

**THUYẾT MINH CƠ SỞ TÍNH TOÁN  
XÂY DỰNG ĐỊNH MỨC TIÊU HAO NHIÊN LIỆU XE Ô TÔ CỦA CÁC  
CƠ QUAN, TỔ CHỨC, ĐƠN VỊ THUỘC PHẠM VI QUẢN LÝ TRÊN  
ĐỊA BÀN TỈNH LAI CHÂU**

**I. Căn cứ pháp lý**

1. Căn cứ Nghị định số 04/2019/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2019 của Chính phủ quy định tiêu chuẩn, định mức sử dụng xe ô tô;

2. Căn cứ Thông tư số 24/2019/TT-BTC ngày 22 tháng 4 năm 2019 của Bộ Tài chính Hướng dẫn một số nội dung của Nghị định số 04/2019/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2019 của Chính phủ quy định tiêu chuẩn, định mức sử dụng xe ô tô công;

3. Định mức tiêu hao nhiên liệu của các nhà sản xuất xe ô tô đã đăng ký công bố.

**II. Phương pháp tính toán định mức tiêu hao nhiên liệu xe ô tô**

1. Việc xác định lượng tiêu hao nhiên liệu của xe ô tô được căn cứ vào định mức tiêu hao nhiên liệu (lít/100km) do nhà sản xuất ô tô đưa ra và Cục đăng kiểm Việt Nam công bố dựa trên các điều kiện thực nghiệm tiêu chuẩn. Tuy nhiên trong quá trình hoạt động còn có những yếu tố ảnh hưởng đến quá trình hoạt động như: Loại xe, năm sản xuất, loại nhiên liệu sử dụng, tuổi thọ của phương tiện (số Km hoạt động; điều kiện địa hình...). Do vậy việc tính nhiên liệu tiêu trong quá trình hoạt động trong điều kiện thực tế, đặc biệt ở các khu vực miền núi với nhiều yếu tố ảnh hưởng, cần phải có thêm hệ số (K) tiêu hao nhiên liệu tăng thêm cho phương tiện.

2. Theo khuyến cáo của các nhà sản xuất xe ô tô đưa ra: các trường hợp được tăng định mức tiêu hao nhiên liệu (K) tính theo % tổng số nhiên liệu theo định mức kỹ thuật, tuy nhiên lượng nhiên liệu được tăng thêm không thể vượt quá tiêu chuẩn kỹ thuật của phương tiện, nếu vượt quá sẽ gây ảnh hưởng đến khả năng hoạt động và điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện, tổng cộng phần trăm các yếu tố ảnh hưởng 50 %, cụ thể:

**2.1. Nhóm các yếu tố ảnh hưởng do thời gian sử dụng của phương tiện, gồm:**

- Sau 05 năm: được tăng thêm 1%
- Sau 10 năm: được tăng thêm 1,5%
- Sau 20 năm: được tăng thêm 3%

**2.2. Nhóm các yếu tố ảnh hưởng do yếu tố địa hình, đường sá, quá trình hoạt động gồm:**

- Hoạt động trên miền núi địa hình đèo dốc, trơn trượt, sương mù được tăng thêm 20%.

- Tổng các lần dừng đỗ, quay trở đầu xe được tăng thêm tối đa không quá 3%
- Được tăng thêm 1-2% khi xe ô tô bắt buộc phải chạy ở tốc độ thấp (dưới 6km/h) hoặc dừng, đỗ xe nhưng động cơ vẫn phải hoạt động.
- Được tăng thêm 20% cho mỗi chuyến đi trong thành phố, khu vực đông dân cư thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông.

**2.3. Nhóm yếu tố ảnh hưởng liên qua đến điều kiện, kỹ thuật của phương tiện, gồm:**

- Bảo dưỡng, sửa chữa lớn, sự mài mòn của chi tiết động cơ, thay thế chi tiết động cơ ... được tăng thêm 1-3%.

