

§ 11. Zarządzenie nie dotyczy jednostek wojskowych oraz jednostek podległych Ministrowi Spraw Wewnętrznych.

§ 12. Tracą moc:

- 1) zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego:
  - a) z dnia 28 sierpnia 1951 r. w sprawie zatwierdzenia instrukcji o holowaniu pojazdów samochodowych (Monitor Polski Nr A-81, poz. 1128),
  - b) z dnia 8 listopada 1951 r. w sprawie zatwierdzenia

- przepisów o rozmieszczeniu ładunku na pojazdach samochodowych (Monitor Polski Nr A-97, poz. 1384) oraz
- 2) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 września 1948 r. w sprawie zatwierdzenia przepisów o stosowaniu przyczep samochodowych (Dz. T. i Z. K. Nr 29, poz. 208).

§ 13. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego: *J. Rustecki*

165

## ZARZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

z dnia 25 lutego 1957 r.

w sprawie norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych.

Na podstawie art. 3 ust. 2 dekretu z dnia 29 października 1952 r. o gospodarowaniu artykułami obrotu towarowego i zaopatrzenia (Dz. U. Nr 44, poz. 301) 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:

§ 1. Jednostki organizacyjne administracji państwowej, gospodarki społecznej oraz organizacji społecznych, zwane w dalszym ciągu w skróceniu „jednostkami organizacyjnymi”, obowiązane są stosować „Normy zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych”, zwane w dalszym ciągu w skróceniu „normami” i stanowiące załącznik do zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie nie dotyczy jednostek wojskowych oraz jednostek podległych Ministrowi Spraw Wewnętrznych.

§ 3. Tracą moc:

- 1) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 października 1950 r. w sprawie zatwierdzenia „Norm zużycia materiałów pędnych w eksploatacji pojazdów samochodowych” (Dz. T. i Z. K. Nr 34, poz. 271, Monitor Polski z 1952 r. Nr A-53, poz. 788, z 1954 r. Nr A-64, poz. 835 i Nr 96, poz. 1098, z 1955 r. Nr 114, poz. 1458 i z 1956 r. Nr 68, poz. 843),
- 2) wszelkie nie opublikowane normy ustalone indywidualnie dla poszczególnych marek i typów pojazdów samochodowych.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego: *J. Rustecki*

Załącznik do zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 25 lutego 1957 r. (poz. 165).

### NORMY ZUŻYCIA PALIW PŁYNNYCH W EKSPLOATACJI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

§ 1. Tabele 1 — 10 zawierają normy dla samochodów ciężarowych oraz pochodnych od nich samochodów specjalnych, ciągników używanych w transporcie drogowym, samochodów osobowych, autobusów i motocykli.

§ 2. Przez paliwa płynne, zwane dalej w skróceniu „paliwami”, należy rozumieć:

- 1) benzynę, etylinę i mieszanki benzynowe,
- 2) oleje napędowe.

§ 3. 1. Normy ustalone są w litrach na 100 km rzeczywiste wykonanego przebiegu po uwzględnieniu ewentualnego błędu licznika kilometrów i określają ilość paliwa potrzebnego do jazdy, do rozruchu pojazdu na miejscu postoju (garażowania) do manewrowania na miejscach postoju oraz przy naładunku i wyładunku.

2. W tabelach przewidziana jest norma zasadnicza i dwie normy podwyższone ze względu na różne warunki użytkowania pojazdu: inne na okres letni (normy letnie), a inne na okres zimowy (normy zimowe), jak również poprawki do tych norm, przysługujące w określonych przypadkach.

3. Dla pojazdów marek wymienionych w tabelach ustalone są normy indywidualne, a dla pozostałych pojazdów podzielonych na grupy według cech mających wpływ na zużycie paliwa — normy orientacyjne.

4. Normy orientacyjne określają górną granicę zużycia paliwa w litrach na 100 km. Jeżeli pojazd zużywa na 100 km przebiegu mniej paliwa, niż określa norma orientacyjna, wówczas należy ustalić normę zakładową i podać ją do wiadomości wydziału komunikacji drogowej prezydium powiatowej (miejskiej) rady narodowej.

5. W razie konieczności ustalenia normy wyjątkowej, wyższej niż norma wymieniona w tabelach, wyjątkową normę

ustala Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego na wniosek użytkownika pojazdu, zaopiniowany przez wydział komunikacji drogowej prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa). Normy wyjątkowe mogą być ustalone:

- 1) dla ściśle określonych tras, na których pojazdy użytkuje się w wyjątkowo trudnych warunkach, albo
- 2) dla pojazdów wyjątkowej konstrukcji, dla których niemożliwe jest zastosowanie norm orientacyjnych.

§ 4. Okresem, w którym obowiązują normy letnie, jest okres od dnia 1 kwietnia do dnia 31 października, a okresem, w którym obowiązują normy zimowe — okres od dnia 1 listopada do dnia 31 marca.

§ 5. 1. Osoba upoważniona do wydawania kierowcom paliwa lub bonów towarowych na paliwo obowiązana jest zapisywać w karcie drogowej:

- 1) ilość paliwa wydane kierowcy oraz
- 2) numery bonów towarowych upoważniających do pobrania paliwa przez kierowcę w punkcie dystrybucji ze wskazaniem ilości litrów, na jaką każdy bon opiewa (niezależnie od pokwitowania odbioru bonów przez kierowcę).

2. Przy wydawaniu paliwa należy zapisać w karcie drogowej numer kwitu świadczącego o wydaniu. W razie wydania paliwa na podstawie bonu wręconego przez kierowcę osoba wydająca paliwo nie powinna niczego wpisywać do karty drogowej, a jedynie odebrać bon od kierowcy.

3. W celu ustalenia rzeczywistego zużycia paliwa należy dokonać pomiaru pozostałości paliwa w zbiorniku. Do pomiaru pozostałości paliwa w zbiorniku należy posługiwać się dokładnie wyskalowanym wskaźnikiem lub miarką, albo ustalać

pozostałe paliwo w zbiorniku przez uzupełnienie paliwa do pełnego zbiornika. W tym celu powinna być znana pojemność zbiornika. Przy pomiarze pozostałości należy dodać do zbiornika tyle paliwa, aby napełnienie jego było całkowite, i odjąć ilość litrów dodanego paliwa od rzeczywistej pojemności zbiornika wyrażonej w litrach. Podczas pomiaru pozostałości paliwa pojazd powinien znajdować się w położeniu poziomym. Pomiaru powinno się dokonywać przy każdym rozliczaniu się kierowcy z zużycia paliwa, a w razie zmiany kierowcy — na żądanie jednego ze zmianowych podczas zmiany.

4. Przy rozliczaniu się kierowcy z zużycia paliwa dodaje się do pozostałości w naturze, ustalonej przez poprzednio dokonany pomiar i na podstawie nie zrealizowanych bonów, te ilości paliwa pobranego w naturze lub w bonach, które zostały zapisane w kartach drogowych od chwili poprzedniego pomiaru do chwili pomiaru wykonywanego. Od ustalonej w ten sposób ilości paliwa, z której kierowca rozlicza się, należy odjąć pozostałość w zbiorniku ustaloną przez pomiar oraz wartość nie zrealizowanych bonów; numery bonów przedłożonych przy rozliczaniu się przez kierowcę powinny zgadzać się z numerami bonów zapisanych w kartach drogowych w okresie od pomiaru poprzedniego do wykonywanego.

5. Rozliczenia (ust. 4) należy dokonywać co najmniej raz w miesiącu. Zaleca się skracanie okresu pomiędzy dwoma następującymi po sobie rozliczeniami z zużycia paliwa przez kierowcę, co ułatwia ustalenie wykonania normy zużycia.

§ 6. 1. Za okres, za który wykonuje się rozliczenie z kierowcą, to znaczy za okres, za który ustalono rzeczywiste zużycie paliwa (§ 5 ust. 4), należy również ustalić zużycie przypadające według norm.

2. Obliczenie zużycia paliwa przypadającego według norm należy przeprowadzać bieżąco przy codziennym obliczaniu wyników pracy pojazdu w kartach drogowych. W końcu okresu (ust. 1) należy dodać codziennie obliczone zużycie paliwa przypadającego według norm i sumę porównać z rzeczywistym zużyciem paliwa (§ 5 ust. 4), ustalonym za ten sam okres czasu. Jeżeli ogólna ilość rzeczywiście zużytego paliwa jest większa od ilości paliwa, które powinno być zużyte w tym samym okresie czasu według norm, to różnica tych ilości oznacza ilość paliwa zużytego ponad normę (przekroczenie norm zwane przepałem). Jeżeli ogólna ilość paliwa obliczonego według norm jest większa od ilości rzeczywiście zużytego paliwa za ten sam okres, to różnica tych ilości oznacza oszczędność w zużyciu.

