



TRESC:
Poz.:

ZARZĄDZENIA:

- 533 — Ministra Komunikacji z dnia 16 listopada 1959 r. w sprawie norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych 845
- 534 — 538 — Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego w sprawie uznania za rezerwat przyrody . 853 — 856
- 539 — Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 10 listopada 1959 r. w sprawie stosowania koordynacji wymiarowej w budownictwie 856

533

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 16 listopada 1959 r.

w sprawie norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych.

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

§ 1. Ustala się „Normy zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych”, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. 1. Na podstawie norm podstawowych zawartych w załączniku, o którym mowa w § 1, zakłady pracy gospodarki uspołecznionej oraz organizacji społecznych ustala dla eksploatowanych przez siebie pojazdów samochodowych zakładowe normy zużycia paliw płynnych lub zakładowe normy wyjątkowe w trybie określonym w załączniku do niniejszego zarządzenia.

2. Jeżeli jednolite warunki eksploatacji całego taboru resortowego uzasadniają ustalenie, zamiast norm zakładowych

(ust. 1), norm resortowych, normy takie mogą być ustalone wyjątkowo przez właściwego ministra za zgodą Ministra Komunikacji.

§ 3. Zakładowe i resortowe normy (§ 2) stanowią podstawę do planowania zaopatrzenia w paliwa płynne oraz do obliczania oszczędności lub przekroczenia normy (przepału).

§ 4. Zarządzenie nie dotyczy Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i jednostek podległych Ministrowi Obrony Narodowej i Ministrowi Spraw Wewnętrznych, z wyjątkiem Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, Instytutu Geodezji i Kartografii oraz przedsiębiorstw podległych Ministrom Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych.

§ 5. Traci moc zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 25 lutego 1957 r. w sprawie norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych (Monitor Polski z 1957 r. Nr 23, poz. 165 i z 1958 r. Nr 68, poz. 400).

§ 6. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: w z. *J. Rustecki*

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 16 listopada 1959 r. (poz. 533).

NORMY ZUŻYCIA PALIW PŁYNNYCH W EKSPLOATACJI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Zasady ogólne.

§ 1. Zakłady pracy gospodarki uspołecznionej oraz organizacji społecznych ustalają zakładowe normy zużycia paliw

płynnych dla samochodów ciężarowych oraz pochodnych od nich samochodów specjalnych, ciągników używanych w transporcie drogowym, samochodów osobowych, autobusów, motocykli i skuterów, zwanych dalej w skróceniu „pojazda-

mi", na podstawie norm podstawowych określonych w tablicach nr 1 i 2 zawartych w § 10, z uwzględnieniem zasad ich podnoszenia i obniżania określonych w §§ 11 i 12.

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

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

§ 3. 1. Zakładowe normy zużycia paliw, ustalone w sposób podany w dalszych przepisach, mogą być niższe, równe lub wyższe niż normy podstawowe (§ 10).

2. Normy zakładowe należy ustalać w zależności od warunków:

- 1) dla grup pojazdów posiadających jednakowy:
 - a) silnik,
 - b) przełożenie przekładni głównej,
 - c) wymiar opon na kołach napędowych,
 - d) dopuszczalny całkowity ciężar (ciężar własny pojazdu gotowego do ruchu + ładowność, a dla autobusów dopuszczalną liczbę osób, licząc po 75 kg na osobę z bagażem ręcznym w ruchu międzymiastowym i po 65 kg na osobę w ruchu miejskim i podmiejskim),
- 2) dla grup pojazdów jednego typu (pkt 1) stale kursujących na określonej trasie (np. w ruchu regularnym),
- 3) dla poszczególnych pojazdów indywidualnie.

3. Normy zakładowe ustalać należy w oparciu o rzeczywiste warunki eksploatacji:

- 1) na podstawie doświadczenia z eksploatacji, udokumentowanego ewidencją dotychczasowego zużycia paliwa, prowadzoną prawidłowo, tj. zgodnie z obowiązującymi przepisami, z uwzględnieniem danych, dotyczących zużycia paliwa, wskazanych przez producenta pojazdu samochodowego, a w braku doświadczenia:
- 2) na podstawie badania zużycia paliwa, przeprowadzonego według instrukcji stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszych norm.

4. Zakłady pracy, posiadające jeden lub kilka pojazdów, mogą stosować normy zakładowe ustalone w innym zakładzie, położonym w tym samym powiecie lub mieście, do pojazdu tego samego typu (ust. 2 pkt 1) na podstawie doświadczenia z eksploatacji (ust. 3 pkt 1) lub badania zużycia paliwa (ust. 3 pkt 2).

5. W razie konieczności ciągłego używania niższych biegów na trasach:

- 1) prowadzących po drogach grząskich lub o nawierzchni wyjątkowo nierównej,
- 2) górskich o wyjątkowo stromych wzniesieniach,
- 3) miejskich o wyjątkowym zagęszczeniu ruchu

można ustalić zakładową normę wyjątkową.

Zakładowe normy wyjątkowe można ustalić tylko na podstawie badania zużycia na określonej trasie, przeprowadzonego według instrukcji stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszych norm.

