31980L1268

DYREKTYWA RADY

z dnia 16 grudnia 1980 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zużycia paliwa w pojazdach silnikowych

80/1268/EWG

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100,

uwzględniając wniosek Komisji [1],

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego [2],

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego [3],

a także mając na uwadze, co następuje:

wymagania techniczne, które powinny spełniać pojazdy silnikowe zgodnie z określonym ustawodawstwem krajowym odnoszą się między innymi do metody pomiaru zużycia paliwa, która powinna być stosowana w celu wskazania zużycia paliwa przez dany typ pojazdu;

w związku z różnicami, jakie istnieją między przepisami krajowymi poszczególnych Państw Członkowskich zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie te Państwa, w odniesieniu do wszystkich typów pojazdów i w uzupełnieniu do ich obowiązujących obecnie przepisów krajowych lub w miejsce tych przepisów, jednolitych regulacji, które pozwolą na homologację typu EWG, będącą przedmiotem dyrektywy Rady nr 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep [4], ostatnio zmienionej dyrektywą nr 80/1267/EWG [5], która ma być wprowadzona w stosunku do każdego typu pojazdu;

szczególnie ważne jest przyjęcie jednej metody pomiaru zużycia paliwa przez pojazdy silnikowe, by włączyć ją do wymogów wspólnotowych;

wspólnotowa metoda pomiaru zużycia paliwa jest konieczna także w szczególności po to, by zapewnić otrzymanie przez konsumenta i użytkownika obiektywnych i dokładnych informacji;

wymagania niniejszej dyrektywy są stosowane jedynie w stosunku do pojazdów silnikowych z kategorii M_1, wymienionej w dyrektywie 70/156/EWG; metoda pomiaru zużycia paliwa przez inne kategorie pojazdów silnikowych zostanie przyjęta tak szybko jak zostaną rozwiązane niektóre trudności techniczne,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazd" oznacza pojazd silnikowy przeznaczony do użytkowania na drogach, z lub bez nadwozia, posiadający przynajmniej cztery koła i maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/godz., z wyjątkiem pojazdów szynowych, ciągników rolniczych oraz maszyn.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić udzielenia homologacji typu EWG lub homologacji krajowej dla pojazdu, lub odmówić czy zabronić sprzedaży, rejestracji, wprowadzenia do ruchu lub eksploatacji pojazdu, na podstawie zużycia przez te pojazdy paliwa, jeśli wielkość zużycia została ustalona zgodnie z załącznikami I i II oraz została określona w dokumencie przekazanym właścicielowi pojazdu w momencie nabycia, w sposób i w formie przyjętej przez każde Państwo Członkowskie.

Artykuł 3

Jakiekolwiek zmiany konieczne do dostosowania wymogów zamieszczonych w załącznikach do postępu technicznego powinny być przyjęte zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

---

[1] Dz.U. C 104 z 28.4.1980, str. 1.
[2] Dz.U. C 265 z 13.10.1980, str. 76.
[3] Dz.U. C 182 z 21.7.1980, str. 3.
[4] Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.
[5] Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 34.

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w okresie 18 miesięcy od dnia jej notyfikacji i niezwłocznie informują o tym Komisję.

2. Państwa Członkowskie zapewniają przekazanie Komisji tekstów podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 grudnia 1980 r.

W imieniu Rady
Colette FLESCH
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

USTALANIE ZUŻYCIA PALIWA

1. HOMOLOGACJA TYPU EWG

1.1. **Wniosek o homologację typu EWG**

1.1.1. Wniosek o homologację typu EWG dla typu pojazdów, w zależności od zużycia paliwa przez silnik, jest składany przez producenta pojazdu lub jego upoważnionego przedstawiciela.

1.1.2. Do wniosku powinny być dołączone, w trzech egzemplarzach, kopie wymienionych poniżej dokumentów:

1.1.2.1. Należycie wypełniona karta informacyjna

1.1.2.2. Informacje konieczne do przygotowania dokumentu przewidzianego w załączniku II.

1.1.3. Jeżeli służby techniczne odpowiedzialne za przeprowadzanie testów koniecznych do wydania homologacji dla typu pojazdu dokonują tych testów we własnym zakresie, powinien zostać dostarczony reprezentatywny pojazd danego typu.

1.2. **Dokumenty**

Jeżeli wniosek w rozumieniu ppkt 1.1 został zaakceptowany, właściwe władze powinny przygotować dokument według wzoru zawartego w załączniku II. W celu opracowania tego dokumentu właściwe władze Państwa Członkowskiego prowadzące testy dotyczące homologacji typu EWG mogą wykorzystać sprawozdanie przygotowane przez zatwierdzone lub uznane laboratorium, zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

2. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA

Metoda ta ma zastosowanie do pojazdów kategorii M_1 wyposażonych w silniki spalinowe wewnętrznego spalania.

3. SPECYFIKACJE OGÓLNE

3.1. Zużycie paliwa jest ustalane przy zastosowaniu następujących testów:

3.1.1. Cykl symulujący jazdę w warunkach miejskich, zgodnie z opisem zawartym w załączniku III do dyrektywy Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych ([1]), ostatnio zmienionej dyrektywą 78/665/EWG ([2]) (patrz pkt 5);

3.1.2. Test jazdy ze stała prędkością 90 km/godz. (patrz pkt 6);

3.1.3. Test jazdy ze stała prędkością 120 km/godz. (patrz pkt 6). Testu tego nie przeprowadza się, jeżeli maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu jest mniejsza niż 130 km/godz..