3. Obliczanie oszczędności lub przekroczenia normy zużycia za okres dłuższy niż 1 dzień należy wykonywać na podstawie miesięcznych kart eksploatacyjnych, do których wpisywane jest codziennie zużycie paliwa obliczane według norm.

§ 7. 1. Przekroczenie obowiązującej normy w okresie pomiędzy dwoma następującymi po sobie pomiarami wymaga natychmiastowego zbadania przyczyn nadmiernego zużycia paliwa.

2. Badania (ust. 1) dokonuje komisja powołana przez kierownika jednostki organizacyjnej. W skład komisji wchodzi:

- 1) doświadczony pracownik stacji obsługi lub warsztatu,
- 2) doświadczony kierowca samochodowy (nie zainteresowany bezpośrednio, ale w miarę możliwości jeżdżący na pojeździe tego samego typu),
- 3) przedstawiciel rady zakładowej (w miarę możliwości techniczny specjalista samochodowy).

W braku wyżej wymienionych specjalistów może być powołany rzeczoznawca Polskiego Związku Motorowego, który dokona badania (ust. 1) w obecności kierowcy pojazdu oraz przedstawiciela rady zakładowej.

3. Komisja (rzeczoznawca) ustala przyczynę przekroczenia normy zużycia paliwa oraz wnioskuje o tym, w jaki sposób należy ją usunąć. Spostrzeżenia i wnioski komisji (rze-

czoznawcy) powinny być wniesione do protokołu badania zużycia paliwa sporządzonego według wzoru, podanego w załączniku nr 3 do niniejszych norm.

§ 8. 1. Nie wolno usprawiedliwiać przekroczenia obowiązujących norm z jakichkolwiek przyczyn z wyjątkiem awarii, która spowodowała utratę paliwa bez winy kierowcy.

2. Zły stan techniczny pojazdu nie może usprawiedliwiać stosowania wyższych norm, odpowiadających trudniejszym warunkom użytkowania pojazdu, niż istniejące w rzeczywistości.

3. Pojazd przekraczający obowiązującą normę zużycia powinien być niezwłocznie wycofany z użytkowania i przywrócony do stanu technicznego zapewniającego zużycie paliwa w granicach obowiązujących norm.

4. W razie konieczności ustalenia normy wyższej od obowiązującej należy postąpić w myśl przepisów § 3 ust. 5.

§ 9. Obowiązek właściwego stosowania i przestrzegania norm spoczywa na:

- 1) kierownikach jednostek organizacyjnych; w szczególności należy do nich zaznajomienie pracowników z normami oraz wstrzymywanie we właściwym czasie użytkowania pojazdów przekraczających normy w celu przywrócenia tym pojazdom właściwego stanu technicznego; kierownicy ci są odpowiedzialni za:
  - a) brak ścisłej kontroli wykazywanego zużycia paliwa,
  - b) brak analizy przyczyn powodujących nadmierne zużycie paliwa,
  - c) nieusunięcie bezzwłocznie przyczyn przekroczenia normy,
- 2) kierowcach pojazdów; w szczególności należy do nich:
  - a) utrzymanie pojazdu w sprawności technicznej,
  - b) kontrola sprawnego działania licznika kilometrów,
  - c) rzetelne i zgodne z prawdą zapisywanie w kartach drogowych przebiegów i czasu użytkowania (pracy) pojazdu,
  - d) rzetelne i dokładne wykonanie pomiaru zużytego paliwa,
  - e) powiadamianie niezwłocznie przełożonego o przekroczeniu normy zużycia paliwa; w razie gdyby powiadomiony przez kierowcę o przekroczeniu normy zużycia paliwa jego przełożony zlecił mu dalsze eksploataowanie pojazdu, wówczas pełna odpowiedzialność materialna za paliwo zużyte ponad normę obciąża przełożonego kierowcy,
- 3) osobach odpowiedzialnych za tabor samochodowy i zaopatrzenie pojazdów w paliwo; w szczególności należy do nich:
  - a) rzetelne i dokładne wykonywanie pomiaru ilości wydanego i zużytego paliwa,
  - b) dokładne obliczanie zużycia paliwa przypadającego według normy (§ 6).

§ 10. 1. Zużycie olejów smarnych w zasadzie ustala wytwórnia pojazdu w instrukcji lub książce obsługi. W razie braku takiej instrukcji należy przeprowadzać zmianę oleju silnikowego i przekładniowego według instrukcji o obsłudze technicznej pojazdów samochodowych.

2. Jeżeli okaże się konieczne uzupełnienie poziomu oleju przez dolewanie, należy go dokonywać w takich granicach, by ilość wymienianego oleju silnikowego na świeży, łącznie z ilością oleju dolanego do silnika, nie przekraczała 4% zużycia benzyny lub odpowiednio 6% oleju napędowego.

3. Zużycie oleju przekładniowego nie powinno w zasadzie przekroczać 0,8% zużycia benzyny i 1,2% zużycia oleju napędowego (1,5% dla samochodów lub ciągników z napędem na dwie osie).

4. Zużycie smarów stałych (w kg) w zasadzie nie powinno przekraczać 1% zużycia benzyny oraz 1,5% zużycia oleju napędowego, po przeliczeniu zużycia paliwa z litrów na kilogramy.

## § 11. 1. Normy dla samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych z naczepą:

TABELA 1.

## NORMY ZUŻYCIA BENZYNY (MIESZANKI BENZYNOWEJ) DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH I CIĄGNIKÓW, SIODŁOWYCH Z NACZEPAMI O OKREŚLONEJ ŁADOWNOŚCI

