

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства
транспорт України
10.02.1998 № 43

НОРМИ

витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті

Загальні положення

Норми витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті призначені для планування потреби підприємств, організацій та установ (далі - підприємств) в паливно-мастильних матеріалах і контролю за їх витратами, ведення звітності, запровадження режиму економії і раціонального використання нафтопродуктів, а також можуть застосовуватись для розроблення питомих норм витрат палива.

Нормування витрат палива - це встановлення допустимої міри його споживання в певних умовах експлуатації автомобілів, для чого застосовуються базові лінійні норми, встановлені по моделях (модифікаціях) автомобілів, та система нормативів і коригуючих коефіцієнтів, які дозволяють враховувати виконану транспортну роботу, кліматичні, дорожні, та інші умови експлуатації.

Нормування витрат моторних олів та мастил здійснюється пропорційно до витрат палива згідно з встановленими нормативами.

1 Види норм витрат палива і мастильних матеріалів

1.1 Для автомобілів встановлюються такі види норм витрат палива:

- базова лінійна норма на пробіг автомобіля - на 100 км;
- норма на виконання транспортної роботи (враховує додаткові витрати палива при русі автомобіля з вантажем) - на 100 тонно-кілометрів (т·км);
- норма на одну тонну спорядженої маси N_g (враховує додаткові витрати палива при зміні спорядженої маси автомобіля, причепа або напівпричепа);
- норма на їздку з вантажем (враховує збільшення витрат палива, пов'язане з маневруванням та виконанням операцій завантаження і розвантаження) - на одну їздку;
- норма на пробіг при виконанні спеціальної роботи - на 100 км;
- норма на роботу спеціального обладнання, встановленого на автомобілях, - на годину або на виконану операцію;
- базова норма на роботу автономного (незалежного) обігрівача - на одну годину його роботи.

{Абзац восьмий пункту 1.1 розділу 1 у редакції Наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#)}

1.2 Базова лінійна норма H_s встановлюється:

- для вантажних автомобілів (за винятком самоскидів) - у спорядженому стані;
- для легкових автомобілів і автобусів (повна маса яких не перевищує 3,5 т) та самоскидів - з половиною навантаження;
- для автобусів (повна маса яких перевищує 3,5 т) - з повним навантаженням (повною масою);
- для вантажопасажирських автомобілів - у спорядженому стані з половиною маси пасажирів.

Базові лінійні норми по типах автомобілів наведені в таблицях додатків А і Б в розрізі моделей (модифікацій) автомобілів в алфавітному порядку (за українським та латинським алфавітом).

У зв'язку з тим, що більшість сучасних автомобілів мають багатоваріантне конструктивне виконання (комплектація однієї моделі автомобіля різними моделями двигуна, коробки передач, головної передачі, тощо), новорозроблені та переглянуті починаючи з 1997 року базові лінійні норми наведені в окремих таблицях з зазначенням технічних даних та особливостей конструктивного виконання моделей (модифікацій) транспортних засобів, які дозволяють їх ідентифікувати. Ці норми поширюються лише на моделі (модифікації) автомобілів з зазначеними технічними даними та особливостями конструктивного виконання.

{Абзац сьомий пункту 1.2 розділу 1 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

Базові лінійні норми витрат палива встановлені у таких одиницях вимірювання:

- для бензинових, дизельних автомобілів та автомобілів, що працюють на зрідженому (скрапленому) нафтовому газі, - у літрах на 100 км пробігу (л/100 км);
- для автомобілів, що працюють на стисненому природному газі, - в нормальних кубічних метрах на 100 км ($m^3/100$ км);
- для газодизельних автомобілів норми витрат стисненого природного газу наведені в таблицях в $m^3/100$ км, а дизельного палива - поруч в л/100 км.

Норми витрат дизельного палива відмічені індексом "д", поставленим після цифрового значення норм, зрідженого нафтового газу - індексом "знг", стисненого природного газу - "спг". Для газобалонних автомобілів (ГБА) в дужках зазначена норма при роботі на бензині, для газодизельних (ГДА) - на дизельному паливі.

З переліку моделей автомобілів виключені ті, виробництво яких припинено 25 і більше років тому. При необхідності розрахунку нормативних витрат палива на автомобілі цих моделей застосовуються коригуючі коефіцієнти та формули розрахунків згідно з цим нормативним документом, а базові лінійні норми згідно з [Нормами витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті](#), затвердженими наказом Мінтрансу України № 179 від 03.05.95 р.

1.3 Норма на виконання транспортної роботи H_w застосовується для бортових вантажних автомобілів і сидельних тягачів у складі автопоїздів, автомобілів-фургонів та вантажопасажирських автомобілів, які виконують роботу, що обліковується в тонно-

кілометрах (може застосовуватись для легкових автомобілів і автобусів з причепами, які виконують транспортну роботу, що обліковується в тонно-кілометрах).

Гранично допустимі (максимальні) норми на виконання транспортної роботи H_w залежно від виду палива становлять:

- бензин - 2,0 л/100 т·км;
- дизельне паливо - 1,3 л/100 т·км.

При роботі за межами міста на дорогах із твердим покриттям (дорогах із асфальтобетону, цементобетону) в умовах, що не підпадають під застосування коригуючих коефіцієнтів, зазначених у [пп. 3.1.1.2, 3.1.2, 3.1.3-3.1.8, 3.1.15](#), гранично допустимі норми на виконання транспортної роботи H_w залежно від виду палива становлять:

- бензин - 1,4 л/100 т·км;
- дизельне паливо - 0,9 л/100 т·км.

{Абзац другий пункту 1.3 розділу 1 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту [№ 99 від 16.02.2004](#), у редакції Наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#)}

Примітка 1. У разі живлення двигуна іншими видами палив, зокрема зрідженим нафтовим газом (ЗНГ), стисненим природним газом (СПГ), у тому числі в разі газодизельного живлення, до наведених в цьому пункті норм застосовуються перевідні коефіцієнти відповідно до пп. 2.1.4.

Примітка 2. При здійсненні магістральних перевезень сучасними вантажними автомобілями рекомендується застосовувати норму на транспортну роботу в межах 0,55...0,7 л дизельного палива на 100 т·км.

Фактичні витрати палива на виконання транспортної роботи збільшуються в умовах експлуатації, що включають здійснення великої кількості зупинок і фаз розгону-вигальмування на одиницю шляху, підвищений опір коченню (неякісне дорожнє покриття, дороги із щебеню (гравію), ґрунтові дороги тощо), горбистий рельєф місцевості.

Примітка 3. Більші значення норм на виконання транспортної роботи (що підпадають під застосування коригуючих коефіцієнтів, зазначених у пп. 3.1.1.2, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.5 - 3.1.8, 3.1.15) при роботі за межами міста використовуються на частину маршруту з відповідними умовами руху, що повинно бути належним чином задокументовано (записами відповідальних осіб у дорожніх листах та/або інших звітних документах).

Примітка 4. Право встановлення конкретних величин норм витрат палива на виконання транспортної роботи у регламентованих межах надається керівникам підприємств.

Визначений підприємством порядок встановлення та використання норм витрат палива на виконання транспортної роботи затверджується наказом (розпорядженням) по підприємству.

Рекомендовано диференційоване використання норм витрат палива на виконання транспортної роботи залежно від умов здійснення перевезень і технологічного рівня (паливної економічності) рухомого складу та відповідно до фактичних потреб.

{Примітки пункту 1.3 розділу 1 в редакції наказу Міністерства транспорту [№ 99 від](#)

[16.02.2004](#) , наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

1.4 Норма на одну тонну спорядженої маси H_g (автопоїзда, автомобіля, причепа або напівпричепа тощо) застосовується в разі зміни спорядженої маси автомобіля. Норми на одну тонну спорядженої маси H_g (л/100 т·км) залежно від виду палива дорівнюють відповідним нормам на виконання транспортної роботи згідно з пп. 1.3 та використовуються так само, як і норми на виконання транспортної роботи.

{Пункт 1.4 розділу 1 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

1.5 Норма на маневрування у місцях завантаження і розвантаження та виконання операції з розвантаження H_z застосовується для автомобілів-самоскидів і автопоїздів з самоскидальними кузовами та враховує збільшення витрат палива, пов'язане з маневруванням у місцях завантаження і розвантаження та виконанням операції з розвантаження. H_z встановлена на кожну їзду з вантажем, і її максимально можливе значення розраховується залежно від вантажопідйомності автомобіля таким чином:

$$H_z = 0,02 \times G_a, \quad (1),$$

де:

H_z - норма на їзду з вантажем, літрів дизельного палива,

G_a - вантажопідйомність автомобіля (т).

Примітка. У разі живлення двигуна бензином ця норма збільшується на 25%. У разі живлення двигуна СПГ, ЗНГ та іншими видами палива (у тому числі в разі газодизельного живлення) застосовуються перевідні коефіцієнти відповідно до [пн. 2.1.4](#) .

{Пункт 1.5 розділу 1 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

1.6 Норма на роботу спеціального обладнання, встановленого на автомобілях $H_{об}$ застосовується для спеціальних та спеціалізованих автомобілів, які виконують спеціальні роботи під час стоянки (автокрани, компресорні, бурильні установки, тощо). Норми на роботу спеціального обладнання в літрах на годину роботи обладнання або в літрах на одну технологічну операцію наведені в [таблиці Б.1 додатка Б](#) .

1.7 Норма на пробіг при виконанні спеціальної роботи H_{sc} застосовується для спеціальних та спеціалізованих автомобілів які виконують спеціальні роботи під час руху (снігоочисники, поливомієчні, тощо). Норми на пробіг при виконанні спеціальної роботи по моделях спецавтомобілів наведені разом з лінійними нормами на пробіг без виконання спеціальної роботи в [таблиці Б.2 додатка Б](#) .

1.8 Норма витрати палива на роботу автономного (незалежного) обігрівача $H_{он}$

застосовується для автомобілів та іншої техніки на колісному шасі, обладнаних автономними обігрівачами. У [додатку Г](#) наведені базові норми витрат палива автономними обігрівачами на одну годину роботи обігрівача.

Нормативна витрата палива на роботу автономного обігрівача встановлюється у відсотках від базової норми витрати на одну годину роботи обігрівача (що відповідає його номінальній потужності) залежно від фактичної температури повітря навколишнього середовища в холодну пору року (відсоток використання потужності обігрівача):

нижче ніж $+15^{\circ}\text{C}$ та до $+5^{\circ}\text{C}$ включно - до 20%;

нижче ніж $+5^{\circ}\text{C}$ та до -5°C включно - до 40%;

нижче ніж -5°C та до -15°C включно - до 60%;

нижче ніж -15°C та до -25°C включно - до 80%;

нижче ніж -25°C - до 100%.