6. Stosowanie wyjątkowej normy zakładowej wymaga zezwolenia wydziału komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z wo-

jewództwa), na której terenie znajduje się trasa (ust. 5). Wydział komunikacji może cofnąć zezwolenie w razie zmiany warunków drogowych lub ruchowych na trasie, dla której norma wyjątkowa została ustalona.

7. Nadrzędna jednostka organizacyjna nad zakładem pracy może zarządzić w drodze nadzoru rewizję normy zakładowej.

8. Ministerstwo Komunikacji może ustalać dla pojazdów o wyjątkowej, zmienionej lub przestarzałej konstrukcji wyjątkowe normy zużycia paliwa na wniosek zakładu pracy, zaopiniowany przez wydział komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa), jeżeli ustalenie takiej normy jest ekonomicznie uzasadnione.

§ 4. Normy zużycia paliwa odnoszą się do rzeczywistego wykonanego przebiegu po uwzględnieniu ewentualnego błędów licznika kilometrów i określają największą dopuszczalną ilość paliwa potrzebnego do jazdy w określonych warunkach eksploatacji, do rozruchu pojazdów na miejscach postoju oraz do manewrów koniecznych na miejscach stałego postoju (garażowania) i na miejscach naładunku i wylądunku.

§ 5. 1. Normy zakładowe należy ustalić w terminach:

- 1) 3 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszych norm — w odniesieniu do pojazdów znajdujących się w eksploatacji zakładu pracy,
 - 2) 30 dni od dnia objęcia w posiadanie pojazdu w celu jego eksploatacji — w odniesieniu do pojazdów otrzymanych po dniu wejścia w życie niniejszych norm.
2. Do czasu ustalenia normy zakładowej stosować należy:

- 1) w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 — normy dotychczas stosowane;
- 2) w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w ust. 1 pkt 2 — odpowiednie normy podstawowe (§ 10).

§ 6. 1. Badania zużycia paliwa w celu ustalenia normy zakładowej (§ 3) lub ustalenia przekroczenia obowiązującej normy zakładowej (przepału) należy wykonywać w sposób wskazany w instrukcji stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszych norm.

2. Badania (ust. 1) dokonuje w obecności zainteresowanego kierownicy komisja powołana przez kierownika zakładu. W skład komisji wchodzi:

- 1) doświadczony pracownik stacji obsługi lub warsztatów,
- 2) doświadczony kierowca samochodowy nie zainteresowany bezpośrednio, ale w miarę możliwości dobrze obeznany z pojazdem pod względem zużycia paliwa,
- 3) przedstawiciel rady zakładowej (w miarę możliwości techniczny specjalista samochodowy).

W braku wyżej wymienionych specjalistów należy powołać rzeczoznawcę Polskiego Związku Motorowego, który dokonuje badania (ust. 1) w obecności zainteresowanego kierownicy oraz przedstawiciela rady zakładowej. Komisja (rzeczoznawca Polskiego Związku Motorowego) ustala wynik badania w protokole sporządzonym według wzoru podanego w załączniku nr 2 do niniejszych norm zgodnie z instrukcją stanowiącą załącznik nr 1 do niniejszych norm. W razie przekroczenia

normy zakładowej komisja (rzeczoznawca) ustala przyczynę przekroczenia zakładowej normy zużycia paliwa oraz stawia wniosek co do sposobu usunięcia tej przyczyny.

§ 7. 1. Żadna techniczna niesprawność (zmiana konstrukcji) lub usterka pojazdu nie może uzasadniać stosowania wyższych norm, przewidzianych dla trudniejszych warunków eksploatacji.

2. Pojazd przekraczający zakładową normę zużycia paliwa powinien być wycofany z użytkowania i przywrócony do stanu technicznego zapewniającego zużycie paliwa w granicach norm zakładowych, odpowiadających rzeczywistym warunkom użytkowania.

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

- 1) kierownikach jednostek organizacyjnych nadrzędnych nad zakładami, w szczególności w zakresie nadzoru nad prawidłowym i terminowym ustalaniem norm zakładowych;
- 2) kierownikach zakładów; w szczególności do ich obowiązków należy: ustalanie norm zakładowych we właściwym terminie, zaznajomienie pracowników z normami oraz wstrzymywanie we właściwym czasie użytkowania pojazdów przekraczających normy w celu przywrócenia tym pojazdom właściwego stanu technicznego; kierownicy ci są zobowiązani do:
 - a) ścisłej kontroli wykazywanego zużycia paliwa,
 - b) ustalenia normy zakładowej zgodnie z przepisami (§§ 3, 4, 10, 11 oraz 12),
 - c) niezwłocznego usunięcia przyczyn przekroczenia normy;
- 3) kierowcach pojazdów; w szczególności do ich obowiązków należy:
 - a) użytkowanie wyłącznie pojazdów będących w stanie sprawności technicznej, ze sprawnym licznikiem kilometrów,
 - b) rzetelne i zgodne z prawdą zapisywanie w kartach drogowych przebiegów i czasu użytkowania (pracy) pojazdu,
 - c) rzetelne i dokładne wykonywanie pomiaru zużytego paliwa,

d) niezwłoczne powiadamianie przełożonego o przekroczeniu normy zużycia paliwa; w razie gdyby przełożony, powiadomiony przez kierowcę o przekroczeniu normy zużycia paliwa, zlecił kierowcy dalszą eksploatację pojazdu, wówczas ponosi pełną odpowiedzialność za paliwo zużyte ponad normę;

