

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 28 czerwca 1966 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 z 1956 r. Nr 105, poz. 1209 i z 1961 r. Nr 80, poz. 334) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1.

Zakres stosowania zarządzenia.

§ 1. 1. Przepisy zarządzenia stosuje się do jednostek gospodarki uspołecznionej eksploatujących pojazdy samochodowe, 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, zwanych dalej w skróceniu „pojazdami”,
- 2) paliw płynnych do silników wymienionych w pkt 1:
 - a) niskoprężnych (o zapłonie iskrowym),
 - b) wysokoprężnych (o zapłonie samoczynnym)
 — zwanych dalej w skróceniu „paliwami”.

Rozdział 2.

Ogólne zasady ustalania norm zużycia paliw.

§ 3. 1. Ustala się „Normy podstawowe zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych”, stano-

wiące załącznik nr 1 do zarządzenia, zwane dalej w skróceniu „normami podstawowymi”.

2. Dla pojazdów o wyjątkowej, zmienionej lub przestarzałej konstrukcji Minister Komunikacji może ustalić odrębną, niż wymienione w ust. 1, normę podstawową, jeżeli ustalenie takiej normy jest ekonomicznie uzasadnione.

§ 4. 1. Jednostki obowiązane są:

- 1) ustalać na podstawie norm podstawowych według zasad określonych w niniejszym zarządzeniu dla eksploatowanych przez siebie pojazdów normy określające największą dopuszczalną ilość paliwa potrzebnego do jazdy w określonych warunkach eksploatacji wraz z rozruchem silnika i manewrowaniem pojazdu — jako normy zakładowe zużycia paliwa (§ 6) lub jako normy wyjątkowe zużycia paliwa (§ 7),
- 2) przeprowadzać w okresach nie dłuższych niż jeden rok rewizję ustalonych norm (pkt 1).

2. Nadrzędna jednostka organizacyjna może zarządzić w drodze nadzoru z urzędu 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 zużycia paliwa lub norm wyjątkowych zużycia paliwa niezależnie od rewizji określonej w ust. 1 pkt 2.

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

- 1) w sposób przewidziany dla ustalania normy zużycia paliwa zakładowej lub wyjątkowej albo
- 2) na podstawie analizy rzeczywistego zużycia paliwa w okresie letnim.

4. Normy zużycia paliwa zakładowe lub wyjątkowe należy ustalać na podstawie rzeczywistych warunków eksploatacji:

- 1) dla grup pojazdów eksploatowanych w zbliżonych warunkach i posiadających:
 - a) jednakowy silnik,
 - b) jednakowe przełożenie przekładni głównej,
 - c) jednakowy wymiar opon na kołach napędowych,
 - d) jednakowy dopuszczalny ciężar całkowity,

2) indywidualnie — dla poszczególnych pojazdów, jeżeli nie są eksploatowane w zbliżonych warunkach lub nie posiadają jednakowych cech wymienionych w pkt 1.

5. Normy zużycia paliwa zakładowe lub wyjątkowe należy ustalać w terminie do 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. Normy zużycia paliwa na jazdy próbne po naprawie pojazdu lub silnika określa zakład wykonujący naprawę.

§ 5. 1. Normy zużycia paliwa zakładowe i wyjątkowe stanowią podstawę 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 zużycia paliwa zakładowych i wyjątkowych.

§ 6. 1. Norma zakładowa zużycia paliwa, z wyjątkiem wypadków określonych w ust. 2 i 5, może być niższa lub równa normie podstawowej.

2. Jeżeli ze względu na warunki eksploatacji norma podstawowa okaże się niewystarczająca, kierownik jednostki może ustalić normę zakładową zużycia paliwa wyższą niż norma podstawowa w granicach do 10%, a dla autobusów i samochodów samowładowczych — do 20%.

3. Norma zakładowa zużycia paliwa może być ustalona:

- 1) w granicach nie przekraczających normy podstawowej (ust. 1) na podstawie:
 - a) badania zużycia paliwa przeprowadzonego według instrukcji stanowiącej załącznik nr 2 do zarządzenia lub
 - b) doświadczenia z eksploatacji, udokumentowanego ewidencją dotychczasowego zużycia paliwa, prowadzoną zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 2) w granicach przekraczających normę podstawową (ust. 2 i 6):
 - a) w transporcie prowadzonym przez przedsiębiorstwa transportu samochodowego oraz przez zakłady transportu samochodowego i gospodarstwa samochodowe, odpowiadające warunkom ustalonym w § 1 ust. 1 i § 2 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 20 lipca 1965 r. w sprawie prowadzenia gospodarstwa samochodowego i zakładu transportu samochodowego oraz technologicznego i specjalizowanego transportu samochodowego (Monitor Polski Nr 39, poz. 220) — w sposób określony w pkt 1,
 - b) w transporcie innym — tylko w sposób określony w pkt 1 lit. a).