Витрата палива на роботу обігрівача враховується в загальних нормативних витратах палива згідно з [пп. 4.2](#).

За умови відсутності у [додатку Г](#) норми на роботу автономного обігрівача застосовується коригуючий коефіцієнт згідно з [пп. 3.1.13](#) або, в разі потреби, встановлюється відповідна норма згідно з [пп. 2.2](#).

{Пункт 1.8 розділу 1 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#)}

1.9 Нормативна витрата палива Q_n - витрата палива автомобілем (обладнанням, різноманітною технікою на колісному шасі тощо) при здійсненні пробігу, виконанні транспортної або спеціальної роботи тощо в певних умовах експлуатації.

Нормативні витрати палива для кожного конкретного автомобіля (обладнання) розраховують за наведеними в [розділі 4](#) формулами залежно від типу автомобіля (обладнання) та його призначення із застосуванням зазначених у розділах [1](#) і [2](#) норм витрат палива, а також коефіцієнтів їх коригування, наведених у розділі [3](#).

Зазначені у розділах [1](#) і [2](#) норми витрат палива та у [розділі 3](#) коефіцієнти їх коригування, встановлюють (за їх граничними значеннями) гранично допустимі нормативи витрат палива.

Конкретні значення нормативних витрат палива встановлюються підприємствами залежно від фактичних потреб (але не вище гранично допустимих значень) відповідно до певних умов експлуатації та за умови, що:

виконуються рекомендації заводу - виробника автомобіля (обладнання) щодо його експлуатації (включаючи режими використання, належне технічне обслуговування тощо);

автомобіль (обладнання) перебуває у задовільному технічному стані;

дотримуються вимоги щодо раціонального використання автомобіля (обладнання) відповідно до його експлуатаційної документації, а також безпечної та прийнятної економної манери його експлуатації (водіння із дотриманням [Правил дорожнього руху](#) тощо).

Підприємство на підставі аналізу причин відхилень фактичних витрат палива, що можуть змінюватися у часі або за певних умов, від встановлених ним нормативних витрат може змінювати встановлені нормативні витрати відповідно до зміни умов експлуатації або, у разі потреби, вживати заходів щодо усунення причин збільшення фактичної витрати палива понад встановлену підприємством нормативну витрату палива. Таким чином, можна завчасно виявити й усунути технічні несправності автомобіля (обладнання) або взяти заходів щодо впровадження (дотримання водіями) безпечних та прийнятних економних методів керування транспортними засобами, забезпечення раціонального використання техніки тощо.

{Пункт 1.9 розділу 1 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

1.10 Нормативи витрат мастильних матеріалів, наведені в додатку В, установлені на 100 літрів (100 м^3 СПГ) нормативних витрат палива Q_n , розрахованих для даного автомобіля:

- нормативи витрат олив - в л/100 л ($\text{л}/100 \text{ м}^3$ СПГ) Q_n ;

- нормативи витрат мастил - в кг/100 літрів ($\text{кг}/100 \text{ м}^3$ СПГ) Q_n .

Нормативи витрат олив і мастил зменшуються на 50% для всіх автомобілів, які знаходяться в експлуатації до трьох років (крім автомобілів, відмічених у додатку В знаком (*)).

Нормативи збільшуються до 20% для автомобілів, які знаходяться в експлуатації більше восьми років.

Витрати мастильних матеріалів при капітальному ремонті агрегатів установлюються в кількості, рівній одній заправочній місткості системи змащування даного агрегату.

1.11 Тимчасові, тимчасові індивідуальні та постійні базові норми витрат палива для колісних транспортних засобів та обладнання, що встановлюється на колісних транспортних засобах, включаючи транспортні засоби загального призначення, спеціалізованого призначення та спеціального призначення, які, зокрема, беруть участь у транспортному процесі на дорогах загального користування (у тому числі легкові та вантажні автомобілі, фургони, автобуси, автомобілі з причепами, самоскиди тощо, спеціальне обладнання, що встановлюється на шасі колісних транспортних засобів та іншу техніку, зазначену в [додатку Б](#)), разом із системою коригуючих коефіцієнтів та норм додаткового споживання, що враховують вплив на витрату палива різноманітних експлуатаційних умов, розробляються провідним інститутом Міністерства інфраструктури України у сфері автомобільного транспорту - Державним підприємством "Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут" (далі - ДП "ДержавтотрансНДІпроект").

Норми встановлюються на основі централізовано зібраних даних із застосуванням механізмів попередньої апробації в різноманітних природно-кліматичних, дорожніх та інших умовах.

Норми витрат палива дорожньо-будівельними машинами, технікою сільськогосподарського призначення тощо поширюються виключно на виконання спеціальних технологічних операцій, що не пов'язані із здійсненням транспортного процесу на дорогах

загального користування колісними транспортними засобами загального, спеціалізованого та спеціального призначення.

{Розділ 1 доповнено пунктом 1.11 згідно з наказом Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

2 Тимчасові норми витрат палива і мастильних матеріалів

2.1 Тимчасові лінійні норми витрат палива.

2.1.1 Для моделей і модифікацій автомобілів, що не мають істотних конструктивних відмінностей (модель двигуна та конструкція трансмісії) і не відрізняються від базової моделі спорядженою масою та габаритними розмірами, тимчасова лінійна норма витрати палива встановлюється у тому ж розмірі, що і для базової моделі.

2.1.2 Для моделей і модифікацій автомобілів, що не мають істотних конструктивних відмінностей (істотними вважають відмінності у моделі (модифікації) двигуна, його основних систем та елементів трансмісії), але відрізняються від базової моделі спорядженою масою (встановлення фургонів, кунгів, додаткового обладнання, бронювання тощо) і не є серійними, тимчасова лінійна норма витрати палива встановлюється у тому самому розмірі, що і для базової моделі, але різниця у споживанні палива враховується шляхом застосування норми на одну тонну спорядженої маси H_d (л/100 т·км) відповідно до пп. 1.4.

{Підпункт 2.1.2 пункту 2.1 розділу 2 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

2.1.3 Для автомобілів, на яких встановлено спеціальне обладнання, збільшення споживання палива (без виконання спеціальної роботи) враховується шляхом застосування норми на одну тонну спорядженої маси H_d (л/100 т·км) відповідно до пп. 1.4.

{Підпункт 2.1.3 пункту 2.1 розділу 2 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

2.1.4 Тимчасові лінійні норми витрат палива, а також норми витрати палива на виконання транспортної роботи для газобалонних (ГБА) і газодизельних (ГДА) модифікацій автомобілів та автомобілів, що використовують інші види альтернативного або сумішевого палива (зокрема, паливо, що містить компоненти із відновлюваних джерел енергії - біопаливо), які не увійшли до цього нормативного документа, встановлюються таким чином:

лінійна норма витрати рідкого палива базового автомобіля коригується з урахуванням різниці споряджених мас ГБА (ГДА) та базового автомобіля (аналогічно розрахункам норми витрати палива на виконання транспортної роботи) і застосовується у разі роботи ГБА (ГДА) на рідкому паливі;

норма витрати газового палива визначається шляхом коригування розрахованої лінійної норми витрати рідкого палива (або норми рідкого палива на виконання транспортної роботи) із застосуванням перевідних коефіцієнтів:

бензин - стиснений природний газ (СПГ) - 1:1;

бензин - зріджений нафтовий газ (ЗНГ) - 1:1,25 (для автомобілів із системою впорскування ЗНГ рекомендовано застосовувати менші значення перевідного коефіцієнта

відповідно до фактичних потреб);

у разі газодизельного живлення: дизпаливо (дизель) - СПГ 1:0,92.

Перевідний коефіцієнт для розрахунку витрати дизпалива (запальної дози) в разі газодизельного живлення встановлюється під час розрахунку лінійної норми витрати дизпалива на 100 км пробігу: дизпаливо (дизель) - дизпаливо (запальна доза газодизеля) - 1:0,19. Зазначена запальна доза дизпалива не застосовується при розрахунках норми додаткового споживання палива на виконання транспортної роботи.

Примітка. Для газобалонних і газодизельних модифікацій нових конструкцій автомобілів, а також для автомобілів, що використовують інші види альтернативного або сумішевого палива, у разі потреби, на запит (за замовленням) заводів-виробників або підприємств - власників автомобілів тимчасові норми встановлюються відповідно до пп. 2.1.5, залежно від властивостей палива та особливостей конструкції автомобілів, та з урахуванням, за потреби, додаткового споживання палива на запуск залежно від кліматичних умов тощо.

{Підпункт 2.1.4 пункту 2.1 розділу 2 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

2.1.5 Для нових моделей (модифікацій) автомобілів та автомобілів оригінальної конструкції, що не увійшли до цього документа, обладнання, що встановлюється на колісних транспортних засобах, технологічних машин і механізмів, автомобілів при виконанні спеціальної роботи або здійсненні перевезень в специфічних умовах експлуатації, виконанні технологічних операцій встановлюються тимчасові та тимчасові індивідуальні, базові, базові лінійні та диференційовані норми витрат палива з уточненням, за необхідності, коефіцієнтів їх коригування, які розробляються головним інститутом Міністерства інфраструктури України (далі - Міністерство) ДержавтотрансНДІпроект за заявками заводів-виробників чи підприємств - власників автомобілів на договірних засадах (форма заявки на розроблення - згідно з додатком Е).

{Підпункт 2.1.5 пункту 2.1 розділу 2 із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

Тимчасові індивідуальні норми є чинними для конкретного підприємства (суб'єкта господарювання), що замовило їх розроблення для використання у період апробації в певному регіоні та умовах експлуатації транспортних засобів (обладнання), без права поширення на транспортні засоби (обладнання) інших підприємств, організацій (суб'єктів господарювання), у тому числі суб'єктів господарювання, які входять до складу однієї установи, відомства тощо. При цьому збираються дані щодо специфічних умов експлуатації техніки кожним підприємством (суб'єктом господарювання) в певних умовах для отримання статистично значимої кількості незалежних та неупереджених даних щодо апробації тимчасових індивідуальних норм залежно від всього розмаїття умов експлуатації, технічного стану техніки, особливостей її конструктивного виконання (комплектації) тощо.

{Підпункт 2.1.5 пункту 2.1 розділу 2 доповнено абзацом згідно з наказом Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) }

Тимчасові індивідуальні норми встановлюють на визначений ДП "ДержавтотрансНДІпроект" період апробації, що триває до одного року. Після закінчення встановленого періоду апробації, розробленої для підприємства тимчасової індивідуальної

норми та надання підприємством розробникові за визначеною ДП "ДержавтотрансНДІпроект" формою даних щодо її апробації з наведенням експлуатаційних умов термін дії норми продовжується, при цьому встановлюється наступний період апробації з можливим її коригуванням за обґрунтованої необхідності з урахуванням централізовано зібраних даних щодо апробації тимчасових індивідуальних норм в різноманітних природно-кліматичних, дорожніх та інших умовах різних підприємств та установ (суб'єктів господарювання).