4) osobach odpowiedzialnych za tabor samochodowy i zaopatrzenie pojazdów w paliwo; w szczególności do ich obowiązków należy:

- a) rzetelne i dokładne wykonywanie pomiaru ilości wydanego i zużytego paliwa,
- b) dokładne obliczanie zużycia paliwa przypadającego według normy zakładowej zgodnie z instrukcją o sposobie zaopatrywania kierowców w paliwo i o rozliczaniu zużycia paliwa, stanowiącą załącznik nr 3 do niniejszych norm.

§ 9. 1. Zużycie olejów smarowych w zasadzie ustala wytwórnia pojazdu w instrukcji lub książce obsługi. W razie braku takiej instrukcji należy przeprowadzać zmianę oleju silnikowego i przekładniowego według ramowej instrukcji o planowo-zapobiegawczej obsłudze technicznej i naprawie pojazdów samochodowych.

2. Ogólne zużycie oleju silnikowego niezbędnego zarówno do bieżącego uzupełnienia ubytku w silniku, jak i na okresowe wymiany oleju nie powinno w zasadzie przekraczać 4% zużycia benzyny lub odpowiednio 6% zużycia oleju napędowego.

3. Zużycie oleju przekładniowego nie powinno w zasadzie przekraczać 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 0,3% zużycia benzyny oraz 0,5% zużycia oleju napędowego, po przeliczeniu zużycia paliwa z litrów na kilogramy.

Normy podstawowe.

§ 10: Ustala się następujące podstawowe normy zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych:

Tablica 1.

Podstawowe normy zużycia benzyny (§ 2 pkt 1).

Lp.	Rodzaj pojazdu	Norma w litrach na 100 km
1	Samochody ciężarowe oraz specjalne i sanitarne pochodne od samochodów ciężarowych, jak również ciągniki siodłowe z naczepą o dopuszczalnym ciężarze całkowitym:	
	1) powyżej 2,5 t do 3,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej:	
	a) powyżej 1 l do 1,8 l włącznie	13
	b) powyżej 1,8 l do 2,5 l włącznie	15
	c) powyżej 2,5 l	23
	2) powyżej 3,5 t do 5,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej:	
	a) do 2,5 l włącznie	18
	b) powyżej 2,5 l	23
	3) powyżej 5,5 t do 8,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej:	
	a) do 4,5 l włącznie	25
	b) powyżej 4,5 l	33
	4) powyżej 8,5 t	36

Lp.	Rodzaj pojazdu	Norma w litrach na 100 km
2	Samochody osobowe, sanitarne i pochodne od samochodów osobowych — dostawcze samochody ciężarowe, jeżeli dopuszczalny całkowity ciężar tych ostatnich nie przekracza 2,5 t, z silnikiem o pojemności skokowej: 1) do 0,7 l włącznie 2) powyżej 0,7 l do 0,9 l włącznie 3) powyżej 0,9 l do 1,3 l włącznie 4) powyżej 1,3 l do 1,8 l włącznie 5) powyżej 1,8 l do 2,1 l włącznie 6) powyżej 2,1 l do 2,9 l włącznie 7) powyżej 2,9 l do 3,4 l włącznie 8) powyżej 3,4 l do 4 l włącznie 9) powyżej 4 l do 5 l włącznie 10) powyżej 5 l	6 8 9 11 12 13 15 18 22 25
3	Autobusy o dopuszczalnym całkowitym ciężarze, licząc po 75 kg na pasażera z bagażem w ruchu międzymiastowym i 65 kg w ruchu miejskim i podmiejskim: 1) do 3 t włącznie 2) powyżej 3 t do 6 t włącznie 3) powyżej 6 t do 9 t włącznie 4) powyżej 9 t	14 20 28 36
4	Motocykle (skutery): 1) z silnikiem dwusuwowym o pojemności skokowej: a) do 100 cm ³ włącznie b) powyżej 100 cm ³ do 200 cm ³ włącznie c) powyżej 200 cm ³ do 250 cm ³ włącznie d) powyżej 250 cm ³ 2) z silnikiem czterosuwowym o pojemności skokowej: a) do 250 cm ³ włącznie b) powyżej 250 cm ³ do 350 cm ³ włącznie c) powyżej 350 cm ³	2,5 3 3,5 4 3,5 4 5
5	Ciągniki benzynowe typu rolniczego używane w transporcie drogowym	norma zakładowa bez ograniczeń

Tablica 2.

Podstawowe normy zużycia oleju napędowego.