4. Jednostki mogą stosować normy zakładowe zużycia paliwa ustalone zgodnie z przepisami ust. 3 w innej jednostce do pojazdu tego samego typu i eksploatowanego w zbliżonych warunkach.

5. Normy zakładowe zużycia paliwa, ustalone w sposób określony w ust. 3 i 4, mogą być stosowane w jednostce tylko po zatwierdzeniu ich przez kierownika tej jednostki.

6. W szczególnych wypadkach, uzasadnionych warunkami eksploatacji, wydział komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego

z województwa) może zezwolić na ustalenie normy zakładowej zużycia paliwa wyższej niż norma podstawowa w granicach do 25%, z zachowaniem przepisów ust. 3 pkt 2.

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

- 1) konieczności używania pojazdu ciężarowego, specjalnego, ciągnika lub autobusu 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, błotnistych lub wykopach,
 - b) górskich o stromych wzniesieniach przekraczających 5%,
- 3) używania pojazdu do wywozu drewna z lasu.

2. Norma wyjątkowa zużycia paliwa może być wyższa niż norma podstawowa w granicach do 40%, a dla samochodów samowładowczych — do 60%.

3. Norma wyjątkowa zużycia paliwa może być ustalona wyłącznie na podstawie badania zużycia paliwa, przeprowadzonego według instrukcji wymienionej w § 6 ust. 3 pkt 1 lit. a).

4. Stosowanie normy wyjątkowej zużycia paliwa wymaga zgody:

- 1) w odniesieniu do transportu prowadzonego przez jednostki wymienione w § 6 ust. 3 pkt 2 lit. a) — jednostki nadrzędnej nad jednostką eksploatującą,
- 2) w odniesieniu do transportu innego — wydziału komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) właściwego ze względu na teren eksploatacji pojazdu, a w razie konieczności pracy pojazdu w kilku województwach (miastach wyłączonych z województw) — właściwego ze względu na siedzibę jednostki.

5. Norma wyjątkowa zużycia paliwa może być stosowana tylko w warunkach eksploatacji, dla których została ustalona.

6. Norma wyjątkowa zużycia paliwa nie może być ustalona dla pojazdów w okresie docierania.

§ 8. 1. Przepisy § 6 i § 7 nie dotyczą:

- 1) 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, sprężarki, pompy, zamiatarki, polewarko-zmywarki, pługi odśnieżne, samochody asenizacyjne, samochody do bezpylnego przewozu nieczystości),
- 2) pojazdów w okresie używania ich do innych celów niż transportowe (np. ciągnięcie lub pchanie innych pojazdów toczących się po szynach, holowanie barek na rzecce lub kanale, układanie kabli itp.).

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

3. Normy zużycia paliwa dla pojazdów wymienionych w ust. 1 określa jednostka nadrzędna nad jednostką eksplo-

tującą jako normy zakładowe zużycia paliwa; w wypadkach uzasadnionych warunkami eksploatacji normy te mogą być ustalone jednolicie w ramach resortu.

Rozdział 4.

Zasady stosowania norm zużycia paliw.

§ 9. 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 zużycia paliwa zakładową lub wyjątkową z powodu niesprawności lub usterek technicznej, powinien być wycofany z eksploatacji i przywrócony do stanu technicznego zapewniającego zużycie paliwa w granicach norm odpowiadających rzeczywistym warunkom eksploatacji.

§ 10. 1. Norma zakładowa zużycia paliwa 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 międzynaprawczego, 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 zużycia paliwa dla pojazdu uwzględnia już pracę związaną z ciągnięciem przyczepy.

3. W uzasadnionych wypadkach wydział komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) może zezwolić na stosowanie przepisu ust. 1 pkt 1 i pkt 2 lit. a) również do normy wyjątkowej zużycia paliwa.

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

§ 12. 1. Jeżeli ciągnik siodłowy jedzie bez naczepy, normę zużycia paliwa zakładową lub wyjątkową w stosunku do tego ciągnika należy obniżyć o 30%.