{Підпункт 2.1.5 пункту 2.1 розділу 2 доповнено абзацом згідно з наказом Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

Тимчасові індивідуальні норми втрачають чинність у разі затвердження Міністерством інфраструктури України (далі - Міністерство) за поданням ДП "ДержавтотрансНДІпроект" тимчасових норм, розроблених за заявками заводів-виробників з проведенням повного комплексу випробовувань обґрунтованої кількості зразків техніки і відповідних досліджень, та постійних норм (що встановлюють за позитивними результатами широкомасштабної апробації в різних регіонах країни та в умовах експлуатації різних підприємств раніше розроблених тимчасових норм або тимчасових індивідуальних норм).

{Підпункт 2.1.5 пункту 2.1 розділу 2 доповнено абзацом згідно з наказом Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

2.2 Тимчасові норми на роботу спеціального обладнання та на пробіг при виконанні спеціальної роботи.

2.2.1 Для роботи спеціального обладнання, яке встановлюється на автомобілі, норми витрат палива для якого не увійшли до цього нормативного документа, допускається застосувати технологічні норми, наведені в документації заводу - виробника обладнання, або розрахувати їх з використанням технічних даних, наведених в цій документації. Можливість встановлення тимчасової норми витрати палива розглядає комісія, що створюється із не менш як трьох спеціалістів підприємства і представника вищестоящої організації, який є куратором з питань енергоспоживання. Результати розгляду оформлюються актом (за формою згідно з [додатком Ж](#)).

2.2.2 Якщо в технічній документації заводу - виробника обладнання відсутні норми або технічні дані, необхідні для їх розрахунку, комісією проводяться контрольні заміри витрати палива. Для випробувань відбираються три технічно справних автомобілі (якщо підприємство має таку кількість автомобілів однієї моделі, в протилежному випадку допускається проводити випробування на меншій кількості автомобілів). Заміри витрати палива проводяться при температурі навколишнього середовища не нижче 10°C (крім автомобілів, які призначені для виконання робочих операцій лише в зимовий час - снігонавантажувальні автомобілі, снігоочисники, тощо). Кількість замірів витрати палива на одну технологічну операцію (л) на годину роботи обладнання (л/год.) чи на пробіг спецавтомобіля при виконанні спеціальної роботи (л/100 км) повинна бути не менше трьох. Результати замірів оформлюються актом (за формою згідно з [додатком И](#)), усереднюються і пропонуються для застосування, як тимчасова норма витрати палива.

2.2.3 Один завірений примірник акта (за формами, наведеними у додатках Ж або И) надсилається на розгляд у ДержавтотрансНДІпроект, реєструється та повертається на підприємство. Тимчасова індивідуальна норма витрати палива набуває чинності після її реєстрації та затвердження наказом керівника підприємства.

2.3 Тимчасові нормативи витрат мастильних матеріалів.

Для автомобілів і їх модифікацій, для яких нормативи витрат мастильних матеріалів не увійшли до цього нормативного документа, встановлюються тимчасові нормативи витрат мастильних матеріалів у таких розмірах:

- для дизельних та газодизельних вантажних автомобілів і автобусів з повною масою понад 3,5 т:

моторна олива - до 2,8 л/100 л (л/100 м³ СПГ) Q_н;

трансмісійна олива - до 0,4 л/100 л (л/100 м³ СПГ) Q_н;

спеціальні оливи - до 0,1 л/100 л (л/100 м³ СПГ) Q_н;

пластичні (консистентні) мастила - до 0,3 кг/100 л (кг/100 м³ СПГ) Q_н;

- для решти автомобілів і автобусів:

моторна олива - до 1,8 л/100 л (л/100 м³ СПГ) Q_н;

трансмісійна олива - до 0,15 л/100 л (л/100 м³ СПГ) Q_н;

спеціальні оливи - до 0,05 л/100 л (л/100 м³ СПГ) Q_н;

пластичні (консистентні) мастила - до 0,1 кг/100 л (кг/100 м³ СПГ) Q_н;

Примітка 1. Тимчасові норми витрат палива і мастильних матеріалів, визначені згідно з пп. 2.1-2.3, вводяться в дію наказом керівника підприємства, є чинними тільки для автомобілів цього підприємства та втрачають чинність при введенні в дію в Україні постійних норм витрат палива та мастильних матеріалів на відповідні моделі (модифікації) автомобілів, спецавтомобілів або спеціального обладнання.

Примітка 2. Наведені в цьому підпункті гранично допустимі значення тимчасових нормативів витрат мастильних матеріалів зменшуються на 50% для всіх автомобілів, які перебувають в експлуатації не більше трьох років, та можуть бути збільшені до 20% (із наданням відповідного обґрунтування) для автомобілів, які перебувають в експлуатації більше восьми років або мають пробіг понад 150 тис. км.

Примітка 3. Тимчасові нормативи витрат мастильних матеріалів включають в себе заміну мастильних матеріалів під час технічного обслуговування та періодичне їх додання в процесі експлуатації і відповідають гранично допустимим витратам, що можуть бути значно вищими, ніж звичайні витрати мастильних матеріалів транспортними засобами, які перебувають в задовільному технічному стані, особливо для транспортних засобів сучасних конструкцій. Граничні значення наведених у цьому пункті тимчасових нормативів витрат мастильних матеріалів не можуть бути встановлені одночасно на всі автомобілі (обладнання) підприємства та на весь період їх (його) експлуатації.

Примітка 4. Рекомендовано застосовувати мінімально можливі значення нормативів витрат мастильних матеріалів відповідно до конструктивних особливостей і технічного стану транспортного засобу та фактичних потреб із документальним підтвердженням обґрунтованості цих витрат відповідно до рекомендацій заводу-виробника, періодичності та технології проведення регламентних робіт із технічного обслуговування і ремонту тощо.

{Примітки пункту 2.3 розділу 2 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

3 Коефіцієнти коригування норм витрат палива

{Абзац перший розділу 3 виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

{Абзац другий розділу 3 виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

{Абзац третій розділу 3 виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

{Абзац четвертий розділу 3 виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

{Розділ 3 доповнено новим абзацом згідно з Наказом Міністерства транспорту [№ 99 від 16.02.2004 \(v0099361-04 \)](#), у зв'язку з цим абзац п'ятий вважати абзацом шостим, абзац п'ятий розділу 3 виключено згідно з наказом Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

{Абзац шостий розділу 3 виключено на підставі Наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

3.1 Норми витрат палива підвищуються у таких випадках:

3.1.1 Робота в холодну пору року.

3.1.1.1 Залежно від фактичної температури повітря навколишнього середовища:

від 0°C (включно) та до -5°C включно - до 2%;

нижче ніж -5°C та до -10°C включно - до 4%;

нижче ніж -10°C та до -15°C включно - до 6%;

нижче ніж -15°C та до -20°C включно - до 8%;

нижче ніж -20°C та до -25°C включно - до 10%;

нижче ніж -25°C - до 12%.

Примітка 1. Надбавка, зазначена в цьому підпункті застосовується залежно від фактичної середньої (для звітного періоду експлуатації) температури повітря в межах певного діапазону за даними Українського гідрометеорологічного центру Державної гідрометеорологічної служби, інших достовірних офіційних джерел або за результатами власних вимірювань, належним чином задокументованих.

Температура, що береться до розрахунків, визначається як середнє значення температури повітря навколишнього середовища для певного звітного періоду експлуатації.

Звітний період експлуатації обирається за рішенням керівництва підприємства.

Для всього автотранспортного парку підприємства може бути встановлений єдиний звітний період, а також, у разі потреби, індивідуальні звітні періоди для кожного транспортного засобу.

Для розрахунків може братися значення середньодобової температури, або, в разі потреби, середньої температури за певну частину доби (ніч, ранок, день, вечір), або їх комбінації (наприклад, середня температура за ранок-день або за ранок-день-вечір тощо), що припадає на час експлуатації техніки.

Середнє значення може бути встановлено на підставі температур на час початку і кінця руху відповідно до записів у дорожніх листах та/або інших звітних документах тощо.

Можуть виділятися окремі періоди (час) експлуатації та пробіг що йому відповідає, із встановленням на ці періоди (частину маршруту) індивідуальних значень надбавки (наприклад, рух у нічний час у холодну пору року при температурі, що є значно нижчою за середньодобову, тощо).

Для окремих автомобілів або всього автотранспортного парку підприємства може бути встановлено фіксоване значення надбавки на будь-який період, за умови, що різниця між фактичною середньою температурою повітря навколишнього середовища, що припадає на час експлуатації техніки, за цей період та температурою, що відповідає початку дозволеного використання обраного значення надбавки, не перевищує 5°C (наприклад, застосуванням мінімально можливих значень надбавки).

Конкретний порядок врахування кліматичних умов під час розрахунків нормативних витрат палива визначається за рішенням керівництва підприємства та затверджується відповідним наказом (розпорядженням) по підприємству.

Примітка 2. Під час здійснення перевезень в інші кліматичні зони, у тому числі за межі України, коригуючий коефіцієнт встановлюється з урахуванням температурних умов початкового і кінцевого (а за потреби і проміжних) пунктів прямування.

За межами України значення температури повітря визначаються за результатами належним чином задокументованих власних вимірювань або за даними Українського гідрометеорологічного центру Державної гідрометеорологічної служби, метеорологічних служб інших країн, інших достовірних офіційних джерел.

Примітка 3. У разі використання власних вимірювань температури керівництво підприємства призначає відповідальну особу та організовує ведення на постійній основі відповідного журналу.

Рекомендовано використання термометрів із абсолютною похибкою вимірювання температури не більше $\pm 1^{\circ}\text{C}$.

Вимірювання температури здійснюється у місці, захищеному від впливу прямого сонячного проміння, на висоті близько 2 метрів від поверхні землі.

Допускається використання штатного показчика температури повітря навколишнього середовища (у випадку оснащення ним автомобіля) або переносних термометрів (що надаються водіям) за умови відсутності суттєвих розбіжностей у результатах вимірювання між різними автомобілями (а також відносно стаціонарно встановлених термометрів), що експлуатуються підприємством в однакових кліматичних умовах (в межах одного населеного пункту або району тощо).

Повинна бути забезпечена відсутність суттєвих розбіжностей між результатами вимірювання та даними Українського гідрометеорологічного центру Державної гідрометеорологічної служби або метеорологічних служб інших країн (у разі здійснення перевезень за межі України).