Lp.	Rodzaj pojazdu	Norma w litrach na 100 km
1	Samochody ciężarowe oraz specjalne i sanitarne, pochodne od samochodów ciężarowych, jak również ciągniki siodłowe z naczepą o całkowitym dopuszczalnym ciężarze: 1) do 2,5 t włącznie 2) powyżej 2,5 t do 4 t włącznie 3) powyżej 4 t do 6 t włącznie 4) powyżej 6 t do 8 t włącznie 5) powyżej 8 t do 10 t włącznie 6) powyżej 10 t do 12 t włącznie 7) powyżej 12 t do 15 t włącznie 8) powyżej 15 t	10 12 15 16 20 25 30 35

Lp.	Rodzaj pojazdu	Norma w litrach na 100 km
2	Ciągniki typu rolniczego używane w transporcie drogowym: <ol style="list-style-type: none"> 1) z silnikiem o mocy do 20 KM włącznie: <ol style="list-style-type: none"> a) jeżeli ciągnik porusza się luzem lub z całkowitym ciężarem ciągnionym do 2 t włącznie 13 b) jeżeli ciągnik porusza się z całkowitym ciężarem ciągnionym powyżej 2 t 17 2) z silnikiem o mocy powyżej 20 KM: <ol style="list-style-type: none"> a) jeżeli ciągnik porusza się luzem lub z całkowitym ciężarem ciągnionym do 3 t włącznie 15 b) jeżeli ciągnik porusza się z całkowitym ciężarem ciągnionym powyżej 3 t 24 3) ciągnik Ursus-45 i Lanz Bulldog wyposażony w silnik z głowicą żarową: <ol style="list-style-type: none"> a) jeżeli ciągnik porusza się luzem lub z całkowitym ciężarem ciągnionym do 2 t włącznie 33 b) jeżeli ciągnik porusza się z całkowitym ciężarem ciągnionym: <ol style="list-style-type: none"> ba) powyżej 2 t do 5 t włącznie 37 bb) powyżej 5 t do 10 t włącznie 40 bc) powyżej 10 t 52 	
3	Ciągniki typu samochodowego (balastowe) ze sprzęgiem dyszlowym: <ol style="list-style-type: none"> 1) ciągnik z silnikiem o mocy do 80 KM włącznie: <ol style="list-style-type: none"> a) jeżeli ciągnik porusza się luzem lub z całkowitym ciężarem ciągnionym do 3 t włącznie 27 b) jeżeli ciągnik porusza się z całkowitym ciężarem ciągnionym powyżej 3 t 34 2) ciągnik z silnikiem o mocy powyżej 80 KM do 125 KM włącznie: <ol style="list-style-type: none"> a) jeżeli ciągnik porusza się luzem lub z całkowitym ciężarem ciągnionym do 5 t włącznie 37 b) jeżeli ciągnik porusza się z całkowitym ciężarem ciągnionym powyżej 5 t 59 3) ciągnik z silnikiem o mocy powyżej 125 KM 	norma zakładowa bez ograniczeń
4	Samochody osobowe, sanitarne i pochodne od samochodów osobowych dostawcze, sanitarne i pochodne od samochodów ciężarowych, o ile 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 7 2) powyżej 1,3 l 10 	
5	Autobusy o dopuszczalnym całkowitym ciężarze licząc po 75 kg na pasażera z bagażem w ruchu międzymiastowym i po 65 kg w ruchu miejskim i podmiejskim: <ol style="list-style-type: none"> 1) do 3 t włącznie 12 2) powyżej 3 t do 6 t włącznie 14 3) powyżej 6 t do 9 t włącznie 19 4) powyżej 9 t do 11 t włącznie 23 5) powyżej 11 t do 14 t włącznie 28 6) powyżej 14 t 30 	

Objaśnienie do tabelic 1 i 2: Przez pojęcie „dopuszczalny ciężar całkowity samochodu” należy rozumieć ciężar własny samochodu gotowego do jazdy, powiększony o jego ładowność, tzn. dopuszczalny największy ciężar ładunku lub urządzenia trwale umieszczonego na samochodzie specjalnym nie przeznaczonym do przewozu ładunków lub osób. Ciężar własny pojazdu należy ustalić na podstawie wiarygodnych danych lub przez zważenie.

Podwyższenie norm podstawowych.

§ 11. 1. W zależności od warunków eksploatacji:

- a) drogowych (profil podłużny trasy i jakość nawierzchni drogowej) i
- b) ruchowych (jazda na krótkich odcinkach z częstymi postojami, jazda po wyjątkowo ruchliwych ulicach miast),

kierownik zakładu pracy może ustalić normę zakładową (§ 3 ust. 1) wyższą niż norma podstawowa w granicach do 20% dla wszystkich pojazdów samochodowych, a dla samochodów samowładowczych w granicach do 30% w stosunku do normy podstawowej w tych przypadkach, gdy norma podstawowa będzie niewystarczająca. W przypadkach określonych w § 3 ust. 5 kierownik zakładu pracy może ustalić zakładową normę wyjątkową wyższą niż norma podstawowa w granicach powyżej 20% do 75%, a dla samochodów samowładowczych w granicach powyżej 30% do 80% w stosunku do normy podstawowej. Stosowanie tej normy wymaga zezwolenia wydziału komunikacji prezydium wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa) (§ 3 ust. 6).