2. Przy jeździe szkolnej z uczniami szkolonymi na kierowców należy stosować odpowiednią normę podstawową, przy czym każdą godzinę jazdy szkoleniowej należy przyjmować za równoważnik wykonanego przebiegu w wysokości do 25 km.

3. Norma zakładowa zużycia paliwa dla motocykla, używanego z wózkiem bocznym lub z przyczepą, może być wyższa niż norma podstawowa w granicach do 40%.

§ 13. 1. Jeżeli pojazd jest bezpośrednio użyty przy zwalczaniu klęsk żywiołowych i w związku z tym zachodzi potrzeba przebijania się przez zasy śnieżne lub przejeżdżania na długich odcinkach przez tereny zalane wodą w czasie po-

wodzi 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 odbyła 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 zużytego paliwa.

§ 14. W razie wykonywania określonej pracy przewozowej w warunkach powodujących zużycie paliwa przekraczające granice normy zużycia paliwa zakładowej lub wyjątkowej, jaka może być ustalona zgodnie z przepisami § 6 ust. 2 i 6 oraz § 7 ust. 2 — takie zużycie paliwa może na wniosek kierownika jednostki uznać za usprawiedliwione:

- 1) jednostka nadrzędna — w odniesieniu do transportu prowadzonego przez jednostki wymienione w § 6 ust. 3 pkt 2 lit. a),
- 2) wydział komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa), właściwy ze względu na miejsce eksploatacji pojazdu — w odniesieniu do transportu innego.

Rozdział 5.

Wskaźniki zużycia olejów i smarów.

§ 15. 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 uzupełniania ubytku w silniku, jak i na okresowe wymiany oleju, nie powinno przekraczać objętościowo:

- 1) 3% zużycia paliwa dla silników niskoprężnych (o zapłonie iskrowym),
- 2) 4% zużycia paliwa dla silników wysokoprężnych (o zapłonie samoczynnym),
- 3) 5% zużycia paliwa dla ciągników rolniczych z silnikiem wysokoprężnym (o zapłonie samoczynnym),
- 4) 7% zużycia paliwa dla ciągników rolniczych z silnikiem wysokoprężnym (o zapłonie samoczynnym), zaopatrzoną w głowicę żarową.

3. Zużycie oleju przekładniowego nie powinno przekraczać objętościowo 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. Wskaźnik ten może być odpowiednio zmniejszony przez Ministra Komunikacji w razie uzasadnionego znacznego wydłużenia okresów mię-

dzę kolejnymi wymianami oleju, przy równoczesnym obniżeniu wskaźnika zużycia oleju silnikowego.

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 olejania.

Rozdział 6.

Zasady rozliczania kierowców z pobranego paliwa.

§ 16. 1. Jednostki obowiązane są bieżąco wpisywać w kartach drogowych ilość paliwa pobranego 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 zużycia paliwa.

7. Jeżeli w wyniku rozliczenia okaże się, 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 (przepań).

8. Ilość kilometrów przejechanych 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 plombę 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 20 km przebiegu.

Rozdział 7.

Osoby zobowiązane do stosowania i przestrzegania norm zużycia paliw.

§ 17. Do stosowania i przestrzegania norm zużycia paliwa oraz innych przepisów zarządzenia obowiązani są:

- 1) kierownicy jednostek organizacyjnych nadrzędnych — w zakresie nadzoru nad prawidłowym i terminowym ustaleniem norm zużycia paliw oraz właściwym ich stosowaniem,
- 2) kierownicy jednostek; do ich obowiązków należy ustalenie norm zużycia paliwa we właściwym terminie, zapoznanie pracowników z tymi normami oraz wstrzymywanie we właściwym czasie eksploatacji pojazdów przekraczających normy zużycia paliwa w celu przywrócenia tym pojazdom właściwego stanu technicznego; w szczególności kierownicy ci są obowiązani do:
 - a) ustalenia normy zużycia paliwa zgodnie z przepisami zarządzenia,
 - b) zorganizowania kontroli, umożliwiającej ujawnienie nadmiernego zużycia paliwa możliwie bezpośrednio po jego powstaniu,
 - c) niezwłocznego usunięcia przyczyn przekroczenia normy zużycia paliwa,
- 3) kierowcy pojazdów; do ich obowiązków należy w szczególności:
 - a) eksploataowanie 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) niezwłoczne zawiadomienie zwierzchnika o przekroczeniu normy zużycia paliwa oraz o niesprawności działania licznika kilometrów; jeżeli zwierzchnik, zawiadomiony przez kierowcę o przekroczeniu normy zużycia paliwa lub niesprawności działania licznika kilometrów, zleci kierowcy dalszą eksploatację pojazdu, ponosi odpowiedzialność za paliwo zużyte ponad normę,
 - c) rzetelne i zgodne z rzeczywistością zapisywanie w kartach drogowych przebiegów i czasu eksploataowania (pracy) pojazdu,
 - d) rzetelne i dokładne wykonywanie pomiaru zużytego paliwa,
- 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.