Суттєвими вважаються розбіжності, які дорівнюють або перевищують 5°C (відповідно до прийнятого шагу в 5°C щодо зміни значень коригуючих коефіцієнтів, що враховують кліматичні умови) за значеннями середньої (для звітнього періоду експлуатації, що обирається за рішенням керівництва підприємства) температури повітря та не можуть бути інструментально доведені й обґрунтовані локальними кліматичними умовами.

Примітка 4. Рекомендується застосовувати надбавку на роботу в зимових умовах залежно від частини їздок на короткі відстані (менше 5 км) у загальному пробігу автомобіля (більші значення надбавки слід застосовувати в умовах значної частини їздок на короткі відстані). Якщо середня довжина їздки у загальному пробігу автомобіля перевищує 10 км рекомендується застосовувати мінімально можливі значення надбавки на роботу в зимових умовах.

3.1.1.2 За рішенням керівництва підприємства додатково до надбавки, зазначеної в пп. 3.1.1.1, можуть застосовуватись, за потреби, такі значення надбавки на пробіг перших 2 км або на пробіг на коротку відстань, довжина якої менше 2 км (після попередньої перерви із вимкненим двигуном тривалістю не менше однієї години), залежно від фактичної середньої температури повітря:

від 0°C (включно) та до -5°C включно - до 2%;

нижче ніж -5°C та до -10°C включно - до 4%;

нижче ніж -10°C та до -15°C включно - до 6%;

нижче ніж -15°C та до -20°C включно - до 8%;

нижче ніж -20°C та до -25°C включно - до 10%;

нижче ніж -25°C - до 12%.

Примітка 1. Відповідні умови експлуатації, що передбачають перед початком руху перерву із вимкненим двигуном тривалістю не менше однієї години, повинні бути належним чином задокументовані (записами відповідальних осіб у дорожніх листах та/або інших звітних документах). Порядок застосування цього коефіцієнта повинен бути введений в дію відповідним наказом (розпорядженням) керівництва підприємства.

Примітка 2. Надбавка, зазначена в пп. 3.1.1.2, додається до надбавки, зазначеної в пп. 3.1.1.1, під час розрахунків нормативних витрат палива на частину маршруту - на пробіг перших 2 км або на пробіг на коротку відстань, що менше 2 км, - лише у визначених пп. 3.1.1.2 умовах експлуатації.

Примітка 3. Надбавку, зазначену в пп. 3.1.1.2, рекомендується застосовувати у разі великої кількості поїздок на короткі відстані (після тривалої перерви із вимкненим двигуном) у загальному пробігу автомобіля.

Примітка 4. Порядок застосування коефіцієнта, зазначеного в пп. 3.1.1.2, залежно від фактичної температури повітря навколишнього середовища такий самий, як і викладений в примітках 1, 2 і 3 до пп. 3.1.1.1.

{Підпункт 3.1.1 пункту 3.1 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури № 36 від 24.01.2012 (v0036733-12)}

3.1.2 Робота в гірській місцевості та/або на маршрутах з горбистим рельєфом.

3.1.2.1 Робота в гірській місцевості залежно від висоти над рівнем моря:

від 300 до 800 метрів - до 5 %;

від 801 до 2000 метрів - до 10 %;

від 2001 до 3000 метрів - до 15 %;

вище ніж 3001 метр - до 20 %.

3.1.2.2 Експлуатація автотранспорту на маршрутах з горбистим рельєфом, що супроводжується підйомами і спусками, зокрема такими, що позначені знаками 1.6 "Крутий підйом" і 1.7 "Крутий спуск" згідно з [Правилами дорожнього руху \(1306-2001-п \)](#) (при русі на підйом або чергуванні підйомів/спусків), величиною:

від 4 відсотків (включно) та до 8 відсотків - до 5%;

від 8 відсотків (включно) і більше - до 10%.

Примітка 1. Коефіцієнт за пп. 3.1.2.2 застосовується окремо на частину маршруту з відповідними умовами руху, що повинно бути належним чином задокументовано (записами відповідальних осіб у дорожніх листах та/або інших звітних документах згідно з порядком, затвердженим наказом (розпорядженням) керівництва підприємства).

Примітка 2. Коефіцієнт за пп. 3.1.2.2 не застосовується в розрахунках нормативних витрат палива у разі використання раніше встановлених норм витрат палива на експлуатацію техніки, що вже включають (враховують) наведені умови руху (наприклад, норми витрат палива на експлуатацію самоскидів у кар'єрах, диференційовані за висотою підйому породи та довжиною плеча їздки, тощо).

{Підпункт 3.1.2 пункту 3.1 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

3.1.3 Робота на дорогах зі складним планом (наявність в середньому на 1 км шляху більше п'яти заокруглень радіусом менше 40 м, тобто на 100 км шляху не менше 501 повороту) - до 10 %. Цей коефіцієнт не застосовується під час роботи в умовах міста.

{Підпункт 3.1.3 пункту 3.1 розділу 3 із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства транспорту [№ 99 від 16.02.2004 \(v0099361-04 \)](#)}

3.1.4 Робота в міських умовах:

в межах міст, а також поселеннях міського типу та інших населених пунктах за наявності в них регульованих перехресть (світлофорів) - до 5%;

в межах міст Алчевськ, Біла Церква, Бровари, Вінниця, Горлівка, Дніпродзержинськ, Євпаторія, Єнакієве, Житомир, Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський, Керч, Кіровоград, Краматорськ, Кременчук, Кривий Ріг, Лисичанськ, Луганськ, Луцьк, Макіївка, Маріуполь, Мелітополь, Миколаїв, Нікополь, Павлоград, Полтава, Рівне, Севастополь, Сєверодонецьк, Сімферополь, Слов'янськ, Суми, Тернопіль, Ужгород, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернігів, Чернівці, Ялта - до 10%;

в межах міст Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Київ, Львів, Одеса, Харків - до 15%.

Примітка. Для гібридних автомобілів (автомобілів із системою рекуперації енергії) гранично допустиме значення надбавки за пп. 3.1.4 зменшується на 5 % (або надбавка може взагалі не використовуватися залежно від фактичних потреб)".

{Підпункт 3.1.4 пункту 3.1 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури № 36 від 24.01.2012 (v0036733-12)}

3.1.5 Робота, яка потребує частих зупинок (в середньому більше, ніж одна зупинка на один кілометр пробігу), у тому числі технологічних зупинок, пов'язаних із завантаженням і розвантаженням, посадкою і висадкою пасажирів (маршрутні автобуси, обслуговування поштових скриньок, інкасація грошей, обслуговування хворих, інвалідів, клієнтів тощо), а також робота в напружених дорожніх умовах міст, пов'язаних із частими зупинками дорожнього руху (зокрема, у центральних частинах міст), та поїздки на короткі відстані (до 5 км) з тривалими перервами між поїздками (одна година і більше) - до 10%.

Під час здійснення перевезень на короткі відстані з тривалими перервами між поїздками з вимкненим двигуном (перед кожною поїздкою перерва тривалістю одна година і більше) у разі потреби та за рішенням керівництва підприємства можуть бути застосовані диференційовані значення надбавки на роботу, яка потребує частих зупинок, залежно від фактичної середньої довжини їздки:

до 5 км (включно), але більше 3 км - до 10%;

до 3 км (включно), але більше 2 км - до 15%;

до 2 км (включно), але більше 1 км - до 20%;

до 1 км (включно), але більше 0,5 км - до 30%;

до 0,5 км (включно) і менше - до 40%.

***Примітка 1.** Корируючий коефіцієнт, зазначений у цьому підпункті, застосовується окремо на частину маршруту з відповідними умовами руху, що повинно бути належним чином задокументовано (записами відповідальних осіб у дорожніх листах та/або інших звітних документах згідно з порядком, затвердженим наказом (розпорядженням) керівництва підприємства).*

***Примітка 2.** У разі потреби та за рішенням керівництва підприємства на пробіг перших 2 км після перерви з вимкненим двигуном тривалістю одна година і більше може бути застосована надбавка (незалежно від загальної довжини їздки) до 20%.*

***Примітка 3.** Відповідні умови експлуатації, що передбачають перед початком руху перерву з вимкненим двигуном тривалістю не менше однієї години, повинні бути належним чином задокументовані (записами відповідальних осіб у дорожніх листах та/або інших звітних документах). Порядок застосування цього коефіцієнта повинен бути введений в дію відповідним наказом (розпорядженням) керівництва підприємства.*

***Примітка 4.** Під час встановлення диференційованих значень надбавок на роботу, яка потребує частих зупинок, або встановлення надбавки на пробіг перших 2 км після перерви з вимкненим двигуном тривалістю одна година і більше рекомендовано застосовувати (в регламентованих межах) відповідно до фактичних потреб більші значення для автомобілів з постійним приводом на понад одну вісь (наприклад, з повним приводом, що не може бути відключений) та відповідно менші значення для автомобілів з приводом на одну вісь (тобто для автомобілів з меншими механічними втратами у трансмісії).*

{Підпункт 3.1.5 пункту 3.1 розділу 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту № 99 від 16.02.2004 (v0099361-04), наказу Міністерства інфраструктури № 36 від 24.01.2012 (v0036733-12)}

3.1.6 Під час виконання робіт, що потребують понижених швидкостей (до 20 км/год.) у задовільних дорожніх умовах (перевезення великогабаритних, вибухонебезпечних, скляних, крихких та інших подібних вантажів, під час виконання сільськогосподарських робіт, робота кінознімальних і аналогічних спеціальних автомобілів, рух у колонах тощо, а також рух у заторах, у тому числі у час "пік" (зокрема, у центральних частинах міст), а також у разі тимчасового ускладнення руху, обумовленого проведенням дорожніх ремонтних робіт тощо) - до 10%.

Примітка. Коефіцієнт, зазначений у цьому підпункті, застосовується окремо на частину маршруту з відповідними умовами руху, що повинно бути належним чином задокументовано (записами відповідальних осіб у дорожніх листах та/або інших звітних документах, згідно з порядком, затвердженим наказом (розпорядженням) керівництва підприємства).

{Підпункт 3.1.6 пункту 3.1 розділу 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту [№ 99 від 16.02.2004 \(v0099361-04\)](#), наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12\)](#)}

3.1.7 Робота в кар'єрах, їзда по полях, на лісових чи степових ділянках, по пересіченій місцевості тощо (поза межами доріг загального користування) у важких шляхових умовах - до 20% та в надважких шляхових умовах в період сезонного бездоріжжя, снігових чи піщаних заметів, сильного снігопаду та ожеледиці, наводків та інших стихійних лих, що потребують понижених швидкостей (до 20 км/год.) - до 50%.

Примітка 1. Корируючий коефіцієнт, зазначений у цьому підпункті, застосовується окремо на частину маршруту поза межами доріг загального користування з відповідними умовами руху, що повинно бути належним чином задокументовано (записами відповідальних осіб у дорожніх листах та/або інших звітних документах).