2. Każda norma zakładowa może być powiększona dodatkowo w granicach do 10%, jeżeli w okresie od 1 listopada do 31 marca z przyczyn atmosferycznych zastosowanie ustalonej normy zakładowej nie będzie możliwe.

3. Każda norma zakładowa, jak również norma zakładowa powiększona w razie potrzeby w okresie zimowym (ust. 2), może być powiększona dodatkowo:

- 1) jeżeli samochód lub autobus ciągnie przyczepę lub inny pojazd; podwyższenie normy następuje w ten sposób, że za każdą tonę całkowitego ciężaru ciągniętego należy zastosować dodatek do normy w granicach do 6%, jeżeli dopuszczalny ciężar całkowity pojazdu ciągnącego nie przekracza 8 t, i w granicach do 3%, jeżeli dopuszczalny ciężar całkowity pojazdu ciągnącego przekracza 8 t;
- 2) o 5%, jeżeli pojazd:
 - a) wykonał normę przebiegu międzynaprawczego, a nie został oddany do naprawy głównej,
 - b) znajduje się w okresie docierania,
 - c) użyty jest do akcji ratunkowej.

Przepisy wyjątkowe.

§ 12. 1. Jeżeli ciągnik siodłowy jedzie bez naczepy, normę zakładową należy obniżyć o 30%.

2. Do samochodów specjalnych nie przeznaczonych do przewozu ładunków lub osób należy stosować takie same normy zużycia paliwa, jak do 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 wypadku powinny być ustalone oddzielne normy zakładowe, np. zużycie paliwa na napęd pompy porządkowej, sprężarki, dźwigu itp. 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.

3. Przy jeździe szkolnej z uczniami szkolonymi na kierowców każdą godzinę jazdy szkoleniowej przyjmuje się za 25 km wykonanego przebiegu według normy podstawowej.

4. Normy dotyczą tylko pojazdów użytkowanych na drogach i nie mogą być stosowane w razie ciągnięcia lub popychania pojazdów toczących się po szynach albo holowania barki na rzece lub kanale.

5. Jeżeli ciągnik wykonuje pracę na postoju (pracę nieprzewozową), należy ustalić oddzielną zakładową normę zużycia paliwa w zależności od rodzaju pracy ciągnika.

6. Norma zużycia oleju napędowego w jednej godzinie pracy silnika na postoju ciągnika Ursus 45 i Lanz Bulldog oraz innych ciągników wyposażonych w silnik z głowicą żarową wynosi 1,9 l.

7. Każda norma zakładowa dla motocykla może być powiększona o 40%, jeżeli motocykl użyty jest z wózkami bocznymi lub przyczepą.

8. Normy zakładowe zużycia paliwa na jazdy próbne po naprawie pojazdu lub silnika powinien ustalić zakład wykonujący naprawę.

Załącznik nr 1 do norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych.

INSTRUKCJA O PRZEPROWADZANIU BADANIA ZUŻYCIA PALIWA**Cel badań zużycia paliwa.**

§ 1. Badania zużycia paliwa, zwane w dalszym ciągu „badaniami”, należy wykonywać w celu ustalenia:

- 1) zakładowej normy zużycia,
- 2) przekroczenia normy zakładowej (przepału).

Warunki techniczne.

§ 2. Do badań wykonywanych w celu ustalenia normy zakładowej (§ 1 pkt 1) należy używać całkowicie sprawnych pojazdów po okresie docierania.

§ 3. 1. Badania (§ 1) należy wykonywać na drodze:

- 1) możliwie poziomej,
- 2) o nawierzchni możliwie równej, nie zabłoconej i nie pokrytej śniegiem. Zaleca się wykonywanie badań na drodze o nawierzchni ulepszonej (asfalt, beton, kostka), jeżeli drogi o takiej nawierzchni znajdują się w pobliżu siedziby jednostki wykonującej badania.

2. W razie konieczności ustalenia normy zakładowej lub normy zakładowej wyjątkowej badania należy wykonywać na ściśle określonych trasach, na których norma wyjątkowa będzie miała zastosowanie.

§ 4. Szybkość pojazdu podczas badań nie powinna przekraczać 2/3 największej szybkości możliwej do rozwinięcia w danych warunkach drogowych i ruchowych, nie przekraczając jednak szybkości ograniczonej przepisami ruchu drogowego dla danej trasy lub rodzaju pojazdu.