| Lp. | Marka i typ pojazdu                                   | Ładow-<br>ność<br>ton | Norma w litrach na 100 km |      |                          |      |                 |      |
|-----|---|-----------------------|---------------------------|------|--------------------------|------|-----------------|------|
|     |   |                       | zasadnicza                |      | podwyższona dla warunków |      |                 |      |
|     |   |                       | lato                      | zima | trudnych                 |      | bardzo trudnych |      |
|     |   |                       |                           | lato | zima                     | lato | zima            |      |
| 1   | Lublin 51 (Gar 51)                                    | 2,5                   | 22                        | 23,5 | 24                       | 26   | 26,5            | 28,5 |
| 2   | Star 20   | 4                     | 25                        | 27   | 27                       | 29   | 30              | 32   |
| 3   | Star C-60 ciągnik siodłowy z naczepą D-60             | 5,5                   | 31                        | 33   | 34                       | 36,5 | 37              | 40   |
| 4   | Star W-14 wujurotka                                   | 3,5                   | 29                        | 31   | 32,5                     | 35   | 35              | 38   |
| 5   | Autocar U-4044, 4144, 5044 ciągnik siodłowy z naczepą | 6                     | 46                        | 49   | 51                       | 55   | 56              | 60   |
| 6   | Autocar U-7144, 8144 ciągnik siodłowy z naczepą       | 10                    | 61                        | 65   | 68                       | 73   | 75              | 81   |
| 7   | Bedford OLB i OWLD                                    | 5                     | 25                        | 27   | 28                       | 30   | 31              | 33   |
| 8   | Bedford OSS i OXC ciągnik siodłowy z naczepą          | 6                     | 30                        | 32   | 33                       | 35   | 36              | 39   |
| 9   | Bedford MW  | 1                     | 22,5                      | 24   | 25                       | 27   | 27,5            | 29,5 |
| 10  | Bedford OAD   | 1,5                   | 23,5                      | 25   | 26                       | 28   | 28,5            | 30,5 |
| 11  | Bedford OYD   | 4                     | 27,5                      | 29,5 | 30,5                     | 33   | 33,5            | 36   |
| 12  | Chevrolet C-15  | 1                     | 23                        | 24,5 | 25,5                     | 27,5 | 28              | 30   |
| 13  | Chevrolet C-15A                                       | 0,75                  | 23                        | 24,5 | 26                       | 28   | 28,5            | 30,5 |
| 14  | Chevrolet C-30  | 2                     | 24                        | 26   | 27                       | 29   | 30              | 32   |
| 15  | Chevrolet C-7106, 7107, 7117                          | 2                     | 26                        | 28   | 29                       | 31   | 32              | 34,5 |
| 16  | Chevrolet C-60L, C-60S                                | 4                     | 27                        | 29   | 30                       | 32   | 33              | 35,5 |
| 17  | Chevrolet 4109  | 2                     | 26                        | 28   | 28,5                     | 30,5 | 31              | 33   |
| 18  | Corbitt TG-25 ciągnik siodłowy z naczepą              | 10                    | 54                        | 58   | 60                       | 64   | 66              | 70   |
| 19  | Dodge WC-51-52  | 0,75                  | 23                        | 25   | 25,5                     | 27,5 | 28              | 30   |
| 20  | Dodge WC-56-57  | 0,75                  | 22                        | 23,5 | 24,5                     | 26,5 | 27              | 29   |
| 21  | Dodge WC-62-63  | 1,5                   | 24                        | 26   | 27                       | 29   | 30              | 32   |
| 22  | Dodge T-110-L5  | 4                     | 28                        | 30   | 31,5                     | 34   | 35              | 37,5 |
| 23  | Federal 94x43A, B, C, ciągnik siodłowy z naczepą      | 10                    | 61                        | 65   | 68                       | 73   | 75              | 81   |
| 24  | Ford F-15, F-15A                                      | 0,75                  | 22,5                      | 24   | 25                       | 27   | 27,5            | 29,5 |
| 25  | Ford F-30   | 1,5                   | 25                        | 27   | 28                       | 30   | 31              | 33   |
| 26  | Ford 2G81   | 2                     | 25                        | 27   | 27                       | 29   | 30              | 32   |
| 27  | Ford BB   | 2,5                   | 22,5                      | 24   | 25                       | 27   | 27,5            | 29,5 |
| 28  | Ford V 8-51   | 3                     | 26                        | 28   | 28,5                     | 30,5 | 31              | 33,5 |
| 29  | Ford V-3000 S   | 3                     | 26                        | 28   | 29                       | 31   | 32              | 34,5 |
| 30  | Ford F-60 S, L, T                                     | 3                     | 29                        | 31   | 32                       | 35   | 35              | 37,5 |
| 31  | Ford WOT-6  | 4                     | 31                        | 33   | 34,5                     | 37   | 38              | 41   |
| 32  | Fordson WOT-2 H                                       | 1                     | 23                        | 24,5 | 26                       | 28   | 28,5            | 30,5 |
| 33  | Fordson WOT-8   | 1,5                   | 27                        | 29   | 30                       | 32   | 33              | 35,5 |
| 34  | GAZ 63  | 2                     | 27                        | 29   | 30                       | 32   | 33              | 35,5 |
| 35  | GAZ AA  | 1,5                   | 19                        | 20,5 | 21                       | 22,5 | 23              | 24,5 |
| 36  | GMC CCRW-352,-353 z napędem na jedną oś tylną         | 4                     | 30                        | 32   | 33                       | 35,5 | 36              | 39   |
| 37  | GMC CCRW-352,-353 z napędem na dwie osie tylne        | 4                     | 33                        | 35,5 | 37                       | 40   | 41              | 44   |
| 38  | Guy Ant   | 0,75                  | 21,5                      | 23   | 24                       | 26   | 26,5            | 28,5 |
| 39  | Guy Petrol-Electric                                   | 3                     | 32,5                      | 35   | 36                       | 39   | 39,5            | 42,5 |
| 40  | IFA F-8 furgonik                                      | 0,5                   | 8,5                       | 9    | 9,5                      | 10   | 10,5            | 11,5 |
| 41  | Internatjonal KS7                                     | 5                     | 31                        | 33   | 34                       | 36,5 | 37              | 40   |
| 42  | Morris Commercial CS-8                                | 0,75                  | 22,5                      | 24   | 25                       | 27   | 27,5            | 29,5 |
| 43  | Opel-Blitz 3 TS                                       | 3                     | 24                        | 26   | 27                       | 29   | 30              | 32   |
| 44  | Phänomen „Granit 25” furgon                           | 1,5                   | 17                        | 18,5 | 18,5                     | 20   | 20              | 21,5 |
| 45  | Phänomen „Granit 27”                                  | 2                     | 17,5                      | 19   | 19,5                     | 21   | 21,5            | 23   |
| 46  | Phänomen „Granit 30”                                  | 2,5                   | 20                        | 21,5 | 22                       | 23,5 | 24              | 26   |
| 47  | Renault — AHG, AHG2                                   | 0,5                   | 8,5                       | 9    | 9,5                      | 10   | 10,5            | 11,5 |
| 48  | Renault R-2060  | 1                     | 13,5                      | 14,5 | 15                       | 16   | 16,5            | 17,5 |
| 49  | Renault R-2161  | 2,5                   | 17,5                      | 19   | 19,5                     | 21   | 21,5            | 23   |
| 50  | Skoda 1101, 1200 i 1201 furgonik                      | 0,5                   | 9,5                       | 10   | 10,5                     | 11   | 11,5            | 12,5 |
| 51  | Steyr 370   | 3                     | 26                        | 28   | 29                       | 31   | 32              | 34,5 |
| 52  | ZIS 150   | 4                     | 33                        | 35,5 | 37                       | 40   | 41              | 44   |
| 53  | ZIS 585 wujurotka                                     | 3,5                   | 35                        | 38   | 39                       | 42   | 43              | 46   |
| 54  | ZIS 5   | 3                     | 30,5                      | 33   | 34                       | 36,5 | 37,5            | 40   |

TABELA 2.

NORMY ORIENTACYJNE ZUŻYCIA BENZYNY (MIESZANKI BENZYNOWEJ) DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH I CIĄGNIKÓW SIÓDŁOWYCH Z NACZEPAMI O OKREŚLONEJ ŁADOWNOŚCI, NIE WYMIENIONYCH W TABELI 1

| Lp. | Rodzaj pojazdu  | Norma w litrach na 100 km |      |                          |      |                 |      |
|-----|---|---------------------------|------|--------------------------|------|-----------------|------|
|     |   | zasadnicza                |      | podwyższona dla warunków |      |                 |      |
|     |   | lato                      | zima | trudnych                 |      | bardzo trudnych |      |
|     |   |                           |      | lato                     | zima | lato            | zima |
| 1   | Różne o ładowności do 0,6 t łącznie                         | 9,5                       | 10   | 10,5                     | 11   | 11,5            | 12,5 |
| 2   | Różne o ładowności powyżej 0,6 t do 1 t łącznie:            |                           |      |                          |      |                 |      |
|     | a) z silnikiem do 2 l pojemności skokowej łącznie           | 11                        | 11,5 | 12                       | 12,5 | 13              | 14   |
|     | b) z silnikiem powyżej 2 do 3 l pojemności skokowej łącznie | 13,5                      | 14,5 | 15                       | 16   | 16,5            | 18   |
|     | c) z silnikiem powyżej 3 l pojemności skokowej              | 23                        | 24,5 | 26                       | 26   | 28,5            | 30,5 |
| 3   | Różne o ładowności powyżej 1 t do 2,5 t łącznie:            |                           |      |                          |      |                 |      |
|     | a) z silnikiem do 3 l pojemności skokowej łącznie           | 15                        | 16   | 17                       | 18,5 | 19              | 20,5 |
|     | b) z silnikiem powyżej 3 l pojemności skokowej              | 22                        | 23,5 | 24                       | 26   | 26,5            | 28,5 |
| 4   | Różne o ładowności powyżej 2,5 t do 4 t łącznie:            |                           |      |                          |      |                 |      |
|     | a) z silnikiem do 5 l pojemności skokowej łącznie           | 26                        | 28   | 29                       | 31   | 32              | 34,5 |
|     | b) z silnikiem powyżej 5 l pojemności skokowej              | 29                        | 31   | 32                       | 34,5 | 36              | 38,5 |
| 5   | Różne o ładowności powyżej 4 t                              | 36                        | 38,5 | 40                       | 43   | 44              | 47,5 |

TABELA 3.

NORMY ZUŻYCIA OLEJU NAPĘDOWEGO DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH I CIĄGNIKÓW SIÓDŁOWYCH Z NACZEPAMI O OKREŚLONEJ ŁADOWNOŚCI