Примітка 2. Підвищені значення корируючого коефіцієнта, зазначеного у цьому підпункті, що відповідають надважким шляховим умовам, можуть встановлюватися на період не більше тридцяти днів на рік (сумарно) за окремими наказами (розпорядженнями) керівництва підприємства із наведенням документального підтвердження експлуатації автомобілів у надважких шляхових умовах.

{Підпункт 3.1.7 пункту 3.1 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12\)](#)}

3.1.8 Робота в надважких дорожніх умовах на дорогах загального користування в період сезонного бездоріжжя, снігових чи піщаних заметів, сильного снігопаду та ожеледиці, наводків та інших стихійних лих - до 35%.

Примітка 1. Корируючий коефіцієнт, зазначений у цьому підпункті, застосовується окремо на частину маршруту з відповідними умовами руху, що повинно бути належним чином задокументовано (записами відповідальних осіб у дорожніх листах та/або інших звітних документах), та на період не більше тридцяти днів на рік (сумарно).

Примітка 2. Корируючі коефіцієнти, зазначені в підпунктах 3.1.6, 3.1.7 і 3.1.8 застосовувати одночасно заборонено.

{Підпункт 3.1.8 пункту 3.1 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12\)](#)}

3.1.9 У разі пробігу першої тисячі кілометрів новими автомобілями, напрацювання

перших 60 мотогодин новим обладнанням (двигунами), а також тими, що вийшли з капітального ремонту - до 10%.

{Підпункт 3.1.9 пункту 3.1 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

3.1.10 Для автомобілів, що експлуатуються:

більше 5 років із загальним пробігом понад 100 тис. км - до 3%;

більше 8 років або із загальним пробігом понад 150 тис. км - до 5%;

більше 11 років або із загальним пробігом понад 250 тис. км - до 7%;

більше 14 років або із загальним пробігом понад 400 тис. км - до 9%.

Примітка. Надбавку, зазначену у цьому підпункті, застосовують лише у разі документально підтвердженої необхідності та у мінімально можливому розмірі (таким чином передбачається, що підприємство здійснює відповідні заходи щодо підтримання автомобіля у задовільному технічному стані відповідно до рекомендацій заводу-виробника). Для автомобілів сучасних конструкцій та автомобілів після капітального ремонту (або заміни) двигуна надбавку не застосовують, або застосовують мінімально можливі значення із наведенням документально підтвердженого обґрунтування такої необхідності.

{Підпункт 3.1.10 пункту 3.1 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

3.1.11 Погодинна робота вантажних автомобілів (крім самоскидів) та вантажопасажирських або їх постійна робота як технологічного транспорту чи вантажних таксомоторів - до 10%.

3.1.12 Під час навчальної їзди:

на дорогах загального користування в межах міста - до 20%;

на дорогах загального користування поза межами міста - до 5%;

на спеціально відведених майданчиках, у разі маневрування із пониженими швидкостями, частих зупинок, руху заднім ходом - до 40%.

Примітка 1. Кориגуючий коефіцієнт, зазначений у цьому підпункті, застосовується окремо на частину маршруту з відповідними умовами руху, що повинно бути належним чином задокументовано (записами відповідальних осіб у дорожніх листах та/або інших звітних документах згідно з порядком, затвердженим наказом (розпорядженням) керівництва підприємства).

Примітка 2. Коригуючий коефіцієнт, зазначений у цьому підпункті, заборонено застосовувати одночасно з коефіцієнтами, зазначеними в підпунктах 3.1.5 і 3.1.6.

{Підпункт 3.1.12 пункту 3.1 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

3.1.13 На підтримання прийнятних (комфортних) температурних умов у салоні автомобіля, а також забезпечення належної оглядовості тощо залежно від фактичної температури повітря навколишнього середовища використовують базові значення надбавки:

на обігрів салону, скла тощо залежно від фактичної температури повітря:

нижче ніж $+5^{\circ}\text{C}$ та до -5°C включно - до 0,5%;

нижче ніж -5°C та до -15°C включно - до 1%;

нижче ніж -15°C та до -25°C включно - до 1,5%;

нижче ніж -25°C - до 2%.

У разі обґрунтованого використання автономних (незалежних) систем обігріву (за умови відсутності в [додатку Г \(v0043361-98\)](#) норм витрат палива на роботу зазначеного обладнання) залежно від фактичної температури повітря:

нижче ніж $+15^{\circ}\text{C}$ та до $+5^{\circ}\text{C}$ включно - до 2%;

нижче ніж $+5^{\circ}\text{C}$ та до -5°C включно - до 4%;

нижче ніж -5°C та до -15°C включно - до 6%;

нижче ніж -15°C та до -25°C включно - до 8%;

нижче ніж -25°C - до 10%;

на охолодження салону автомобіля у разі використання кондиціонера або установки "клімат-контроль" залежно від фактичної температури повітря:

від $+20^{\circ}\text{C}$ включно та до $+25^{\circ}\text{C}$ включно - до 5%;

вище ніж $+25^{\circ}\text{C}$ та до $+30^{\circ}\text{C}$ включно - до 7%;

вище ніж $+30^{\circ}\text{C}$ - до 10%;

у разі необхідності використання передбаченої конструкцією автомобіля функції осушення повітря у салоні (що забезпечується за рахунок охолодження повітря і відповідно конденсації вологи у холодильному устаткуванні кондиціонера або установки "клімат-контроль" перед наступним його підігріванням та подачею у салон) в межах фактичної температури повітря навколишнього середовища нижче ніж $+20^{\circ}\text{C}$ та до 0°C включно - до 4%.

Примітка 1. Для всіх автомобілів, крім автобусів, значення надбавки, зазначеної в цьому підпункті, коригується залежно від робочого об'єму двигуна шляхом множення її базового значення на умовний коефіцієнт використання потужності двигуна $K_{ВП}$, що дорівнює $K_{ВП} = 2000 / V_p$, де V_p - робочий об'єм двигуна у кубічних сантиметрах.

Примітка 2. Обґрунтованість використання надбавки на осушення повітря у салоні визначається безпосередньо керівництвом підприємства залежно від фактичних потреб, що визначаються умовами експлуатації та рекомендаціями заводу - виробника автомобіля, наприклад, у разі потреби, швидкого і ефективного очищення скла від конденсату (запітніле скло) в умовах підвищеної вологості повітря навколишнього середовища тощо.

Надбавка не застосовується за температур навколишнього середовища, при яких використання холодильного устаткування кондиціонера або установки "клімат-контроль" не передбачено конструкцією автомобіля.

При температурі повітря навколишнього середовища нижче ніж $+20^{\circ}\text{C}$ (особливо нижче ніж $+15^{\circ}\text{C}$) з метою економії палива рекомендовано по можливості вимикати

холодильне устаткування кондиціонера або установки "клімат-контроль", таким чином, не застосовуючи надбавку на постійній основі, але при цьому дотримуючись правил експлуатації устаткування відповідно до керівництва з експлуатації транспортного засобу (рекомендацій заводу-виробника).

Примітка 3. Порядок застосування коефіцієнта, зазначеного в цьому підпункті, залежно від фактичної температури повітря навколишнього середовища такий самий, як і порядок, викладений в примітках 1, 2 і 3 до пп. 3.1.1.1.

{Підпункт 3.1.13 пункту 3.1 розділу 3 в редакції наказу Міністерства транспорту [№ 99 від 16.02.2004 \(v0099361-04\)](#), наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12\)](#)}

3.1.14 Під час їзди на дорогах загального користування за межами міста, а також на дорогах, що проходять через населені пункти та позначені знаком 5.47 [Правил дорожнього руху \(1306-2001-п\)](#), на яких відповідно до дорожніх знаків та Правил дорожнього руху дозволено рух зі швидкостями до 90 км/год. або вище, може бути встановлена надбавка на підвищений аеродинамічний опір - до 5 %, що поширюється на:

автомобілі-фургони,

бортові автомобілі та автопоїзди, обладнані тентами,

вантажні автомобілі під час перевезення великогабаритних вантажів,

спеціальні та спеціалізовані автомобілі, на даху яких обґрунтовано встановлено технологічне обладнання, за умови, що загальна площа перерізу (що створює додатковий аеродинамічний опір) встановленого устаткування, становить не менше 5 % від площі перерізу автомобіля,

оперативні транспортні засоби, які обладнані відповідно до [Правил дорожнього руху \(1306-2001-п\)](#) спеціальною світловою і звуковою сигналізацією.

Примітка 1. Надбавку рекомендовано використовувати при фактичній швидкості руху щонайменш 70 км/год.

Примітка 2. Заборонено використання коефіцієнта, зазначеного в цьому підпункті, одночасно із коефіцієнтами, зазначеними в підпунктах 3.1.3-3.1.8.

{Підпункт 3.1.14 пункту 3.1 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12\)](#)}

3.1.15 Для оперативних транспортних засобів, які обладнані спеціальною світловою і звуковою сигналізацією та виконують невідкладні службові завдання, пов'язані з підвищеними швидкостями руху з відступом від окремих правил дорожнього руху згідно з розділом 3 [Правил дорожнього руху \(1306-2001-п\)](#), затверджених постановою Кабінету Міністрів від 10.10.2001 № 1306:

- в умовах міста - до 10%;

- за межами міста - до 20%.

Для наведеної категорії автомобілів, що здійснюють транспортне забезпечення охоронних заходів, за участю осіб, щодо яких здійснюється державна охорона в умовах міста із інтенсивним режимом руху, що потребує частого маневрування із виконанням розгону, обгону та гальмувань тощо, або виконують в умовах міста службові завдання,

пов'язані з швидкостями руху, що перевищують 100 км/год.:

- до 25%.

Ці коефіцієнти коригування можуть застосовуватися тільки для наведеної категорії автомобілів і тільки на пробіг у разі виконання невідкладних службових завдань із підвищеною швидкістю руху, що повинно бути відповідним чином задокументовано (розпорядженнями, записами відповідальних осіб у дорожніх листах тощо).

{Пункт 3.1 розділу 3 доповнено підпунктом 3.1.15 згідно з наказом Міністерства транспорту [№ 99 від 16.02.2004 \(v0099361-04 \)](#), підпункт 3.1.15 пункту 3.1 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

3.2 Норми витрат палива зменшуються у таких випадках:

3.2.1 Робота за межами населених пунктів на дорогах загального користування, у тому числі на дорогах, що проходять через населені пункти та позначені знаком 5.47 [Правил дорожнього руху \(1306-2001-н \)](#), із максимально дозволеною швидкістю відповідно до дорожніх знаків та Правил дорожнього руху, що не перевищує 90 км/год. залежно від швидкості та фактичних потреб:

для легкових автомобілів - від -15% до -30%;

для всіх інших автомобілів - від -5% до -20%.