§ 5. Przed rozpoczęciem badań należy ustalić błąd licznika kilometrów pojazdów przeznaczonych do badań. Błąd licznika określa wskaźnik, który otrzymuje się przez podzielenie odległości rzeczywistej przez odległość odmierzoną przez licznik na prostym odcinku drogi. Wskaźnik ten może być mniejszy lub większy od jedności, a jeżeli jest równy jedności, to oznacza, że wskazania licznika są bezbłędne. Podczas sprawdzania błędu licznika pojazd powinien poruszać się z prędkością, która nie przekracza 2/3 największej prędkości możliwej do rozwinięcia w danych warunkach drogowych i ruchowych, nie przekraczając jednak prędkości ograniczonej przepisami ruchu drogowego dla danej trasy lub rodzaju pojazdu.

sząć się w przybliżeniu z taką samą szybkością, z jaką będzie jechał podczas badania zużycia paliwa (§ 4).

§ 6. Pomiar ilości paliwa zużytego podczas badania należy wykonywać przez zastosowanie zbiorniczków pomiarowych powszechnie do tego celu używanych. 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 wyskalowanego, po ustawieniu pojazdu, poziomu według poziomnicy.

§ 7. Badania zużycia paliwa należy wykonywać przy przeciętnym nasileniu ruchu na danej drodze.

Okres wykonywania badań.

§ 8. 1. W zasadzie badania, podejmowane w celu ustalenia normy zakładowej, należy wykonywać w okresie od 1 kwietnia do 31 października.

2. Wszelkie badania (§ 1) wykonywać należy przy pogodzie możliwie bezwietrznej i przy temperaturze umiarkowanej, właściwej dla danego okresu.

Miejsce wykonywania badań.

§ 9. 1. Badania należy wykonywać na drogach (§ 3) położonych w pobliżu stałego miejsca postoju pojazdu.

2. Do wykonywania badań należy wybrać dwa różne odcinki drogi, odpowiadające pod względem technicznym wymaganiom określonym w § 3 ust. 1.

3. Obydwa różne odcinki drogi wybrane do dokonywania badań powinny posiadać możliwie jednakową nawierzchnię.

Długość trasy badania.

§ 10. 1. Przez określenie „długość trasy badania” należy rozumieć całą odległość wykazaną przez licznik kilometrów 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. W razie wykonywania badania samochodem ciężarowym albo zespołem złożonym z ciągnika i przyczepy (przyczep), na drodze prowadzącej z miejsca postoju do początku wybranego odcinka drogi może znajdować się miejsce naładunku, a w drodze powrotnej miejsce wyładunku samochodu lub przyczepy (przyczep), użytych do wykonywania badania.

2. Długość dróg dojazdowych od miejsca postoju do wybranych odcinków dróg i od odcinków tychże dróg do miejsc postoju nie powinna przekraczać 10% długości trasy badania.

3. Każdy z wybranych odcinków drogi powinien posiadać długość co najmniej 25 km.

4. Przy wykonywaniu badania każdy z dwóch wybranych odcinków należy przejechać w obydwu kierunkach; w ten sposób odległość jazdy na dwóch wybranych odcinkach pomiarowych powinna wynosić co najmniej $2 \times 25 \times 2 = 100$ km, nie licząc długości dojazdów.

5. Co najmniej połowę długości trasy badania należy przejechać po drodze suchej.

Obciążenie pojazdu.

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

Kolejność czynności badania.

§ 12. 1. Badania rozpoczyna się w miejscu postoju pojazdu przeznaczanego do wykonania badania.

2. W miejscu postoju należy:

- ustalić stan licznika kilometrów; jeżeli licznik nie wskazuje hektometrów (100 m), należy uważać, aby ostatnia cyfra wskazywała zaczynający się kilometr;
- napełnić zbiorniki pomiarowe i umieścić na samochodzie odpowiednią ilość kanistrów z paliwem lub uzupełnić stan paliwa w zbiorniku w razie stosowania metody pełnego zbiornika, zapisać ilość paliwa znajdującego się na pojeździe;
- zagrzać silnik (zużycie paliwa na zagrzanie silnika zalicza się do pomiaru);
- manewrować pojazdem w sposób najbardziej racjonalny, aby nie spowodować nienormalnie dużego zużycia paliwa na wykonanie manewrów przy wyjeździe;
- obciążyć pojazd (§ 11);

Uwagi:

- Naładunek (wsiadanie osób) i wyładunek (wysiadanie osób) może odbyć się również poza miejscem postoju, wzdłuż drogi prowadzącej w kierunku odcinków dróg wybranych do pomiaru, jednak z zachowaniem przepisu § 10 ust. 2.
- Zamiast osób można używać balastu (np. worki z piaskiem) licząc 75 kg na jedną osobę.
- Naładunek i wyładunek ręczny lub mechaniczny powinien być wykonywany w warunkach przeciętnych, aby nie spowodować nadmiernego zużycia paliwa przy manewrowaniu pojazdem w miejscach naładunku i wyładunku. Należy unikać pozostawiania silnika na biegu jałowym, chyba że wyjątkowe warunki tego wymagają.
- Pojazdy ciężarowe powinny być obciążone na całej długości trasy badania połową swej ładowności nawet wtedy, gdy w rzeczywistości są używane do przewożenia towarów, śmieci itp. To samo dotyczy autobusów, chociaż zmieniają one liczbę pasażerów na każdym przystanku.