§ 18. Dla pojazdów pozostających w eksploatacji w dniu wejścia w życie niniejszego zarządzenia normy zużycia paliwa 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.

§ 19. Traci moc zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 sierpnia 1964 r. w sprawie norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych (Monitor Polski Nr 60, poz. 282).

§ 20. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: P. Lewiński

Załącznik nr 1 do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1966 r. (poz. 173).

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	Typ silnika	Przełożenie przekładni głównej	Zużycie w litrach na 100 km przebiegu pojazdu z silnikiem	
				niskoprężnym	wysokoprężnym
1	Samochody osobowe i sanitarne: 1) FSO-Warszawa (wszystkie typy) 2) FSO-Warszawa (wszystkie typy)	M-20		14	—
		S-21		13	—
2	Dostawcze samochody ciężarowe oraz pochodne od nich samochody sanitarne i autobusy: 1) FSO „Pick up” (wszystkie typy) 2) „Nysa” (wszystkie typy) 3) FSC „Żuk” (wszystkie typy) z nadwoziem skrzyniowym 4) FSC „Żuk” (wszystkie typy) z nadwoziem obudowanym	M-20		14	—
		M-20		14	—
		M-20		14,5	—
		M-20		15	—
3	Samochody ciężarowe i pochodne od nich samochody specjalne: 1) „Star” typ 20, 21, 25 2) „Star” typ 20, 21, 25 3) „Star” typ 20, 21, 25 4) „Star” typ 20, 21, 25 5) „Star” 25 L 6) „Star” 25 L 7) „Star” 25 z nadwoziem obudowanym (furgon) 8) „Star” 27 9) „Star” 66 10) „Star” C-25/D-60 11) „Star” C-25/D-60 12) „Star” W-14, W-21, W-25 13) „Żubr”	S-472 *)	6,13	27,5	—
		S-472 *)	7,17	28,5	—
		S-474	6,13	28	—
		S-474	7,17	29	—
		S-472 *)	7,17	30	—
		S-474	7,17	31	—
		S-474	6,13	28,5	—
		S-53	6,13	—	20,5
		S-47	7,17	35	—
		S-472 *)	7,17	32	—
		S-474	7,17	33	—
				29	—
		S-56	6,3	—	33
4	Autobusy: 1) „SAN” 27 A i B 2) „SAN” 27 A i B 3) „SAN” 27 A i B 4) „Jelcz”	S-472	7,17	29	—
		S-474	7,17	30	—
		S-53	6,13	—	21
		Skoda	4,87	—	26

*) Dotyczy również silników S-42.

Uwaga: Normy podstawowe zawarte w tablicy 1 odpowiadają nominalnemu zużyciu paliwa zgodnie z Polską Normą PN-60/S-04000 (Monitor Polski z 1960 r. Nr 6, poz. 32).

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	6
	2) powyżej 0,7 l do 0,9 l włącznie	8
	3) powyżej 0,9 l do 1,3 l włącznie	9
	4) powyżej 1,3 l do 1,8 l włącznie	11
5) powyżej 1,8 l do 2,1 l włącznie	12	