3.2.2 Робота за межами міст на дорогах, позначених знаком 5.1 [Правил дорожнього руху \(1306-2001-н \)](#), із максимально дозволеною відповідно до дорожніх знаків та Правил дорожнього руху швидкістю вище ніж 90 км/год.:

у разі руху зі швидкістю, що не перевищує 90 км/год., залежно від швидкості та фактичних потреб:

для легкових автомобілів - від -15 % до -30 %;

для всіх інших автомобілів - від -5 % до -20 %.

у разі необхідності пересування із дозволеними відповідно до дорожніх знаків та [Правил дорожнього руху \(1306-2001-н \)](#) швидкостями вище ніж 90 км/год. та до 110 км/год. включно - від -10% до -20% залежно від фактичних потреб;

у разі обґрунтованої необхідності пересування із дозволеними відповідно до дорожніх знаків та [Правил дорожнього руху \(1306-2001-н \)](#) швидкостями вище ніж 110 км/год. - від -5% до -10% залежно від фактичних потреб (наведені значення коефіцієнта не можуть встановлюватися на постійній основі, а тільки в окремих випадках за рішенням керівництва підприємства).

3.2.3 Експлуатація міських автобусів (позначених у таблицях [A.3 \(v0043361-98 \)](#), [A.4 \(v0043361-98 \)](#) знаком *) у режимі "на замовлення" або з іншою метою, але не на постійних маршрутах - від -5% до -10%.

3.2.4 За рішенням керівництва підприємства для всього автотранспортного парку підприємства або індивідуально для окремих транспортних засобів може бути встановлено додатковий коефіцієнт (або декілька значень коефіцієнта відповідно до різних умов експлуатації) коригування базової норми (будь-яке значення у відсотках), що зменшує її відповідно до фактичних потреб та встановленої внутрішньої політики підприємства щодо використання енергетичних ресурсів, застосування економних методів керування

автомобілями, новітніх технологій, що дають змогу зменшити витрати моторних палив, тощо.

Примітка 1. Використання понижуючих коефіцієнтів, зазначених у пп. 3.2.1-3.2.3 цього пункту є обов'язковим (включаючи здійснення перевезень у приміській зоні), за винятком відповідної частини пробігу автомобілів, на які розповсюджується дія пп. 3.1.15, а також у разі незадовільного стану дорожнього покриття, проведення дорожніх ремонтних робіт та інших обставин, що не дозволяють рух зі швидкостями більше 40 км/год.

Примітка 2. Використання понижуючих коефіцієнтів, зазначених у пп. 3.2.1-3.2.2 цього підпункту, також рекомендується на певну частину пробігу в межах міст, з умовами руху, наближеними до умов руху по автомагістралі.

Примітка 3. У разі експлуатації автотранспорту поза межами міста коригуючий коефіцієнт, зазначений у пп. 3.1.4, не застосовується.

{Пункт 3.2 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12\)](#)}

3.3 Сумарний коефіцієнт коригування.

У випадку застосування одночасно кількох коригуючих коефіцієнтів розраховується сумарний коефіцієнт коригування, який дорівнює сумі цих надбавок (зменшуючі коригуючі коефіцієнти є від'ємними):

$$K_{\Sigma} = K_1 + K_2 + \dots + K_n \quad (2)$$

3.4 Використання норм додаткового споживання палива, поряд із нормативними витратами палива, дозволяється за умови, що це буде належним чином обґрунтовано і задокументовано (записами відповідальних осіб у звітних документах згідно з порядком, затвердженим наказом (розпорядженням) керівництва підприємства) в таких обсягах:

3.4.1 На внутрішньогаражні роз'їзди і технічні потреби (технічні огляди, регулювальні роботи, механічне прироблення деталей двигунів і автомобілів (що потребує напруження двигуна) після ремонту тощо) - не більше 0,5% від загальної кількості палива, спожитого підприємством (з обґрунтуванням і обліком фактичної кількості автомобілів та обладнання, задіяних на цих роботах).

3.4.2 У разі вимушених простоїв автомобілів під завантаженням і розвантаженням в пунктах, де за умовами пожежної безпеки заборонено вимикати двигун (нафтобази, спеціальні склади тощо), - до 5% від базової лінійної норми на одну годину простою із можливим (за наявних потреб) коригуванням відповідно до поточних кліматичних умов шляхом додавання відповідної надбавки, зазначеної в пп. 3.1.13 ([v0043361-98](#)) (з розрахунку у відсотках від базової лінійної норми на одну годину простою).

3.4.3 У разі обґрунтованих вимушених простоїв автомобілів з увімкненим двигуном у холодну пору року, коли є потреба в опаленні салону, або в разі вимушених простоїв у теплу пору року, коли є потреба у використанні кондиціонера чи установки "клімат-контролю", наприклад, під час перевезення спеціальних вантажів або пасажирів, які потребують постійного обігрівання або охолодження салону (кузова) автомобіля для підтримання певної або комфортної температури (у тому числі очікування хворих, інвалідів, особливо для медичних автомобілів і перевезення дітей, а також у разі потреби для належного перевезення пасажирів, клієнтів тощо), - до 5% від базової лінійної норми на одну годину

простою, скоригованої відповідно до поточних кліматичних умов шляхом додавання відповідної надбавки, зазначеної в пп. 3.1.13 (з розрахунку у відсотках від базової лінійної норми на одну годину простою).

3.4.4 У разі вимушених тривалих простоїв автомобілів у транспортних заторах з увімкненим двигуном - до 5% від базової лінійної норми на одну годину простою із можливим (за наявних потреб) коригуванням відповідно до поточних кліматичних умов шляхом додавання відповідної надбавки, зазначеної в пп. 3.1.13 ([v0043361-98](#)) (з розрахунку у відсотках від базової лінійної норми на одну годину простою).

3.4.5 На запуск автомобілів, що працюють на СПГ або ЗНГ, - у відсотках від значення базової лінійної норми в разі роботи на рідкому паливі на кожний календарний день експлуатації (використання) залежно від фактичної температури повітря навколишнього середовища:

+15°C та вище - до 0,5% (для автомобілів із системою впорскування газу, конструкція яких потребує запуску на бензині);

нижче ніж +15°C до +5°C включно - до 1% (для автомобілів із системою впорскування газу, конструкція яких потребує запуску на бензині);

нижче ніж +5°C до -5°C включно - до 2%;

нижче ніж -5°C та до -10°C включно - до 3%;

нижче ніж -10°C та до -15°C включно - до 4%;

нижче ніж -15°C - до 5%.

Примітка 1. Під час експлуатації автомобілів на рідкому паливі надбавка, зазначена в пп. 3.4.5, не застосовується.

Примітка 2. Порядок встановлення додаткового споживання палива згідно з пп. 3.4.5 залежно від фактичної температури повітря такий самий, як і порядок, викладений в примітках 1, 2 і 3 до пп. 3.1.1.1 ([v0043361-98](#)).

Примітка 3. Норма додаткового споживання палива згідно з пп. 3.4.5 встановлюється за умови наявного факту запуску (запусків) двигуна на рідкому паливі та здійснення подальшого пробігу на газовому паливі відповідно до дорожнього листа та/або іншого звітного документа (наприклад, якщо температура в межах від нижче ніж +5°C та до -5°C включно та базова лінійна норма в разі роботи на рідкому паливі становить 10 л/100 км, норма додаткового споживання рідкого палива може становити до 0,2 літра на кожний календарний день експлуатації).

Примітка 4. Конкретне значення норми додаткового споживання палива згідно з пп. 3.4.5 обирається у регламентованих межах залежно від кількості (частоти) запусків двигуна на звітний (розрахунковий) період. Більші значення обираються для умов експлуатації, що потребують частих запусків, особливо якщо їм передують вимушені довготривалі простої із вимкненим двигуном, та передбачають поїздки на відносно невеликій відстані. В іншому разі обираються мінімально можливі значення норми відповідно до фактичних потреб.

Примітка 5. Норму додаткового споживання палива на запуск застосовують у регламентованих межах відповідно до пп. 3.4.5 з урахуванням рекомендацій (обмежень) заводу - виробника автомобіля або газобалонного чи газодизельного обладнання.

Примітка 6. Інші значення норми додаткового споживання палива згідно з пп. 3.4.5 для автомобілів, що працюють на СПГ або ЗНГ, а також автомобілів, що використовують інші види альтернативного або сумішевого палива можуть бути встановлені в разі потреби на запит (за замовленням) заводів-виробників або підприємств - власників автомобілів відповідно до пп. 2.1.5 ([v0043361-98](#)), залежно від властивостей палива та особливостей конструкції автомобілів.

3.4.6 На переміщення в зонах технічного обслуговування і поточного ремонту автомобілів, що працюють на СПГ або на ЗНГ, витрата рідкого палива встановлюється у розмірі до 5 % від значення базової лінійної норми в разі роботи на рідкому паливі на місяць (наприклад, до 0,5 літра на місяць, якщо базова лінійна норма в разі роботи на рідкому паливі становить 10,0 л/100 км).

Примітка. Факт переміщення автомобіля в зонах технічного обслуговування і поточного ремонту має бути документально підтверджений.

{Пункт 3.4 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) ([v0036733-12](#))}

3.5 Встановлення нормативних витрат палива з урахуванням експлуатаційних факторів

3.5.1 Дорожні, кліматичні та інші експлуатаційні фактори враховуються шляхом застосування коригуючих коефіцієнтів, наведених у формі відсотків підвищення або зниження базового значення норми.

Для коригування лінійних норм можуть застосовуватися всі зазначені у розділі 3 коригуючі коефіцієнти, але із врахуванням наведених у цьому розділі обмежень.

Для коригування норм на транспортну роботу можуть застосовуватися наведені у розділі 3 коригуючі коефіцієнти, за винятком зазначених у пп. 3.1.11 і 3.2.3.

Для коригування норм на роботу спеціального обладнання можуть застосовуватися тільки коригуючі коефіцієнти, зазначені у пп. 3.1.1, 3.1.2, 3.1.9 та 3.1.10.

Всі наведені цифрові значення коригуючих коефіцієнтів (у тому числі значення відсотків встановлення норм на роботу обладнання та значення норм витрат тощо), наведені з прийменником "до", слід читати як такі, що можуть застосовуватися включно.

При розрахунках є достатнім використання трьох значущих цифр (округлення значень до трьох значущих цифр).

3.5.2 Максимальні значення коефіцієнтів коригування норм витрат палива, зазначених в пп. 3.1, та норм витрат, зазначених у пп. 1.3-1.8, 3.4, відповідають гранично допустимим нормативам для найскладніших умов експлуатації рухомого складу та не можуть бути встановлені одночасно на всі автомобілі (обладнання) підприємства і на весь період їх експлуатації.