3. Na trasie badania należy:

- jechać z możliwie jednakową umiarkowaną szybkością (§ 4) po odcinkach wybranych do badań;
- nie tracić czasu przy zmianie kierunku jazdy.

4. Po przebyciu trasy badania należy:

- powrócić na miejsce postoju i pojazd odciążyć;

Uwaga:

Wyładunek pojazdu ciężarowego może się odbyć po drodze pomiędzy końcem odcinka drogi wybranego do badań a miejscem postoju.

- ustalić stan licznika kilometrów;
- ustalić ilość zużytego paliwa w litrach, zaokrąglając do pół litra;
- wyniki badań, oddzielnie dla każdego z dwóch odcinków dróg wybranych do badań, zapisać do protokołu badania zużycia paliwa sporządzonego według wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych (ust. 2 A); jeżeli chodzi o normy wyjątkowe, to wyniki zapisywać należy w ust. 2 B w zależności od charakteru trasy, dla której ustala się normę wyjątkową.

Ustalanie wyniku badań.

§ 13. 1. W celu ustalenia ogólnego przebiegu wykonanego przez pojazd należy po każdym zakończonym badaniu odjąć od stanu licznika kilometrów zanotowanego przy zakończeniu badania stan licznika zanotowany na początku ba-

danja. Różnice określają długość trasy badania. Przez pomnożenie tej różnicy przez ustalony błąd licznika (§ 5) otrzymuje się rzeczywistą długość trasy pomiaru. Długość obydwu tras badania należy zsumować.

2. W celu ustalenia całej ilości paliwa zużytego podczas badań należy zsumować ilości zużytego paliwa ustalonego po zakończeniu obydwu badań (§ 12 ust. 4 lit. d).

3. W celu ustalenia zużycia paliwa przypadającego na 100 km przebiegu należy podzielić całkowitą ilość litrów paliwa zużytego na przejechanie obydwu tras łącznie z zagazaniem silnika i manewrami pojazdu w miejscu postoju i miejscu naładunku i wyładunku (ust. 2) przez zsumowaną rzeczywistą długość obydwu tras badania (ust. 1) w kilometrach i iloraz pomnożyć przez 100.

4. Jeżeli zużycie paliwa przypadającego na 100 km okazałoby się wyższe niż odpowiednia norma podstawowa, to badanie należy powtórzyć po usunięciu przyczyn nadmiernego zużycia paliwa. W razie posiadania innego pojazdu tego samego typu zaleca się to powtórne badanie wykonać przy użyciu innego pojazdu. Zwraca się uwagę, że przyczyną przekroczenia normy podstawowej może być zbyt duża szybkość (§ 4) lub wykonywanie wyjątkowo trudnych manewrów przy naładunku i wyładunku pojazdu ciężarowego (§ 12 ust. 2 lit. e) uwaga 3).

§ 14. Z chwilą ustalenia zużycia paliwa przypadającego na 100 km należy uznać je za normę zakładową.

Załącznik nr 2 do norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych.

(nazwa i adres zakładu lub komórki organizacyjnej)

PROTOKÓŁ BADANIA ZUŻYCIA PALIWA

1. Komisja *) — rzeczoznawca Polskiego Związku Motorowego *) powołana (y) przez kierownika zakładu w składzie:
 - 1) (imię i nazwisko — stanowisko lub funkcja)
 - 2)
 - 3)
 przeprowadził (a) dnia 19 . . r. badanie zużycia paliwa w celu ustalenia normy zakładowej — przyczyna przekroczenia zakładowej normy zużycia paliwa — przez pojazd samochodowy:
 - rodzaj marka typ nr rejestracyjny
2. A. Badanie wykonano z obciążeniem ton—osób *) na trasie o nawierzchni na odcinku długości km. Pomiar długości trasy wykonano według licznika kilometrów. Pomiar paliwa wykonano przy pomocy Trasę przejechano w obydwu kierunkach na całej długości w ciągu tego samego badania. Podczas badania jezdnia była sucha—mokra *). Temperatura powietrza wynosiła stopni C. Czas trwania jazdy (po odjęciu czasu ewentualnych postojów) wynosił minut (zaokrąglić sekundy do pół minuty). W tym czasie zużycie paliwa wyniosło litrów, co odpowiada w przeliczeniu l na 100 km.
- B. Dla ustalenia rzeczywistego zużycia paliwa przez pojazd eksploatowany w warunkach wyjątkowych wykonano badanie na trasie której długość według możliwie dokładnego pomiaru wynosiła km. Pomiar zużycia paliwa wykonano przy pomocy Podczas badania jezdnia była sucha—mokra *). Temperatura powietrza wynosiła stopni C. Czas trwania jazdy 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.
3. Zauważono następujące usterki techniczne pojazdu mające wpływ na zużycie paliwa:
 -
 -
4. Komisja *) — rzeczoznawca *) stwierdza, że przyczyną przekroczenia zakładowej normy zużycia paliwa było
 -
 -
5. Wniosek komisji *) — rzeczoznawcy *)
 -
 -
6. Podpisy członków komisji *) — rzeczoznawcy *):
 -
 -

Podpis kierowcy badanego pojazdu:
Data sporządzenia protokołu:

*) Niepotrzebne skreślić.