Lp.	Rodzaj pojazdu	Norma w litrach na 100 km
	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 4,0 l do 5,0 l włącznie 10) powyżej 5,0 l	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: <ol style="list-style-type: none"> 1) powyżej 2,5 t do 3,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej: <ol style="list-style-type: none"> a) powyżej 1 l do 1,8 l włącznie b) powyżej 1,8 l do 2,5 l włącznie c) powyżej 2,5 l 2) powyżej 3,5 t do 5,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej: <ol style="list-style-type: none"> a) do 2,5 l włącznie b) powyżej 2,5 l 3) powyżej 5,5 t do 8,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej: <ol style="list-style-type: none"> a) do 4,5 l włącznie b) powyżej 4,5 l 4) powyżej 8,5 t 	13 15 23 18 23 25 33 36
3	Autobusy o dopuszczalnym ciężarze całkowitym: <ol style="list-style-type: none"> 1) do 3 t włącznie 2) powyżej 3 t do 6 t włącznie 3) powyżej 6 t do 8 t włącznie 4) powyżej 8 t do 10 t włącznie 5) powyżej 10 t 	14 20 28 31 36
4	Motocykle (skutery): <ol style="list-style-type: none"> 1) z silnikiem dwusuwowym o pojemności skokowej: <ol style="list-style-type: none"> a) do 100 cm³ włącznie b) powyżej 100 cm³ do 200 cm³ włącznie c) powyżej 200 cm³ do 250 cm³ włącznie d) powyżej 250 cm³ 2) z silnikiem czterosuwowym o pojemności skokowej: <ol style="list-style-type: none"> a) do 250 cm³ włącznie b) powyżej 250 cm³ do 350 cm³ włącznie c) powyżej 350 cm³ 	2,5 3 3,5 4 3,5 4 5
5	Ciągniki benzynowe rolnicze używane w transporcie drogowym	norma zakładowa bez ograniczeń

Uwaga do tablicy 2: Dla pojazdów posiadających napęd na tylną (tylne) i przednią oś — normę podstawową podwyższa się o 20%.

Tablica 3.

Normy podstawowe zużycia paliw płynnych dla pojazdów samochodowych z silnikiem wysokoprężnym (o zaplonie 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, jeżeli dopuszczalny ciężar całkowity tych ostatnich nie przekracza 2 t, z silnikiem o pojemności skokowej: <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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 	10 12 15 19

Lp.	Rodzaj pojazdu	Norma w litrach na 100 km
	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 do 23 t włącznie 9) powyżej 23 t do 32 t włącznie 10) powyżej 32 t	20 25 30 35 40 norma zakładowa bez ograniczeń
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 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 lub 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-Buldog”, 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	13 17 13 24 33 37 40 52
4	Ciągniki typu samochodowego (balastowe) ze sprzęgłem dyszlowym: 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 ciężarze całkowitym: 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

Uwaga do tablicy 3 lp. 3 pkt 3: Dla ciągników „Ursus” 45 i „Lanz-Buldog” w czasie pracy silnika na postoju bez obciążenia należy przyjmować za normę zakładową zużycia paliwa 1,9 litra na jedną godzinę pracy silnika.
 Uwaga do tablicy 3: Dla pojazdów posiadających napęd na tylną (tylnie) i przednią oś — normę podstawową podwyższają się o 20%.

Załącznik nr 2 do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1966 r. (poz. 173).

INSTRUKCJA O PRZEPROWADZANIU BADANIA ZUŻYCIA PALIWA

Zasady ogólne.

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

- 1) w celu ustalenia lub rewizji normy zużycia paliwa zakładowej albo wyjątkowej,
 - 2) w razie zgłoszenia przez kierowcę przekroczenia normy zużycia paliwa 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 rzeczoznawcę, który dokona badania (ust. 1) w obecności zainteresowanego kierowcy oraz przedstawiciela rady zakładowej.

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

- 1) imiona i nazwiska osób przeprowadzających badanie,
- 2) datę prz. prowadzenia badania oraz jego cel,
- 3) rodzaj, markę, typ i numer rejestracyjny badanego pojazdu,
- 4) stwierdzenie technicznej sprawności pojazdu, jeżeli celem badania jest ustalenie normy zużycia paliwa 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 (rzeczoznawcy).

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

Warunki techniczne.

§ 2. 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 dościerania,
- 2) wyznaczać trasy, na których norma zakładowa lub wyjątkowa zużycia paliwa będzie miała zastosowanie.

3. Szybkość pojazdu podczas badania nie powinna przekraczać $\frac{2}{3}$ 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 1,0, a jeżeli jest równy 1,0, 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 listwy zaopatrzonej w podziałkę po ustawieniu pojazdu poziomo według poziomnicy.

Okres wykonywania badań.

§ 3. 1. Badania podejmowane w celu ustalenia normy zakładowej lub wyjątkowej zużycia paliwa 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.

Długość trasy badania.

§ 4. 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 wymieniona w ust. 2 i 3.

Obciążenie pojazdu.

§ 5. Podczas wykonywania badania pojazd przeznaczony do przewozu osób powinien być obciążony w granicach $\frac{3}{4}$ 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.

Kolejność czynności badania.

§ 6. 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.

Ustalenie wyników badania.

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