| Lp. | Marka i typ pojazdu     | ładowność ton | Norma w litrach na 100 km |      |                          |      |                 |      |
|-----|-------------------------|---------------|---------------------------|------|--------------------------|------|-----------------|------|
|     |                         |               | zasadnicza                |      | podwyższona dla warunków |      |                 |      |
|     |                         |               | lato                      | zima | trudnych                 |      | bardzo trudnych |      |
|     |                         |               |                           | lato | zima                     | lato | zima            |      |
| 1   | Austro-Fiat SRM         | 2,5           | 18                        | 19,5 | 20                       | 21,5 | 22              | 23,5 |
| 2   | Austro-Fiat 3075        | 3             | 18,5                      | 20   | 20,5                     | 22   | 22,5            | 24   |
| 3   | Austro-Fiat 4 D 90      | 4             | 21,5                      | 23   | 24                       | 26   | 26,5            | 28,5 |
| 4   | Austro-Fiat FD 6        | 5             | 27                        | 29   | 30                       | 32   | 33              | 35,5 |
| 5   | Borgward 3 T            | 3             | 17                        | 18,5 | 19                       | 20,5 | 21              | 22,5 |
| 6   | Borgward B-3000         | 3             | 18                        | 19,5 | 20                       | 21,5 | 22              | 23,5 |
| 7   | Büssing NAG 25 Burglöwe | 2,5           | 20                        | 21,5 | 22                       | 23,5 | 24              | 26   |
| 8   | Büssing NAG-300         | 3             | 24                        | 26   | 26,5                     | 28,5 | 29              | 31   |
| 9   | Büssing NAG-350         | 3,5           | 24                        | 26   | 26,5                     | 28,5 | 29              | 31   |
| 10  | Büssing NAG 400         | 4             | 25                        | 27   | 27,5                     | 29,5 | 30              | 32   |
| 11  | Büssing NAG 4500 A-1    | 4,5           | 25                        | 27   | 28                       | 30   | 31              | 33   |
| 12  | Büssing NAG 500 A       | 5             | 25                        | 27   | 27,5                     | 29,5 | 30              | 32   |
| 13  | Büssing NAG 650 i 654   | 6             | 34,5                      | 37   | 38,5                     | 41,5 | 42              | 45,5 |
| 14  | Büssing NAG 900         | 9             | 44,5                      | 48   | 49,5                     | 53,5 | 54,5            | 59   |
| 15  | Deutz Magirus L-356     | 6             | 37                        | 39,5 | 41                       | 44   | 45              | 48,5 |
| 16  | Faun L-335-D-63         | 3,5           | 24                        | 26   | 26,5                     | 28,5 | 29              | 31   |
| 17  | Faun L-450-D-66         | 4,5           | 30                        | 32,5 | 33                       | 35,5 | 36              | 39   |
| 18  | Faun L-560-D-67         | 6             | 36                        | 39   | 40                       | 43   | 44              | 47,5 |
| 19  | Faun L-600-D-67         | 6,5           | 38                        | 41   | 42                       | 45   | 46              | 49,5 |
| 20  | Faun L-600-D-87         | 6,5           | 41,5                      | 45   | 46                       | 49,5 | 50,5            | 54,5 |
| 21  | Fiat 626 NL             | 4             | 18                        | 19,5 | 20                       | 21,5 | 22              | 23,5 |
| 22  | Fiat 666 N7             | 7             | 24                        | 26   | 27                       | 29   | 30              | 32   |
| 23  | Fiat 666 N 7/5          | 7             | 25                        | 27   | 28                       | 30   | 31              | 33   |
| 24  | Fiat 680 N              | 7,7           | 22,5                      | 24   | 25                       | 27   | 27,5            | 29,5 |
| 25  | Hansa Lloyd             | 2             | 17                        | 18,5 | 19                       | 20,5 | 21              | 22,5 |
| 26  | Hansa Lloyd             | 2,5           | 19                        | 20,5 | 21                       | 23   | 23              | 24,5 |
| 27  | Hansa Lloyd             | 4             | 23                        | 24,5 | 25,5                     | 27,5 | 28              | 30   |
| 28  | Hansa Lloyd             | 5             | 25                        | 27   | 27,5                     | 29,5 | 30              | 32   |
| 29  | Henschel 25-T1          | 2,5           | 16                        | 17,5 | 18                       | 19,5 | 20              | 21,5 |
| 30  | Henschel 30-T1-T2       | 3             | 18                        | 19,5 | 20                       | 21,5 | 22              | 23,5 |
| 31  | Henschel 40-S1-S2       | 4             | 25                        | 27   | 27,5                     | 29,5 | 30              | 32   |
| 32  | Henschel 5G1, 5G2, 5G3  | 5             | 31,5                      | 33,5 | 35                       | 38   | 38,5            | 41,5 |
| 33  | Henschel 6J1, 6J2, 6J3  | 6             | 34,5                      | 37   | 38,5                     | 41,5 | 42              | 45,5 |

| Lp. | Marka i typ pojazdu                         | Ładow-<br>ność<br>ton | Norma w litrach na 100 km |      |                          |      |                 |      |
|-----|---|-----------------------|---------------------------|------|--------------------------|------|-----------------|------|
|     |   |                       | zasadnicza                |      | podwyższona dla warunków |      |                 |      |
|     |   |                       | lato                      | zima | trudnych                 |      | bardzo trudnych |      |
|     |   |                       |                           | lato | zima                     | lato | zima            |      |
| 34  | Henschel SJO ciągnik siodłowy z naczepą     | 7                     | 38                        | 41   | 42                       | 45   | 46              | 49,5 |
| 35  | Henschel 36 W 3                             | 9,5                   | 44,5                      | 48   | 49,5                     | 53,5 | 54,5            | 59   |
| 36  | Horch (IFA) H3A                             | 3                     | 20                        | 21,5 | 22                       | 23,5 | 24              | 26   |
| 37  | JAZ (MAZ)—200                               | 7                     | 31,5                      | 34   | 35                       | 38   | 38,5            | 41,5 |
| 38  | Kaelble S6G 125 ciągnik siodłowy z naczepą  | 8,5                   | 35                        | 38   | 39                       | 42   | 43              | 46,5 |
| 39  | Kaelble S6G 110 ciągnik siodłowy z naczepą  | 8,5                   | 33                        | 35,5 | 37                       | 40   | 40,5            | 44   |
| 40  | Krupp 142                                   | 2,5                   | 16                        | 17   | 17,5                     | 19   | 19              | 20,5 |
| 41  | Krupp LD-3,5 M-122                          | 3,5                   | 18                        | 19,5 | 20                       | 21,5 | 22              | 23,5 |
| 42  | Krupp LD-4 M-232                            | 4                     | 24                        | 26   | 26,5                     | 28,5 | 28              | 30   |
| 43  | Krupp LD-6,5 N-42                           | 6,5                   | 37                        | 39,5 | 41                       | 44   | 45              | 48,5 |
| 44  | Mack NR5                                    | 10                    | 36                        | 39   | 40                       | 43   | 44              | 47,5 |
| 45  | Magirus M 25                                | 3                     | 20                        | 21,5 | 22                       | 23,5 | 24              | 26   |
| 46  | Magirus M 27                                | 3                     | 21,5                      | 23   | 24                       | 26   | 26,5            | 28,5 |
| 47  | Magirus M 30                                | 3                     | 24                        | 26   | 26,5                     | 28,5 | 29              | 31   |
| 48  | Magirus M 35                                | 3,5                   | 28                        | 30   | 31                       | 33,5 | 34              | 37   |
| 49  | Magirus M 40                                | 4                     | 28                        | 30   | 31                       | 33,5 | 34              | 37   |
| 50  | Magirus M 45                                | 4,5                   | 31,5                      | 34   | 35                       | 38   | 38,5            | 41,5 |
| 51  | Magirus M 50                                | 5                     | 33                        | 35,5 | 37                       | 40   | 40,5            | 43,5 |
| 52  | MAN E                                       | 3                     | 18                        | 19,5 | 20                       | 21,5 | 22              | 23,5 |
| 53  | MAN Z                                       | 3,5                   | 19                        | 20,5 | 21                       | 22,5 | 23              | 24,5 |
| 54  | MAN D                                       | 4,5                   | 21                        | 22,5 | 23                       | 24,5 | 25              | 27   |
| 55  | MAN F4                                      | 8                     | 37                        | 39,5 | 41                       | 44   | 45              | 48,5 |
| 56  | MAZ-205 wywrotka                            | 5                     | 36                        | 39   | 40                       | 43   | 44              | 47,5 |
| 57  | Mercedes Benz 1-1500 OM 138                 | 1,5                   | 10                        | 11   | 11                       | 12   | 12              | 13   |
| 58  | Mercedes Benz L 2000                        | 2                     | 13                        | 14   | 14,5                     | 15,5 | 15,5            | 16,5 |
| 59  | Mercedes Benz L 2500                        | 2,5                   | 16                        | 17   | 18                       | 19,5 | 20              | 21,5 |
| 60  | Mercedes Benz L 3000                        | 3                     | 20                        | 21,5 | 22                       | 23,5 | 24              | 26   |
| 61  | Mercedes Benz L 3750                        | 4                     | 25                        | 27   | 27,5                     | 29,5 | 30              | 32   |
| 62  | Mercedes Benz L-6500-OM54                   | 6,5                   | 35,5                      | 38,5 | 39,5                     | 42,5 | 43,5            | 47   |
| 63  | Mercedes Benz L-6500-OM79                   | 6,5                   | 31,5                      | 34   | 35                       | 38   | 38,5            | 41,5 |
| 64  | Mercedes Benz L 10 000                      | 10                    | 38                        | 41   | 42                       | 45,5 | 46              | 49,5 |
| 65  | Panhard IE 35 HL ciągnik siodłowy z naczepą | 8                     | 23                        | 24   | 25                       | 27   | 28              | 30   |
| 66  | Praga NRD                                   | 3                     | 15                        | 16   | 17                       | 18   | 19              | 20,5 |
| 67  | Saurer 1 CRD                                | 3,5                   | 14                        | 15   | 15,5                     | 16,5 | 17              | 18   |
| 68  | Saurer 2 CRDV                               | 3,5                   | 16                        | 17   | 17,5                     | 19   | 19              | 20,5 |
| 69  | Saurer 5 BTDV                               | 5,5                   | 22,5                      | 24   | 25                       | 27   | 27,5            | 29,5 |
| 70  | Skoda 706 R                                 | 7,3                   | 27                        | 29   | 30                       | 32   | 33              | 35,5 |
| 71  | Skoda 706 RM wywrotka                       | 6,5                   | 29                        | 31   | 32                       | 34,5 | 35              | 38   |
| 72  | SPA A-10000                                 | 10                    | 31,5                      | 34   | 35                       | 38   | 38,5            | 41,5 |
| 73  | Standard-Vanguard — furgonik                | 0,5                   | 6,5                       | 7    | 7,5                      | 8    | 8,5             | 9    |
| 74  | Tatra 111                                   | 10                    | 36                        | 39   | 40                       | 43   | 44              | 48   |
| 75  | Thornycroft WOF-DC4-2                       | 3                     | 26                        | 28   | 29                       | 31   | 32              | 34,5 |
| 76  | Vomag 3 L                                   | 3,5                   | 21,5                      | 23   | 24                       | 26   | 26,5            | 28,5 |
| 77  | Vomag 4,5 L                                 | 4,5                   | 25                        | 27   | 27,5                     | 29,5 | 30              | 32   |
| 78  | Vomag 5L-4R-3080                            | 5                     | 25,5                      | 27,5 | 28,5                     | 30,5 | 31              | 33,5 |
| 79  | Vomag 5L-6R-1060                            | 5                     | 32,5                      | 35   | 36                       | 39   | 39,5            | 42,5 |
| 80  | Vomag 6 L                                   | 6                     | 35,5                      | 38   | 39,5                     | 42,5 | 43,5            | 47   |
| 81  | Vomag 8 L                                   | 9                     | 39                        | 42   | 43                       | 46,5 | 47              | 50,5 |

TABELA 4.

NORMY ORIENTACYJNE ZUŻYCIA OLEJU NAPĘDOWEGO DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH I CIĄGNIKÓW SIODŁOWYCH Z NACZEPAMI O OKREŚLONEJ ŁADOWNOŚCI, NIE WYMIENIONYCH W TABELI 3

| Lp. | Rodzaj pojazdu                                  | Norma w litrach na 100 km |      |                          |      |                 |      |
|-----|---|---------------------------|------|--------------------------|------|-----------------|------|
|     |   | zasadnicza                |      | podwyższona dla warunków |      |                 |      |
|     |   | lato                      | zima | trudnych                 |      | bardzo trudnych |      |
|     |   |                           |      | lato                     | zima | lato            | zima |
| 1   | Różne o ładowności do 3 t włącznie              | 15                        | 16   | 16,5                     | 18   | 18              | 19,5 |
| 2   | Różne o ładowności powyżej 3 t do 4 t włącznie  | 20                        | 21,5 | 22                       | 23,5 | 24              | 26   |
| 3   | Różne o ładowności powyżej 4 t do 6 t włącznie  | 22,5                      | 24   | 25                       | 27   | 27,5            | 29,5 |
| 4   | Różne o ładowności powyżej 6 t do 8 t włącznie  | 27                        | 29   | 30                       | 32   | 33              | 35,5 |
| 5   | Różne o ładowności powyżej 8 t do 10 t włącznie | 31,5                      | 34   | 35                       | 38   | 38,5            | 41,5 |
| 6   | Różne o ładowności powyżej 10 t                 | 36                        | 39   | 40                       | 43   | 44              | 47,5 |

2. Przy obliczaniu zużycia paliwa według norm zawartych w tabelach 1 do 4 należy stosować:

- 1) normę zasadniczą w razie jazdy po drogach o nawierzchniach 1 i 2 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
  - 2) normę podwyższoną ze względu na trudne warunki w razie:
    - a) jazdy po drogach o nawierzchni 3 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
    - b) jazdy po ulicach miast (z wyjątkiem jazd w regulowanym ruchu wielkomiejskim),
    - c) jazdy po drogach i ulicach w zespołach miast Zagłębia Węglowego i Wybrzeża,
  - 3) normę podwyższoną dla warunków bardzo trudnych w razie:
    - a) jazdy po drogach o nawierzchni 4 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
    - b) jazdy po ulicach miast w regulowanym ruchu wielkomiejskim wymagającym częstego zwalniania i przyspieszania poprzez biegi, jak również postojów na skrzyżowaniach ulic i związanych z tym rozbiegów pojazdu,
    - c) jazdy wahadłowej lub rozwózkowej na krótkich odcinkach o średniej długości (w ciągu jednego dnia pracy) do 1,5 km łącznie, niezależnie od klasy nawierzchni drogi i od warunków ruchowych,
    - d) jazdy po drogach górskich niezależnie od klasy ich nawierzchni i po ulicach miast, jeżeli drogi te lub ulice są położone w obrębie powiatów górskich, wymienionych w załączniku nr 2 do niniejszych norm. Za drogę górską uważa się drogę o takich wzniesieniach, które mogą być pokonywane tylko przez częste stosowanie najniższych biegów.
3. Norma zasadnicza lub podwyższona może być powiększona o 5%, jeżeli:
- 1) pojazd wykonał normę przebiegu międzynaprawczego, a nie został oddany do naprawy głównej,

2) pojazd znajduje się w okresie docierania.

3) pojazd użyty jest do akcji ratunkowej.

4. Każda norma może być powiększona, jeśli samochód ciągnie na drodze inny pojazd (np. przyczepę, inny samochód itp.). W tym przypadku za każdą tonę ciężaru ciągniętego (ciężar pojazdu + ciężar ładunku) należy dodać do zastosowanej normy:

- 1) 6%, jeżeli ładowność samochodu ciągnącego nie przekracza 6 t,
  - 2) 3%, jeżeli ładowność samochodu ciągnącego przekracza 6 t,
5. Normy dla ciągników siodłowych jadących bez naczepty obniża się o 30%.

6. Dla samochodów specjalnych należy stosować takie same normy zużycia paliwa, jak dla samochodów ciężarowych na takich samych podwoziach; normy te odnoszą się tylko do wykonanych przebiegów. Ewentualne dodatkowe zużycie paliwa w czasie pracy na postoju (np. do napędu urządzenia przewożonego na samochodzie specjalnym) nie jest zawarte w normach; w tym przypadku powinny być ustalone normy zakładowe zatwierdzone przez jednostkę nadrzędną (np. zużycie paliwa na napęd pompy pożarniczej, sprężarki, dźwigu itd.). Normy zużycia dla samochodów roboczych wykonujących swą pracę w czasie jazdy (np. zamiataczka lub polewaczka ulic, pług odśnieżny) obowiązują tylko w odniesieniu do wykonanego przebiegu poza ich właściwą pracą.

7. Wywrotki, cysterny i inne pojazdy przewożące ładunki nie są uważane za samochody specjalne. Dla samochodów tych obowiązują normy zawarte w tabelach 1 — 4. Normy te uwzględniają warunki użytkowania wywrotki oraz zużycie paliwa na przechyl skrzyni.

8. Przy jeździe szkolnej z uczniami szkolonymi na kierowców każdą godzinę jazdy szkoleniowej przyjmuje się za 20 km przebiegu wykonanego w warunkach trudnych.

#### § 12. 1. Normy dla ciągników:

TABELA 5.

#### NORMY ZUŻYCIA OLEJU NAPĘDOWEGO DLA CIĄGNIKÓW TYPU ROLNICZEGO

| Lp. | Marka, typ i obciążenie ciągnika   | Norma w litrach na 100 km |      |                          |      |                 |      |
|-----|--|---------------------------|------|--------------------------|------|-----------------|------|
|     |  | zasadnicza                |      | podwyższona dla warunków |      |                 |      |
|     |  | lato                      | zima | trudnych                 |      | bardzo trudnych |      |
|     |  |                           |      | lato                     | zima | lato            | zima |
| 1   | Ursus-45 i Lanz-Buldog sam (luzem) lub z całkowitym ciężarem ciągniętym do 2 t łącznie | 33                        | 35   | 37                       | 39   | 41              | 43   |
| 2   | Ursus-45 i Lanz-Buldog z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 2 t do 5 t łącznie     | 37                        | 39   | 41                       | 43   | 45              | 47   |
| 3   | Ursus-45 i Lanz-Buldog z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 5 t do 10 t łącznie    | 40                        | 42   | 46                       | 48   | 50,5            | 53   |
| 4   | Ursus-45 i Lanz-Buldog z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 10 t                   | 52                        | 55   | 57                       | 60   | 62,5            | 66   |
| 5   | Ursus-45 i Lanz-Buldog oraz inne z głowicą żarową — praca silnika na postoju           | 1,9                       | 2    | 1,9                      | 2    | 1,9             | 2    |
| 6   | Zetor-25 sam (luzem) lub z całkowitym ciężarem ciągniętym do 2 t łącznie               | 13,5                      | 14   | 15                       | 16   | 16,5            | 17,5 |
| 7   | Zetor-25 z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 2 t do 5 t łącznie                   | 18                        | 19   | 20                       | 21   | 22              | 23   |
| 8   | Zetor-25 z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 5 t                                  | 22                        | 23   | 24                       | 26   | 26,5            | 28   |
| 9   | Steyr-180 sam (luzem) lub z całkowitym ciężarem ciągniętym do 2 t łącznie              | 12,5                      | 13   | 14                       | 15   | 15,5            | 16,5 |
| 10  | Steyr-180 z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 2 t                                 | 17                        | 18   | 19                       | 20   | 21              | 22   |

Normy dla ciągników nie wymienionych w tabeli ustala Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego na wniosek użytkownika pojazdu, zaopiniowany przez wydział komunikacji drogowej prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej bądź rady narodowej miasta wyłączonego z województwa.