3.5.3 З метою забезпечення економного використання моторних палив автомобільним транспортом та запобігання зловживанням рекомендується диференційоване застосування коефіцієнтів коригування норм під час розрахунків нормативних витрат палива на підприємствах залежно від фактичних потреб у відповідних умовах експлуатації. Рекомендовано по можливості встановлювати індивідуальні значення коефіцієнтів коригування норм (в регламентованих межах) для кожного транспортного засобу залежно від особливостей його конструкції, технічного стану та умов експлуатації тощо відповідно

до фактичних потреб.

Примітка. Під час визначення фактичних потреб і їх обґрунтованості та здійснення подальших розрахунків нормативних витрат палива на підприємстві слід враховувати, що перевищення окремими водіями встановлених швидкісних обмежень призводить до дуже значного збільшення споживання палива.

При високих швидкостях (починаючи вже зі швидкостей 70 км/год. та вище) витрати енергії на пересування стрімко зростають приблизно пропорційно квадрату швидкості. Наприклад, навіть в умовах усталеного руху (що не враховують попередню витрату палива на збільшення кінетичної енергії автомобіля під час розгону), перевищення швидкісного режиму з 90 км/год. до 120 км/год. може призвести до підвищення споживання палива на одну третину (відносно витрати палива при швидкості 90 км/год.). При швидкості 140 км/год. перевитрата палива може становити вже близько двох разів у порівнянні з витратою при швидкості 90 км/год.

Типова залежність питомої Q (л/100 км) витрати палива від швидкості сталого руху автомобіля (км/год.) наведена на рис. 1.

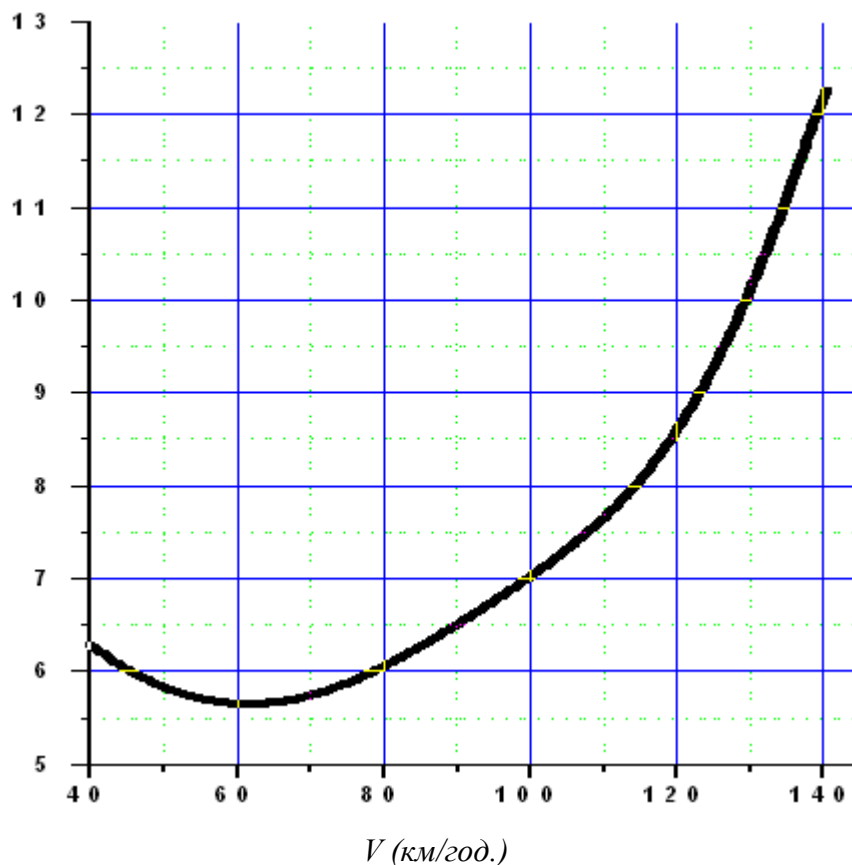


Рис. 1. Типова залежність питомої Q (л/100 км) витрати палива від швидкості сталого руху V (км/год.) для автомобіля (паливна характеристика сталого руху).

Пропорційно квадрату швидкості зростає також шлях гальмування та кінетична енергія автомобіля, що рухається, і, відповідно, тяжкість наслідків зіткнення у разі ДТП.

Проведені дослідження впливу манери керування на витрату палива в сучасних умовах міст показують, що навіть не дуже агресивна манера керування може збільшити витрати

палива технічно справним автомобілем більш ніж на 30% без отримання принципових переваг у середній швидкості пересування містом (але із одночасним створенням значної загрози безпеки дорожнього руху).

І навпаки, застосування економної манери керування дає змогу навіть у великих містах (за умови відсутності серйозних ускладнень руху та заторів протягом всього маршруту руху) заощадити до 20...30% палива.

Тому з метою економного використання моторних палив, зменшення техногенного тиску транспортних засобів на навколишнє середовище та людину, наслідком якого є багатомільярдні економічні збитки суспільства, та сприяння підвищенню безпеки під час здійснення перевезень рекомендовано обґрунтоване встановлення мінімально можливих значень коефіцієнтів коригування норм, зазначених у пп. 3.1, а також максимально можливих значень коефіцієнтів коригування норм, зазначених у пп. 3.2, з урахуванням дотримання водіями встановлених швидкісних обмежень, дотримання безпечної та прийнятної економної манери керування транспортними засобами тощо.

3.5.4 Фактичні потреби та нормативні витрати палива визначають за звітними документами (встановленими підприємствами, у тому числі - з використанням сучасних інформаційних технологій та супутникових систем навігації тощо) із наведенням умов експлуатації, до яких можуть бути застосовані відповідні коефіцієнти коригування базової норми, що враховують вплив на споживання палива тих чи інших умов.

Умови експлуатації можуть бути наведені безпосередньо у звітному документі, а також (у випадку здійснення перевезень, що передбачають часту зміну умов руху з індивідуальним обчисленням нормативної витрати палива на окремих ділянках) у додатку до звітнього документа, що є його невід'ємною частиною та належним чином оформлюється (у довільній формі, але із дотриманням загальних вимог щодо оформлення).

3.5.5 При використанні транспортного засобу на постійних маршрутах та в одноманітних умовах дорожнього руху тощо (або у сукупності різних умов, яка повторюється кожного разу) належне обґрунтування застосування системи коригуючих коефіцієнтів (або частини коригуючих коефіцієнтів, що застосовуються) на певний період часу відповідно до нормоутворюючих факторів може бути наведено в окремому звітному документі (замість зазначення всіх факторів безпосередньо в кожному звітному документі, що оформлюється на кожну добу чи поїздки тощо) відповідно до наказу (розпорядження) по підприємству на основі проведених та оформлених підприємством власних досліджень умов експлуатації (у тому числі для обґрунтування застосування коефіцієнтів, що застосовуються окремо на частину маршруту з відповідними умовами руху, але за винятком факторів, що мають епізодичний та виключно випадковий характер).

Фактори, що мають епізодичний та виключно випадковий характер (та відповідні ним коригуючі коефіцієнти) потребують окремого документування для обґрунтування застосування при розрахунках нормативних витрат палива.

3.5.6 У разі потреби визначення зміни у часі (або залежно від умов експлуатації, навичок водія тощо) поточного рівня фактичного споживання палива можуть бути використані відповідні показання сучасних штатних бортових комп'ютерів, різноманітні засоби вимірювальної техніки тощо.

Під час визначення фактичної витрати палива методом доливання до повного баку рекомендовано виконувати принаймні такі умови:

доливання до повного баку (до та після здійснення перевезень та/або виконання певної роботи) здійснюють в одному і тому самому місці (на горизонтальній площадці) за однаковою методикою із застосуванням одного і того самого вимірювального устаткування (лічильник АЗС, мірні ємності), суворо дотримуючись правил протипожежної безпеки;

забезпечують пробіг або час роботи автомобіля (обладнання), за який витрачається принаймні 30% палива від місткості штатного паливного баку (рекомендовано 50 % і більше для зменшення похибки вимірювань).

На підприємстві може бути утворено комісію, яка також може забезпечувати, наприклад:

перевірку технічного стану транспортного засобу (обладнання) та його експлуатації згідно з рекомендаціями заводу-виробника (перевірка працездатності та регулювань систем двигуна, трансмісії, тиску в шинах тощо);

контроль за технікою управління водієм (оператором) автомобілем (обладнанням) з метою забезпечення раціонального (ефективного) використання автомобіля (обладнання), дотримання водієм встановлених швидкісних обмежень, безпечної та прийнятної економної манери керування транспортним засобом тощо.

3.5.7 Належне обґрунтування використання в регламентованих межах системи коригуючих коефіцієнтів, норм і нормативів здійснюється підприємством залежно від наявних технічних й інших можливостей ведення поточного обліку та управління експлуатаційними витратами.

3.5.8 Конкретні величини коефіцієнтів у регламентованих межах та терміни їх дії встановлюються безпосередньо керівниками підприємств і затверджуються наказом (розпорядженням) по підприємству.

{Пункт 3.5 розділу 3 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12\)](#) }

4 Розрахунок нормативних витрат палива для різних типів рухомого складу автомобільного транспорту

4.1 Для легкових автомобілів і автобусів нормативні витрати палива розраховуються за формулою:

$$Q_i = 0,01 \cdot H_s \cdot S \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}), \quad (3)$$

де: -

Q_n - нормативна витрата палива, літри, (м³);

H_s - базова лінійна норма витрати палива, л/100 км (м³/100 км),

S - пробіг автомобіля, км,

K_{Σ} - сумарний коригуючий коефіцієнт, %.

4.2 У разі використання в автомобілях (у тому числі автобусах) автономних (незалежних) обігрівачів нормативна витрата палива на роботу обігрівача додається до загальних нормативних витрат і її максимально можливе значення розраховується таким чином:

$$Q_{\text{он}} = H_{\text{он}} \times 0,01 \times K_T \times \tau_{\text{н}}, \quad (4)$$

де:

- $Q_{\text{он}}$ - максимально можливе значення нормативної витрати палива на роботу обігрівача, літри,
- $H_{\text{он}}$ - базова норма витрати палива на роботу автономного обігрівача (додаток Г ([v0043361-98](#))), л/год.,
- K_T - відсоток використання потужності обігрівача залежно від фактичної температури повітря в холодну пору року (визначається відповідно до пп. 1.8 ([v0043361-98](#))),
- $\tau_{\text{н}}$ - обґрунтована та належним чином задокументована тривалість роботи автономного обігрівача.

Примітка. Тривалість роботи автономного обігрівача та обґрунтування відсотка використання його потужності зазначається у дорожніх листах та/або інших звітних документах.