Załącznik nr 3 do norm zużycia paliw płynnych w eksploatacji pojazdów samochodowych.

INSTRUKCJA O SPOSOBIE ZAOPATRYWANIA KIEROWCÓW W PALIWO I O ROZLICZANIU ZUŻYCIA PALIWA

- § 1. 1. Przy zaopatrywaniu kierowców w paliwo należy:
- 1) w razie wydawania kierowcom paliwa z magazynów własnych — zapisać w karcie drogowej ilość wydanego paliwa i numer kwitu rozchodowego,
 - 2) w razie wydawania kierowcom bonów towarowych na paliwo — zapisać w karcie drogowej numery bonów towarowych oraz ilość paliwa, na jaką one opiewają.
2. Pobranie paliwa kierowcy obowiązani są pokwitować.
3. Na potwierdzenie pobrania przez kierowców paliwa, wydanego na podstawie bonów towarowych, stacje „CPN” obowiązane są wydawać kierowcom pokwitowania. Pokwitowania te stanowią druk ścisłego zarachowania; winny one zawierać: datę realizacji i numer bonu, numer reny albo ustalać pozostałe paliwo w zbiorniku przez uzupełnienie paliwa do pełnego zbiornika, którego pojemność powinna być znana. 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. W celu ustalenia rzeczywistego zużycia paliwa należy dokonać pomiaru pozostałości paliwa w zbiorniku. Do pomiaru pozostałości paliwa w zbiorniku należy posługiwać się dobrze wyskalowanym wskaźnikiem lub miarką albo ustalać pozostałe paliwo w zbiorniku przez uzupełnienie paliwa do pełnego zbiornika, którego pojemność powinna być znana. 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.
5. Rozliczenie z kierowcą rzeczywistego zużycia paliwa należy wykonać w sposób następujący:
- a) ustalić wydaną i przez kierowcę pokwitowaną ilość paliwa (ust. 1 i 2),
 - b) dokonać pomiaru pozostałości paliwa w zbiorniku (ust. 4),
 - c) w razie wydania bonów (ust. 1 pkt 2) ustalić ilość paliwa w nie wykorzystanych bonach,
 - d) od pobranej przez kierowcę ilości paliwa (lit. a) odjąć pozostałą ilość paliwa (lit. b) i ewentualnie lit. c), w wyniku czego otrzymuje się rzeczywiste zużycie paliwa w okresie rozliczeniowym; numery bonów przedstawionych przy rozliczaniu się przez kierowcę powinny zgadzać się z numerami bonów zapisanych w kartach drogowych w okresie od pomiaru poprzedniego do wykonywanego.
6. Rozliczenia (ust. 5) należy dokonywać co najmniej raz w miesiącu.
- § 2. 1. Za okres, za który wykonuje się rozliczenie z kierowcą, tzn. za okres, za który ustalono rzeczywiste zużycie paliwa (§ 1 ust. 5), należy również ustalić zużycie przypadające według norm zakładowych.
2. Obliczenie zużycia paliwa przypadającego według norm zakładowych 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 (§ 1 ust. 5), ustalonym za ten okres czasu. Jeżeli ogólna ilość rzeczywiście zużytego paliwa jest większa od ilości paliwa, które powinno być zużyte w tym samym czasie według normy, to różnica tych ilości oznacza ilość paliwa zużytego ponad normę zakładową (przekroczenie normy, 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. Obliczenie oszczędności lub przekroczenia normy zakładowej zużycia za okres dłuższy niż 1 dzień należy wykonać na podstawie miesięcznych kart eksploatacyjnych, do których wpisywane jest codziennie zużycie paliwa obliczone według norm zakładowych.

534

ZARZĄDZENIE MINISTRA LEŚNICTWA I PRZEMYSŁU DRZEWNEGO

z dnia 5 listopada 1959 r.

w sprawie uznania za rezerwał przyrody.

Na podstawie art. 13 ustawy z dnia 7 kwietnia 1949 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 25, poz. 180) zarządza się, co następuje:

1. Uznaje się za rezerwał przyrody pod nazwą „Twardy Dół” obszar lasu o powierzchni 1,46 ha w Leśnictwie Twardy Dół Nadleśnictwa Państwowego Wirty, położony w miejscowości Twardy Dół, w gromadzie Borzechowo, w powiecie starogardzkim województwa gdańskiego, stanowiący oddział lasu 122 pododdział „a” według oznaczeń przyjętych w pla-

nie urzędzenia gospodarstwa leśnego na okres 1956—1967 r. Granice rezerwalu zostały oznaczone na mapie rezerwalu w skali 1:20.000, stanowiącej załącznik do odpowiedniej pozycji rejestru tworów przyrody poddanych pod ochronę.

2. Rezerwał tworzy się w celu zachowania ze względów naukowych i dydaktycznych torfowiska przejściowego z udziałem rzadkich reliktowych roślin.

3. Na obszarze rezerwalu zabronione są: