
- 5) określenie trasy, na której przeprowadzono badanie, jej długość i stan nawierzchni (sucha, mokra),
- 6) temperaturę powietrza, przy której przeprowadzono badanie,
- 7) rodzaj urządzenia zastosowanego do pomiaru zużycia paliwa,
- 8) ilość zużytego paliwa w litrach oraz w przeliczeniu na 100 km przebiegu,
- 9) wnioski,
- 10) podpisy członków komisji (uprawnionego rzeczoznawcy).

5. W wypadku wymienionym w ust. 1 pkt 2 komisja (uprawniony rzeczoznawca) ustala przyczynę przekroczenia normy zakładowej lub wyjątkowej oraz stawia wniosek co do sposobu usunięcia tej przyczyny.

§ 2. Warunki techniczne.

1. Jeżeli badanie wymaga przeprowadzenia jazdy próbnej, należy wykonywać ją na drodze:

- 1) możliwie poziomej,
- 2) o nawierzchni ulepszonej (asfalt, beton, kostka) możliwie równej, nie zabłoconej i nie pokrytej śniegiem.

2. Do badań wykonywanych w wypadku wymienionym w § 1 ust. 1 pkt 1 należy:

- 1) używać całkowicie sprawnych pojazdów po okresie docierania,
- 2) wyznaczać trasy, na których norma zakładowa lub wyjątkowa będzie miała zastosowanie.

3. Szybkość pojazdu podczas badania nie powinna przekraczać 2/3 największej szybkości możliwej do rozwinięcia przez dany pojazd na biegu bezpośrednim, o ile warunki drogowe nie wymagają stosowania niższego biegu, nie przekraczając jednak szybkości określonej przepisami o ruchu na drogach publicznych dla danej trasy lub rodzaju pojazdu.

4. Przed rozpoczęciem badania należy ustalić prawidłowość wskazań licznika kilometrów pojazdu przeznaczonego do badania. Ewentualny błąd licznika określa wskaźnik, który otrzymuje się przez podzielenie odległości rzeczywistej przez odległość odmierzoną przez licznik na prostym odcinku drogi. Wskaźnik ten może być mniejszy lub większy od jedności, a jeżeli jest równy jedności, oznacza to, że wskazania licznika są bezbłędne.

5. Pomiar ilości paliwa zużywanego podczas badania należy wykonywać przez zastosowanie urządzeń pomiarowych. Wyjątkowo dopuszcza się pomiar ilości zużytego paliwa metodą pełnego zbiornika. W tym wypadku pomiar należy wykonywać z największą starannością przez dokładny pomiar uzupełnionego paliwa za pomocą wyskalowanej listwy, po ustawieniu pojazdu poziomo według poziomnicy.

§ 3. Okres wykonywania badań.

1. Badania podejmowane w celu ustalenia normy zakładowej lub wyjątkowej należy wykonywać w zasadzie w okresie od 1 kwietnia do 1 października.

2. Wszelkie badania należy wykonywać przy pogodzie możliwie bezwietrznej i przy temperaturze umiarkowanej, właściwej dla danego okresu.

§ 4. Długość trasy badania.

1. Długością trasy badania jest cała odległość przejechana przez pojazd od rozpoczęcia do zakończenia badania, łącznie z dojazdami od miejsca postoju pojazdu do wybranego do badań odcinka drogi i z powrotem do miejsca postoju pojazdu.

2. Wybrany do badań odcinek drogi powinien posiadać długość co najmniej 20 km.

3. Przy wykonywaniu badania wybrany odcinek drogi należy przejechać w obu kierunkach; w ten sposób odległość jazdy na wybranym odcinku powinna wynosić co najmniej $2 \times 20 = 40$ km, nie licząc długości dojazdów.

4. Jeżeli badanie wykonywane jest przy zastosowaniu urządzeń pomiarowych, długość trasy, na której przeprowadza się badanie, może być o połowę mniejsza niż wymienione w ust. 2 i 3.

§ 5. Obciążenie pojazdu.

Podczas wykonywania badania pojazd przeznaczony do przewozu osób powinien być obciążony w granicach 3/4 ciężaru odpowiadającego dopuszczalnej do przewozu liczbie osób, wpisanej w dowodzie rejestracyjnym, a pojazd przeznaczony do przewozu ładunków — połową ciężaru odpowiadającego jego ładowności, wpisanej w dowodzie rejestracyjnym.

§ 6. Kolejność czynności badania.

1. Badanie rozpoczyna się w miejscu postoju pojazdu przeznaczonego do badania.

2. W miejscu postoju należy:

- 1) ustalić stan licznika kilometrów,
- 2) obciążyć pojazd (§ 5),
- 3) ustalić stan paliwa w zbiorniku lub w zbiorniczku pomiarowym,
- 4) rozgrzać silnik (zużycie paliwa na rozgrzanie silnika wlicza się do pomiaru),
- 5) manewrować pojazdem w sposób najbardziej racjonalny, aby nie spowodować nienormalnie dużego zużycia paliwa na wykonanie manewrów przy wyjeździe.

3. Na trasie badania należy:

- 1) jechać z możliwie jednakową umiarkowaną szybkością (§ 2 ust. 3),
- 2) nie tracić czasu przy ewentualnej zmianie kierunku jazdy.

4. Po przebyciu trasy badania należy:

- 1) ustalić stan licznika kilometrów,
- 2) ustalić ilość zużytego paliwa w litrach, zaokrąglając do pół litra,
- 3) wyniki badania wpisać do protokołu badania zużycia paliwa.

§ 7. Ustalenie wyników badania.

1. W celu ustalenia zużycia paliwa przypadającego na 100 km przebiegu należy podzielić ilość zużytego paliwa w czasie badania przez rzeczywistą długość przejechanej drogi w kilometrach i iloraz pomnożyć przez 100.

2. Jeżeli zużycie paliwa przypadającego na 100 km okaże się wyższe niż odpowiednia norma podstawowa — gdy celem badania jest ustalenie normy zakładowej, lub wyższa niż norma zakładowa lub wyjątkowa — gdy celem badania jest sprawdzenie przepału, badanie należy powtórzyć po usunięciu przyczyn nadmiernego zużycia. Jeżeli celem badania jest ustalenie normy zakładowej, wówczas — w razie posiadania innego pojazdu tego samego typu — pożądane jest wykonanie powtórnego badania przy użyciu innego pojazdu.