TABELA 6.

NORMY ZUŻYCIA OLEJU NAPEĐOWEGO DLA CIĄGNIKÓW TYPU SAMOCHODOWEGO ZE SPRZĘGIEM HAKOWYM (CIĄGNIKI BALASTOWE)

| Lp. | Marka, typ i obciążenie ciągnika   | Norma w litrach na 100 km |      |                          |      |                 |      |
|-----|--|---------------------------|------|--------------------------|------|-----------------|------|
|     |  | zasadnicza                |      | podwyższona dla warunków |      |                 |      |
|     |  | lato                      | zima | trudnych                 |      | bardzo trudnych |      |
|     |  |                           |      | lato                     | zima | lato            | zima |
| 1   | Faun 150 PS sam (luzem) lub z całkowitym ciężarem ciągniętym do 5 t włącznie               | 37                        | 39   | 41                       | 43   | 45              | 48   |
| 2   | Faun 150 PS z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 5 t                                   | 59                        | 62   | 65                       | 68   | 71,5            | 75   |
| 3   | Hanomag SS 55 i SS 50 N sam (luzem) lub z całkowitym ciężarem ciągniętym do 3 t włącznie   | 27                        | 29   | 30                       | 32   | 33              | 36   |
| 4   | Hanomag SS 55 i SS 50 N z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 3 t                       | 33,5                      | 36   | 37                       | 40   | 40,5            | 43,5 |
| 5   | Hanomag SS 100 i „Gigant” sam (luzem) lub z całkowitym ciężarem ciągniętym do 5 t włącznie | 31,5                      | 34   | 35                       | 38   | 38,5            | 41   |
| 6   | Hanomag SS 100 i „Gigant” z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 5 t                     | 41                        | 44   | 45                       | 48   | 49,5            | 53   |
| 7   | Kaelble Z 6 GN-125 sam (luzem) lub z całkowitym ciężarem ciągniętym do 5 t włącznie        | 31,5                      | 34   | 35                       | 38   | 38,5            | 41   |
| 8   | Kaelble Z 6 GN-125 z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 5 t                            | 45                        | 48   | 50                       | 53   | 55              | 58,5 |
| 9   | Kaelble Z 6 G-110 sam (luzem) lub z całkowitym ciężarem ciągniętym do 5 t włącznie         | 27                        | 29   | 30                       | 32   | 33              | 36   |
| 10  | Kaelble Z 6 G-110 z całkowitym ciężarem ciągniętym powyżej 5 t                             | 36,5                      | 39   | 40                       | 43   | 44              | 47   |

Normy dla ciągników nie wymienionych w tabeli ustala Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego na wniosek użytkownika pojazdu zaopiniowany przez wydział komunikacji drogowej prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej bądź rady narodowej miasta wyłączonego z województwa.

2. Przy obliczaniu zużycia paliwa według norm zawartych w tabelach 5 i 6 należy stosować:

1) normę zasadniczą w przypadku jazdy po drogach o nawierzchni 1 i 2 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,

2) normę podwyższoną dla warunków trudnych w przypadku:

a) jazdy po drogach o nawierzchni 3 klasy wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,

b) jazdy po ulicach miast (z wyjątkiem jazdy w regulowanym ruchu wielkomiejskim),

c) jazdy po drogach i ulicach w zespołach miast Zagłębia Węglowego i Wybrzeża,

3) normę podwyższoną dla warunków bardzo trudnych w przypadku:

a) jazdy po drogach o nawierzchni 4 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,

b) jazdy po ulicach miast w regulowanym ruchu wielkomiejskim wymagającym częstego zwalniania i przyspieszania poprzez biegi, jak również postojów na skrzyżowaniach ulic i związanych z tym rozbiegów pojazdu,

c) jazdy wahadłowej lub rozwózkowej na krótkich odcinkach o średniej długości (w ciągu dnia pracy) do

1,5 km włącznie, niezależnie od klasy nawierzchni drogi i od warunków ruchowych,

d) jazdy po drogach górskich niezależnie od klasy ich nawierzchni i po ulicach miast, jeżeli drogi te lub ulice są położone w obrębie powiatów górskich, wymienionych w załączniku nr 2 do niniejszych norm. Za drogę górską uważa się drogę o takich wzniesieniach, które mogą być pokonywane tylko przez częste stosowanie najniższych biegów.

3. Norma zasadnicza lub podwyższona może być powiększona o 5%, jeżeli:

1) ciągnik wykonał normę przebiegu międzynaправczego, a nie został oddany do naprawy głównej,

2) ciągnik znajduje się w okresie docierania,

3) ciągnik użyty jest do akcji ratunkowej.

4. Tabele 5 i 6 obejmują normy dla ciągników pracujących na drogach (załącznik nr 1 do niniejszych norm) i nie mogą być stosowane w razie ciągnięcia lub popychania pojazdów toczących się po szynach lub holowania barki na rzece lub kanale.

5. Jeżeli ciągnik wykonuje pracę na postoju (pracę nieprzewozową), należy ustalić zakładową normę zużycia paliwa w zależności od rodzaju pracy ciągnika. Norma zakładowa powinna być zatwierdzona przez jednostkę przełożoną. Norma dla biegu jałowego silnika Ursus znajduje się w tabeli 5 pod lp 5.

## § 13. 1. Normy dla samochodów osobowych i sanitarnych:

TABELA 7.

## NORMY ZUŻYCIA BENZYNY (MIESZANKI BENZYNOWEJ) DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I SANITARNYCH

| Lp. | Marka i typ samochodu                     | Norma w litrach na 100 km |      |                          |      |                 |      |
|-----|---|---------------------------|------|--------------------------|------|-----------------|------|
|     |   | zasadnicza                |      | podwyższona dla warunków |      |                 |      |
|     |   | lato                      | zima | trudnych                 |      | bardzo trudnych |      |
|     |   |                           |      | lato                     | zima | lato            | zima |
| 1   | FSO „Warszawa”                            | 13                        | 14   | 13,5                     | 14,5 | 14              | 15   |
| 2   | Chevrolet „Fleetmaster” i „de Luxe”       | 15                        | 16   | 16,5                     | 17,5 | 18              | 19   |
| 3   | Citroën 11                                | 11                        | 11,5 | 12                       | 12,5 | 13              | 14   |
| 4   | Citroën 15                                | 13,5                      | 14,5 | 15                       | 16   | 16,5            | 17,5 |
| 5   | Dodge WC-54 (sanitarka)                   | 23                        | 24   | 25,5                     | 27   | 28              | 30   |
| 6   | EMW-340                                   | 11,5                      | 12   | 12,5                     | 13   | 14              | 15   |
| 7   | Fiat 1100                                 | 9                         | 9,5  | 10                       | 10,5 | 11              | 11,5 |
| 8   | Fiat 1100 L (sześćosobowy)                | 9,5                       | 10   | 10,5                     | 11   | 11,5            | 12   |
| 9   | Framo V 901 (sanitarka)                   | 10,5                      | 11   | 11,5                     | 12   | 12,5            | 13   |
| 10  | GAZ-M 20 „Pobieda”                        | 13                        | 14   | 13,5                     | 14,5 | 14              | 15   |
| 11  | GAZ-67                                    | 15                        | 16   | 16                       | 17   | 17              | 18   |
| 12  | Mercedes 170 V                            | 12                        | 12,5 | 13                       | 13,5 | 14,5            | 16   |
| 13  | Mercedes 220 a                            | 13                        | 13,5 | 14                       | 14,5 | 15,5            | 16,5 |
| 14  | Mercedes 300 a                            | 15                        | 15,5 | 16,5                     | 17,5 | 18              | 19   |
| 15  | MZMA „Moskwiacz”                          | 9                         | 9,5  | 10                       | 10,5 | 11              | 11,5 |
| 16  | Renault R 2060 (sanitarka)                | 13,5                      | 14,5 | 15                       | 16   | 16,5            | 17,5 |
| 17  | Rover (sanitarka)                         | 11,5                      | 12   | 12,5                     | 13   | 14              | 15   |
| 18  | Skoda 1101, 1102, 1200 i 1201             | 9                         | 9,5  | 10                       | 10,5 | 11              | 11,5 |
| 19  | Skoda 1101, 1102, 1200 i 1201 (sanitarka) | 9,5                       | 10   | 10,5                     | 11   | 11,5            | 12   |
| 20  | Tatra „Tatraplan 600”                     | 11                        | 11,5 | 12                       | 12,5 | 13              | 14   |
| 21  | Willys „Jeep”                             | 13,5                      | 14,5 | 15                       | 16   | 16,5            | 17,5 |
| 22  | ZIM-12                                    | 16                        | 17   | 18                       | 19   | 20              | 21   |
| 23  | ZIS(ZIL)-110                              | 24                        | 25   | 27                       | 29   | 30              | 32   |

TABELA 8.