{Пункт 4.2 розділу 4 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012 \(v0036733-12 \)](#)}

4.3 При експлуатації легкових автомобілів і автобусів з причепами, які виконують транспортну роботу, що обліковується в тонно-кілометрах, нормативні витрати палива розраховуються для них, як і для вантажних автомобілів, що працюють з причепами (п. 4.4).

Якщо транспортна робота для зазначених автомобілів не обліковується, до них згідно з п. 3.1.11 ([v0043361-98](#)) застосовується коефіцієнт підвищення лінійної норми витрати палива для автомобіля з причепом, розрахованої з урахуванням спорядженої маси причепа).

4.4 Для бортових вантажних автомобілів і сідельних тягачів у складі автопоїздів, автомобілів-фургонів та вантажопасажирських автомобілів, які виконують роботу, що обліковується в тонно-кілометрах, нормативні витрати палива розраховуються за формулою:

$$Q_i = 0,01 \cdot (H_{\text{сан}} \cdot S + H_w \cdot W) \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}), \quad (5)$$

де: $H_{\text{сан}}$ - лінійна норма витрати палива на пробіг автопоїзда:

$$H_{san} = H_s + H_g \cdot G_{np} \cdot \frac{1}{100} \text{ (л}^3\text{/100 км)},$$

де

H_s - базова лінійна норма витрати палива на пробіг автомобіля, л/100 км ($\text{м}^3\text{/100 км}$),

H_g - норма витрати палива на одну тонну спорядженої маси причепа або напівпричепа згідно з п. 1.4, л/100 т·км ($\text{м}^3\text{/100 т·км}$),

G_{np} - споряджена маса причепа або напівпричепа, т,

H_w - норма на транспортну роботу згідно з п. 1.3, л/100 т·км ($\text{м}^3\text{/100 т·км}$),

W - обсяг транспортної роботи, т·км ($W = G_{ван} \cdot S_{ван}$, де $G_{ван}$ - маса вантажу, $S_{ван}$ - пробіг з вантажем).

Примітка. При буксируванні автомобілів, при їх перегоні в спареному стані нормативні витрати палива обраховуються як і для автопоїздів.

4.5 Для автомобілів-самоскидів та самоскидальних автопоїздів нормативні витрати палива визначаються за формулою:

$$Q_i = 0,01 \cdot H_{sanc} \cdot S \cdot (1 + 0,01 \cdot K_\Sigma) + H_z \cdot Z, \quad (6)$$

де: H_{sanc} - лінійна норма витрати палива самоскидального автопоїзда, л/100 км ($\text{м}^3\text{/100 км}$),

$$H_{sanc} = H_s + H_w \cdot (G_{np} + 0,5 \cdot g),$$

де

H_s - базова лінійна норма витрати палива на пробіг автомобіля-самоскида з урахуванням транспортної роботи, л/100 км ($\text{м}^3\text{/100 км}$),

H_w - норма витрати палива на транспортну роботу і споряджену масу причепа або напівпричепа згідно з п. 1.3, л/100 т·км ($\text{м}^3\text{/100 т·км}$),

G_{np} - споряджена маса причепа або напівпричепа, т,

g - вантажність причепа, т;

H_z - норма витрати палива на їздку з вантажем автомобіля-самоскида згідно з п. 1.5, л
(м^3);

Z - кількість їздок з вантажем.

У випадках роботи автомобілів-самоскидів з коефіцієнтом використання вантажності вищим 0,5 допускається нормування витрат палива за пунктом 4.4. У цьому випадку за базову лінійну норму приймається базова лінійна норма для відповідного базового бортового автомобіля, скоригована за різницею споряджених мас цих автомобілів.

4.6 Розрахунок нормативних витрат палива для спеціальних і спеціалізованих автомобілів.

Спеціальні автомобілі - це автомобілі, які за своєю конструкцією та обладнанням призначені для виконання спеціальних робочих функцій.

Спеціалізовані автомобілі - це автомобілі, які за своєю конструкцією та обладнанням призначені для перевезення пасажирів або вантажів певних категорій.

Спеціальні і спеціалізовані автомобілі (далі - спецавтомобілі) з установленим на них обладнанням підрозділяються на дві групи:

- автомобілі, які виконують спеціальні роботи під час стоянки (автокрани, компресорні, бурильні установки, тощо);

- автомобілі, які виконують спеціальні роботи під час руху (снігоочисники, поливомісні тощо).

4.6.1 Нормативні витрати палива для спецавтомобілів, які виконують спеціальні роботи під час стоянки, визначаються таким чином:

$$Q_i = 0,01 \cdot H_s \cdot S \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}) + H_{ia} \cdot T_{ia} \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma c}), \quad (7)$$

де:

H_s - базова лінійна норма витрати палива на пробіг спеціального автомобіля, л/100 км
(м^3 /100 км);

$H_{об}$ - норма витрати палива на роботу спеціального обладнання, л/год. або літри на виконану операцію (заповнення цистерни, тощо);

$T_{об}$ - час роботи обладнання, годин або кількість виконаних операцій;

K_{Σ} - сумарний коригуючий коефіцієнт до лінійної норми, %;

$K_{\Sigma c}$ - сумарний коригуючий коефіцієнт до норми на роботу спеціального обладнання, %.

У випадках, коли спеціальний автомобіль виконує транспортну роботу, яка обліковується в тонно-кілометрах, нормативні витрати палива розраховуються за формулою:

$$Q_i = 0,01 \cdot (H_s \cdot S + H_w \cdot W) \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}) + H_{ia} \cdot T_{ia} \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma c}), \quad (8)$$

У випадках, коли спеціальний автомобіль виконує транспортну роботу, яка не обліковується в тонно-кілометрах, нормативні витрати палива розраховуються за формулою 7 з врахуванням у складі K_{Σ} коригуючого коефіцієнта за п. 3.1.11.

4.6.2 Нормативні витрати палива для спеціальних автомобілів, які виконують роботу під час руху, визначаються таким чином:

$$Q_i = 0,01 \cdot (H_s \cdot S + H_{sc} \cdot S_c) \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}) + H_n \cdot N, \quad (9)$$

де:

H_s - базова лінійна норма витрати палива на пробіг спецавтомобіля (без виконання спеціальної роботи), л/100 км;

S - пробіг спецавтомобіля без виконання спеціальної роботи, км;

H_{sc} - норма витрати палива на пробіг при виконанні спеціальної роботи, л/100 км ($\text{м}^3/100 \text{ км}$);

S_c - пробіг автомобіля при виконанні спеціальної роботи, км;

H_n - норма витрати палива на розкидання одного кузова піску або суміші згідно таблиці Б.2, л;

N - кількість кузовів розкиданого піску або суміші за зміну.

5 Терміни, позначки та скорочення

У таблицях [додатка А \(v0043361-98\)](#) використано такі позначки та скорочення:

V_p , куб. см - робочий об'єм двигуна;

N_e , кВт - номінальна потужність двигуна;

КП - тип коробки передач;

М - механічна коробка передач;

А - автоматична коробка передач;

розгорнута колісна формула - послідовно через кому вказуються всі осі, для кожної осі після дефісу послідовно вказується:

наявність приводу (П);

тип приводу - постійний (П) або такий, що відключається (В);

наявність управління поворотом коліс осі (У).

У разі потреби безпосередньо після цифри - позначення номера осі може бути вказано в дужках кількість скатів (1 - означає, що колеса осі є односкатними, 2 - двоскатними).

Таблиця 5.1 Приклади колісних формул

Опис колісної формули автомобіля	Колісна формула	Розгорнута колісна формула
Двовісний автомобіль з приводом на задню вісь	4 x 2	1-У, 2-ПП
Двовісний автомобіль з приводом на передню вісь	4 x 2	1-ППУ, 2
Двовісний автомобіль з приводом на передню вісь та керованими колесами другої осі (наприклад, автонавантажувач тощо)	4 x 2	1-ПП, 2-У
Двовісний автомобіль з приводом на передню вісь та керованими колесами передньої та задньої осей	4 x 2	1-ППУ, 2-У
Двовісний автомобіль з постійним приводом на задню вісь та приводом передньої осі, що відключається	4 x 4	1-ПВУ, 2-ПП
Двовісний автомобіль з постійним приводом на передню вісь та приводом задньої осі, що відключається	4 x 4	1-ППУ, 2-ПВ
Двовісний автомобіль з постійним приводом на всі колеса	4 x 4	1-ППУ, 2-ПП
Двовісний автомобіль з приводом на задню вісь із позначенням, що колеса задньої осі є двоскатними	4 x 2	1-У, 2(2)-ПП
Тривісний автомобіль з приводом на третю вісь та керованими колесами першої осі	6 x 2	1-У, 2, 3-ПП

Тривісний автомобіль з приводом на другу і третю вісь та керованими колесами першої осі	6 x 4	1-У, 2-ПП, 3-ПП
Тривісний автомобіль з приводом на другу і третю осі та керованими колесами першої осі із позначенням, що колеса другої та третьої осей є односкатними	6 x 4	1-У, 2(1)-ПП, 3(1)-ПП
Тривісний автомобіль з приводом на другу і третю осі та керованими колесами першої осі із позначенням, що колеса другої та третьої осей є двоскатними	6 x 4	1-У, 2(2)-ПП, 3(2)-ПП
Тривісний автомобіль з приводом на другу і третю вісь та керованими колесами першої та другої осей	6 x 4	1-У, 2-ППУ, 3-ПП
Тривісний автомобіль з приводом на другу і третю вісь та керованими колесами першої та третьої осей	6 x 4	1-У, 2-ПП, 3-ППУ
Тривісний автомобіль з постійним приводом на всі колеса та керованими колесами першої осі	6 x 6	1-ППУ, 2-ПП, 3-ПП
Тривісний автомобіль з постійним приводом на всі колеса та керованими колесами першої та другої осей	6 x 6	1-ППУ, 2-ППУ, 3-ПП
Тривісний автомобіль з постійним приводом на всі колеса та керованими колесами першої та третьої осей	6 x 6	1-ППУ, 2-ПП, 3-ППУ
Чотиривісний автомобіль з приводом на третю і четверту осі та керованими колесами першої та другої осей	8 x 4	1-У, 2-У, 3-ПП, 4-ПП
Чотиривісний повнопривідний автомобіль з постійним приводом на всі колеса та керованими колесами першої та другої осей	8 x 8	1-ППУ, 2-ППУ, 3-ПП, 4-ПП
Чотиривісний автомобіль з постійним приводом на всі колеса та керованими колесами першої, другої та третьої осей	8 x 8	1-ППУ, 2-ППУ, 3-ППУ, 4-ПП

{Розділ 5 у редакції наказу Міністерства інфраструктури [№ 36 від 24.01.2012](#) ([v0036733-12](#))}