➔ Từ 03 nhóm yếu tố ảnh hưởng trên, có biểu tổng hợp sau:

**BIỂU TỔNG HỢP CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN ĐỊNH MỨC TIÊU HAO NHIÊN LIỆU XE Ô TÔ**

STT	Các yếu tố ảnh hưởng	Xe hoạt động đến 100.000 km	Xe hoạt động trên 100.000 km đến 200.000 km	Xe hoạt động trên 200.000 km	Ghi chú
1	Nhóm các yếu tố ảnh hưởng do thời gian sử dụng của phương tiện	0%	1,5%	3%	
2	Nhóm các yếu tố ảnh hưởng do yếu tố địa hình, đường sá, quá trình hoạt động	42%	43%	44%	
-	Hoạt động trên miền núi địa hình đèo dốc, trơn trượt, sương mù	20%	20%	20%	
	Dừng đỗ, quay trở đầu xe	1%	1,5%	2%	
	Đi trong thành phố, khu vực đông dân cư thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông	20%	20%	20%	
	Xe ô tô bắt buộc phải chạy ở tốc độ thấp (dưới 6km/h) hoặc dừng, đỗ xe nhưng động cơ vẫn phải hoạt động	1%	1,5%	2%	
3	Nhóm yếu tố ảnh hưởng liên qua đến điều kiện, kỹ thuật của phương tiện	0%	1%	3%	
	Bảo dưỡng, sửa chữa lớn, sự mài mòn của chi tiết động cơ, thay thế chi tiết động cơ	0%	1%	3%	
	<b>TỔNG CỘNG</b>	<b>42,0%</b>	<b>45,5%</b>	<b>50%</b>	

3. Tổng hợp các yếu tố liên quan đến điều kiện địa hình, phương tiện hoạt động thực tế tại tỉnh Lai Châu hiện nay, Tổ giúp việc thống nhất đề xuất hệ số K như sau:

+ Đối với xe hoạt động đến 100.000 km:  $K = 1,4$ .

+ Đối với xe hoạt động trên 100.000 km đến 200.000 km:  $K = 1,45$

+ Đối với xe hoạt động trên 200.000 km:  $K = 1,5$

Ngoài ra, tùy theo điều kiện thực tế Định mức tiêu hao nhiên liệu đối với một số trường hợp đặc biệt:

- Căn cứ tình hình, chất lượng xe ô tô thực tế, thủ trưởng các cơ quan, tổ chức đơn vị quyết định tăng thêm định mức nhưng không vượt quá **5%** so với định mức tiêu hao nhiên liệu quy định trên nguyên tắc hiệu quả, tiết kiệm, phù hợp với khả năng cân đối ngân sách theo phân cấp và dự toán được giao;

- Đối với xe ô tô hoạt động trên các tuyến đường giao thông chưa hình thành; đường loại 6; đường có nhiều chướng ngại vật; đường hỏng do mưa lũ, lụt lội, trơn, lầy; xe đi khảo sát tuyến đường có địa hình xấu, đi đảm bảo giao thông thì định mức tiêu hao nhiên liệu tăng thêm nhưng không vượt quá **20%** so với định mức tiêu hao nhiên liệu thiết kế và chỉ được áp dụng cho quãng đường đi thực tế trên tuyến đường đó.

#### 4. Phương pháp tính toán

$$\begin{array}{l} \text{Định mức} \\ \text{tiêu hao nhiên} \\ \text{liệu (lít/100km)} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Mức tiêu hao nhiên} \\ \text{liệu theo thiết kế} \\ \text{(lít/100km)} \end{array} \times \text{Hệ số (K)}$$

*Trong đó:*

- Mức tiêu hao nhiên liệu theo thiết kế: Là mức tiêu hao nhiên liệu được lấy theo thông số kỹ thuật về mức tiêu hao nhiên liệu theo chu trình kết hợp trong đô thị và ngoài đô thị đối với từng loại xe của các hãng xe.

- Hệ số (K): Là hệ số phụ cấp nhiên liệu tính đối loại đường bình quân cho các tuyến đường từ loại 1 đến loại 5; hoạt động của các thiết bị phụ tải đi kèm như: gạt mưa, máy điều hòa không khí; các yếu tố ảnh hưởng như: quay trở đầu xe, đường xấu, dốc, xe hoạt động trong thành phố, hoạt động trên đường ngắn...