## NORMY ORIENTACYJNE ZUŻYCIA BENZYNY (MIESZANKI BENZYNOWEJ) DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I SANITARNYCH NIE WYMIENIONYCH W TABELI 7

| Lp. | Rodzaj pojazdu  | Norma zużycia w litrach na 100 km |      |                          |      |                 |      |
|-----|---|-----------------------------------|------|--------------------------|------|-----------------|------|
|     |   | zasadnicza                        |      | podwyższona dla warunków |      |                 |      |
|     |   | lato                              | zima | trudnych                 |      | bardzo trudnych |      |
|     |   |                                   |      | lato                     | zima | lato            | zima |
| 1   | Różne do 1 l pojemności skokowej włącznie               | 8                                 | 8,5  | 9                        | 9,5  | 10              | 10,5 |
| 2   | Różne powyżej 1 do 1,3 l pojemności skokowej włącznie   | 9                                 | 9,5  | 10                       | 10,5 | 11              | 11,5 |
| 3   | Różne powyżej 1,3 do 1,8 l pojemności skokowej włącznie | 10                                | 10,5 | 11                       | 11,5 | 12              | 12,5 |
| 4   | Różne powyżej 1,8 do 2,5 l pojemności skokowej włącznie | 12                                | 12,5 | 13                       | 14   | 14              | 15   |
| 5   | Różne powyżej 2,5 do 3 l pojemności skokowej włącznie   | 13                                | 14   | 14,5                     | 15,5 | 16              | 17   |
| 6   | Różne powyżej 3 do 3,5 l pojemności skokowej włącznie   | 16                                | 17   | 18                       | 19   | 20              | 21   |
| 7   | Różne powyżej 3,5 do 4 l pojemności skokowej włącznie   | 18                                | 19   | 20                       | 21   | 22              | 23   |
| 8   | Różne powyżej 4 do 5 l pojemności skokowej włącznie     | 20                                | 21   | 22                       | 23   | 24              | 26   |
| 9   | Różne powyżej 5 l pojemności skokowej                   | 23                                | 25   | 25                       | 27   | 27,5            | 30   |

2. Przy obliczaniu zużycia paliw według norm zawartych w tabelach 7 i 8 należy stosować:

- 1) normę zasadniczą w przypadku jazdy po drogach o nawierzchniach 1 i 2 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
- 2) normę podwyższoną dla warunków trudnych w przypadku:
  - a) jazdy po drogach o nawierzchni 3 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
  - b) jazdy po ulicach miast (z wyjątkiem jazdy w ruchu wielkomiejskim),

c) jazdy po drogach i ulicach w zespołach miast Zagłębia Węglowego oraz Wybrzeża,

- 3) normę podwyższoną dla warunków bardzo trudnych w przypadku:
  - a) jazdy po drogach o nawierzchni 4 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
  - b) jazdy po ulicach miast w regulowanym ruchu wielkomiejskim, wymagającym częstego zwalniania i przyspieszania poprzez biegi, jak również postojów na skrzyżowaniach ulic i związanych z tym rozbiegów pojazdu,



- c) jazdy po drogach górskich, niezależnie od klasy ich nawierzchni, i po ulicach miast, jeżeli drogi te lub ulice są położone w obrębie powiatów górskich, wymienionych w załączniku nr 2 do niniejszych norm. Za drogę górską uważa się drogę o takich wzniesieniach, które mogą być pokonywane tylko przez stosowanie najniższych biegów.
3. Norma zasadnicza lub podwyższona może być powiększona o 5%, jeżeli:

- 1) samochód wykonał normę przebiegu międzynaправczego, a nie został oddany do naprawy głównej,
- 2) samochód znajduje się w okresie docierania,
- 3) samochód użyty jest do akcji ratunkowej.

4. Przy jeździe szkolnej z uczniami szkolonymi na kierowców każdą godzinę jazdy szkoleniowej przyjmuje się za 20 km wykonanego przebiegu w warunkach trudnych.

#### § 14. 1. Normy dla autobusów:

**TABELA 9.**  
NORMY ZUŻYCIA PALIW DLA AUTOBUSÓW

| Lp. | Marka i typ autobusu   | Rodzaj paliwa | Norma w litrach na 100 km |      |                          |      |                 |      |
|-----|------------------------|---------------|---------------------------|------|--------------------------|------|-----------------|------|
|     |                        |               | zasadnicza                |      | podwyższona dla warunków |      |                 |      |
|     |                        |               | lato                      | zima | trudnych                 |      | bardzo trudnych |      |
|     |                        |               |                           |      | lato                     | zima | lato            | zima |
| 1   | Star 50, 51 i 52       | benzyna       | 28                        | 30   | 31                       | 33   | 34              | 37   |
| 2   | Chausson APH           | olej napędowy | 21                        | 23   | 23                       | 25   | 25              | 27   |
| 3   | Fiat 666               | „             | 24,5                      | 27   | 27                       | 30   | 30              | 33   |
| 4   | Ikarus 60              | „             | 20                        | 21   | 22                       | 23   | 24              | 26   |
| 5   | Leyland OPS 1 i LOPS 3 | „             | 22                        | 24   | 24                       | 26   | 26              | 28,5 |
| 6   | Mavag TR5 i M5         | „             | 30                        | 32   | 33                       | 36   | 36              | 39   |
| 7   | Skoda 706RO            | „             | 29                        | 31   | 31                       | 34   | 34              | 37   |
| 8   | ZIS-155                | benzyna       | 37                        | 40   | 41                       | 44   | 45              | 48   |

Normy dla autobusów nie wymienionych w tabeli nr 9 ustala Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego na wniosek użytkownika, zaopiniowany przez wydział komunikacji drogowej prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej bądź rady narodowej miasta wyłączonego z województwa.

2. Przy obliczaniu zużycia paliw według norm zawartych w tabeli nr 9 należy stosować:

- 1) normę zasadniczą w przypadku jazdy po drogach o nawierzchniach 1 i 2 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
- 2) normę podwyższoną dla warunków trudnych w przypadku:
  - a) jazdy po drogach o nawierzchni 3 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
  - b) jazdy po ulicach miast (z wyjątkiem jazdy w regulowanym ruchu wielkomiejskim),
  - c) jazdy po drogach i ulicach w zespołach miast Zagłębia Węglowego i Wybrzeża,
- 3) normę podwyższoną dla warunków bardzo trudnych w przypadku:
  - a) jazdy po drogach o nawierzchni 4 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
  - b) jazdy w regulowanym ruchu wielkomiejskim wymaga-

jącym częstego zwalniania i przyspieszania poprzez biegi, jak również postojów na skrzyżowaniach ulic i związanych z tym rozbiegów pojazdu,

- c) jazdy na trasach z licznymi przystankami na odcinkach krótszych niż średnio 1 km, niezależnie od klasy nawierzchni drogi, jazdy po drogach górskich, niezależnie od klasy ich nawierzchni, i po ulicach miast, jeżeli drogi te lub ulice są położone w obrębie powiatów górskich, wymienionych w załączniku nr 2 do niniejszych norm. Za drogę górską uważa się drogę o takich wzniesieniach, które mogą być pokonywane tylko przez stosowanie najniższych biegów.

3. Norma zasadnicza lub podwyższona może być powiększona o 5%, jeżeli:

- 1) autobus wykonał normę przebiegu międzynaправczego, ale nie został oddany jeszcze do kapitalnego remontu,
- 2) autobus znajduje się w okresie docierania.

#### § 15. 1. Normy dla motocykli:

**TABELA 10.**  
NORMY ORIENTACYJNE ZUŻYCIA BENZYNY (MIESZANKI BENZYNOWEJ) DLA MOTOCYKLI

| Pojemność skokowa silnika dwusuwowego w cm <sup>3</sup>    | Norma zasadnicza w litrach na 100 km | U w a g i   |
|--|--------------------------------------|---|
| do 100 włącznie  | 2,5                                  | W okresie zimowym (§ 4) normy zasadnicze zwiększa się o 5%. |
| powyżej 100 do 125 włącznie                                | 3                                    |   |
| powyżej 125 do 200 włącznie                                | 3,5                                  |   |
| powyżej 200  | 4                                    |   |
| pojemność skokowa silnika czterosuwowego w cm <sup>3</sup> | norma zasadnicza w litrach na 100 km |   |
| do 250 włącznie  | 3                                    |   |
| powyżej 250 do 350 włącznie                                | 3,5                                  |   |
| powyżej 350 do 500 włącznie                                | 4                                    |   |
| powyżej 500  | 5                                    |   |

2. Przy obliczaniu zużycia paliwa według norm zawartych w tabeli 10 (ust. 1) należy stosować:

- 1) normę zasadniczą w przypadku jazdy po drogach o nawierzchniach 1 i 2 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
- 2) normę zasadniczą podwyższoną o 10<sup>0</sup>/o w przypadku:
  - a) jazdy po drogach o nawierzchni 3 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
  - b) jazdy po ulicach miast (z wyjątkiem jazdy w regulowanym ruchu wielkomiejskim),
  - c) jazdy po drogach i ulicach w zespołach miast Zagłębia Węglowego i Wybrzeża,
- 3) normę zasadniczą podwyższoną o 20<sup>0</sup>/o w przypadkach:
  - a) jazdy po drogach o nawierzchni 4 klasy, wymienionych w załączniku nr 1 do niniejszych norm,
  - b) jazdy po ulicach miast w regulowanym ruchu wielkomiejskim,
  - c) jazdy po ulicach górskich niezależnie od klasy ich na-

wierzchni i po ulicach miast, jeżeli drogi te lub ulice są położone w obrębie powiatów górskich, wymienionych w załączniku nr 2 do niniejszych norm.

3. Norma zasadnicza (ust. 1) lub norma zasadnicza podwyższona (ust. 2) może być powiększona:

- 1) o 5<sup>0</sup>/o, jeżeli motocykl znajduje się w okresie docierania lub użyty jest do akcji ratunkowej,
- 2) o 30<sup>0</sup>/o, jeżeli motocykl użyty jest z wózkiem bocznym.

§ 16. Normy zużycia paliw przy naprawie silnika.

Ustala się normy:

- 1) na jazdę próbną po naprawie pojazdu, podczas której wykonano naprawę lub wymianę silnika, w wysokości 10<sup>0</sup>/o zasadniczej normy zużycia,
- 2) na jazdę próbną po naprawie głównej (kapitałnym remoncie) pojazdu w wysokości 30<sup>0</sup>/o zasadniczej normy zużycia.

Załączniki do norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych.

Załącznik nr 1.

#### KLASYFIKACJA NAWIERZCHNI DROGOWYCH

(Dla ustalania norm nawierzchnie drogowe dzielą się na 4 klasy w zależności od oporu toczenia).

| Klasa nawierzchni | Rodzaj nawierzchni  | U w a g i  |
|-------------------|---|--|
| 1                 | Betonowa<br>Kostka mozaikowa<br>Asfaltowa<br>Smołowana } typu ciężkiego lub średniego   | Nawierzchnie I klasy znajdują się wszędzie w dobrym stanie   |
| 2                 | Asfaltowa<br>Smołowana } typu lekkiego<br>Klinkierowa<br>Tłuczniowa gładka<br>Gruntowa ulepszona gładka<br>Układana z płyt kamienno-betonowych  | Nawierzchnie asfaltowe i smołowane typu lekkiego są przeważnie mniej gładkie od podobnych nawierzchni typu ciężkiego lub średniego |
| 3                 | Tłuczniowa w średnim stanie<br>Brukowana kamieniem pełnym lub łamanym<br>Gruntowa ulepszona w średnim stanie lub zabłocona  |  |
| 4                 | Tłuczniowa lub brukowana w bardzo złym stanie<br>Gruntowa nie ulepszona i nawierzchnia każdej klasy, o ile jest pokryta warstwą błota lub śniegiem o grubości warstwy co najmniej 10 cm |  |

Załącznik nr 2.

#### WYKAZ POWIATÓW GÓRSKICH

1. W województwie katowickim powiaty bielski i cieszyński.
2. W województwie krakowskim powiaty: limanowski, myślenicki, nowosądecki, nowotarski, suski, wadowicki, żywiecki.
3. W województwie rzeszowskim powiaty: brzozowski,

gorlicki, jasielski, krośnieński, leski, przemyski, ropczycki, sanocki, ustrzycki oraz powiaty rzeszowski i łańcucki w części na południe od linii kolejowej Kraków — Przemyśl.

4. W województwie wrocławskim powiaty: bystrzycki, dzierzoniowski, górowski, jeleniogórski, kamiennogórski, kłodzki, lubiński, lwówecki, noworudzki, wałbrzyski.

(nazwa i adres jednostki organizacyjnej)

PROTOKÓŁ BADANIA ZUŻYCIA PALIWA

1. Komisja\*) - Rzeczoznawca Polskiego Związku Motorowego\*) powołana(y) przez kierownika jednostki organizacyjnej w składzie:

- 1. . . . . (nazwisko i imię) . . . . . (stanowisko lub funkcja)
- 2. . . . .
- 3. . . . .

przeprowadził(a) dnia . . . . . 195 . . . r. badanie przyczyn przekroczenia normy zużycia paliwa przez pojazd samochodowy: rodzaj . . . . . marka . . . . . typ . . . . . nr rejestracyjny . . . . .

2a.\*) Próbną jazdę wykonano z obciążeniem . . . ton\*\*) osób\*) na odcinku drogi w przybliżeniu poziomym o nawierzchni . . . klasy i długości . . . km\*\*\*). Pomiar długości odcinka drogi wykonano według kilometrowych i hektometrowych znaków. Odcinek drogi przejechano w obydwu kierunkach na całej długości w ciągu tej samej próbnej jazdy. Podczas próby jezdni była sucha — mokra\*). Temperatura powietrza wynosiła . . . stopni C. Czas trwania jazdy (po odjęciu czasu ewentualnego postoju przy zmianie kierunku jazdy) wynosił . . . minut (zaokrąglić sekundy do pół minuty). W tym czasie zużycie paliwa wyniosło . . . litrów, co odpowiada w przeliczeniu . . . l na 100 km i stanowi w stosunku do obowiązującej normy, która wynosi . . . l na 100 km, przekroczenie . . . %.

2b.\*) Próbną jazdę wykonano z obciążeniem . . . ton\*\*) osób\*) w ruchu miejskim — wielkomiejskim\*) na trasie: . . . . . której długość wynosiła . . . km według planu miasta. Podczas próby jezdnie były suche — mokre\*). Temperatura powietrza wynosiła . . . stopni C. Czas trwania całej próby łącznie z postojami wywołanymi przyczynami ruchowymi wynosił . . . minut (zaokrąglić sekundy do pół minuty). W tym czasie zużycie paliwa wyniosło . . . litrów, co odpowiada w przeliczeniu . . . l na 100 km i stanowi w stosunku do obowiązującej normy, która wynosi . . . l na 100 km, przekroczenie . . . %.

2c.\*) Dla ustalenia rzeczywistego zużycia paliwa przez pojazd pracujący w warunkach wyjątkowych (np. jazda terenowa) wykonano próbną jazdę na trasie: . . . . .

której długość według możliwie dokładnego pomiaru wynosiła . . . km. Podczas próby jezdni była sucha — mokra\*). Temperatura powietrza wynosiła . . . stopni C. Czas trwania próby po odliczeniu ewentualnych postojów na trasie wynosił . . . minut (zaokrąglić sekundy do pół minuty). W tym czasie zużycie paliwa wyniosło . . . litrów, co odpowiada w przeliczeniu . . . l na 100 km i stanowi w stosunku do obowiązującej normy, która wynosi . . . l na 100 km, przekroczenie . . . %.

- 3. Pomiar zużycia paliwa wykonano przy pomocy . . . . .
- 4. Zauważono następujące usterki techniczne pojazdu mające wpływ na zużycie paliwa: . . . . .
- 5. Komisja\*) - Rzeczoznawca\*) stwierdza, że przyczyną przekroczenia normy zużycia było . . . . .
- 6. Wniosek komisji\*)-rzeczoznawcy\*) . . . . .
- 7. Podpisy członków komisji\*) - rzeczoznawcy\*) . . . . .

Podpis kierowcy badanego pojazdu . . . . .  
 Data sporządzenia protokołu . . . . .

\*) Niepotrzebne skreślić.  
 \*\*) Pojazd podczas próby należy obciążyć ładunkiem równym połowie ładowności.  
 \*\*\*) Długość odcinka drogi przejechanej w jednym kierunku nie może być mniejsza niż:  
 1) 10 km przy próbach po ulicach w mieście,  
 2) 20 km przy próbach po drogach za miastem,  
 3) co najmniej połowa długości określonej trasy o warunkach wyjątkowych (np. jazda terenowa), dla której wykonuje się pomiar.

Redakcja: Urząd Rady Ministrów — Biuro Prawne, Warszawa, al. Ujazdowskie 1/3.  
 Administracja: Administracja Wydawnictw Urzędu Rady Ministrów, Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 50.