3.2. Wyniki testów muszą być wyrażone w litrach/100 km zaokrąglonych do pierwszej liczby po przecinku.

3.3. Pomiar odległości musi być dokonywany z dokładnością wynosząca 0,5 %, a czasu – z dokładnością do 0,2 s.

([1]) Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1.
([2]) Dz.U. L 223 z 14.8.1978, str. 48.

3.4. **Paliwo stosowane do przeprowadzania testów**

Do testów powinno być używane paliwo będące paliwem wzorcowym określonym w załączniku VI do dyrektywy 70/220/EWG albo określonym w załączniku V do dyrektywy Rady 72/306/EWG z dnia 2 sierpnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń z silników Diesla stosowanych w pojazdach ([1]).

4. WARUNKI PRZEPROWADZANIA TESTÓW

4.1. **Ogólny stan pojazdu**

4.1.1. Pojazd musi być czysty, a jego okna i wloty powietrza zamknięte, wyposażony tylko w sprzęt niezbędny do jego funkcjonowania podczas przeprowadzania testu. Jeżeli pojazd posiada obsługiwane ręcznie urządzenie do ogrzewania powietrza przy wlocie do gaźnika, musi być ono ustawione w pozycji „lato". Wyposażenie pomocnicze potrzebne do normalnego prowadzenia pojazdu musi być włączone.

4.1.2. Jeżeli wentylator chłodnicy jest wyposażony w czujnik temperatury, to musi on funkcjonować tak, jak normalnie funkcjonowałby w pojeździe. Zarówno system ogrzewania pomieszczenia dla pasażerów, jak i klimatyzacja nie mogą być włączone, mimo że sprężarka instalacji klimatyzacyjnej musi funkcjonować w sposób normalny.

4.1.3. Jeżeli pojazd jest wyposażony w sprężarkę w układzie doładowania, musi ona pracować tak, jak pracowałaby normalnie przy prędkości testowej.

4.1.4. Pojazd musi być wcześniej używany, i mieć, przed przeprowadzeniem testu, przebieg co najmniej 3 000 km.

4.2. **Smary**

Stosować należy tylko smary zalecane przez producenta pojazdu; muszą one być wskazane w raporcie z testów.

4.3. **Opony**

Opony muszą być jednego z typów wymienionych jako oryginalne wyposażenie przez producenta pojazdu, wypełnione do poziomu ciśnienia powietrza zalecanego dla testów przy danym załadunku i prędkości (dostosowanego, w miarę potrzeby, do potrzeb czynności na stoisku do prób zgodnych z warunkami przeprowadzania testów). Zastosowany poziom ciśnienia powietrza należy wykazać w raporcie z testów.

4.4. **Pomiar zużycia paliwa**

4.4.1. Paliwo musi być podawane do silnika poprzez urządzenie zdolne do mierzenia zużytej ilości z tolerancją ± 2 %; urządzenie to nie może zakłócać normalnego podawania paliwa. Jeżeli pomiar następuje metodą wolumetryczną (objętościową), to temperatura paliwa musi być mierzona w punkcie dokonywania pomiaru objętościowego.

4.4.2. Musi istnieć system zaworów umożliwiający szybkie przestawienie ze standardowego systemu podawania paliwa na system stosowany do celów dokonywania pomiaru. Przestawienie nie może trwać dłużej niż 0,2 s.

4.5. **Warunki wzorcowe**

Ciśnienie: Ho = 1000 milibarów

Temperatura: To = 293 K (20°C)

4.5.1. *Gęstość powietrza*

4.5.1.1. Gęstość powietrza podczas testowania pojazdu, obliczona w sposób opisany poniżej w ppkt 4.5.1.2, nie może się różnić o więcej niż 7,5 % od gęstości powietrza przewidzianej w warunkach wzorcowych.

([1]) Dz.U. L 190 z 20.8.1972, str. 1.

4.5.1.2. Gęstość powietrza oblicza się przy zastosowaniu wzoru:

$$d_T = d_o \cdot \frac{H_T}{H_o} \cdot \frac{T_o}{T_T}, \text{ gdzie}$$

di = gęstość powietrza w warunkach przeprowadzania testu;

do = = gęstość powietrza według warunków wzorcowych;

HT = ciśnienie podczas przeprowadzania testu;

TT = temperatura absolutna podczas przeprowadzania testu (K).

5. POMIAR ZUŻYCIA PALIWA PODCZAS CYKLU SYMULUJĄCEGO JAZDĘ W WARUNKACH MIEJSKICH

5.1. Cykl testowy jest zgodny z opisanym w załączniku III do dyrektywy 70/220/EWG.

5.1.1. W przypadku pojazdów napędzanych silnikiem Diesla sposób dostosowania ładunku jest ustalany dla odpowiadającego im modelu napędzanego benzyną lub przewidziany w metodzie alternatywnej uznanej za równoważną.

5.1.2. *Masa wzorcowa pojazdu*

Masa pojazdu jest równa masie wzorcowej zgodnej z opisem w ppkt 1.2 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG.

5.2. Siłomierz jest ustawiony na równoważność bezwładności, zgodnie z ppkt 4.2 załącznika III do dyrektywy 70/220/EWG.

5.3. **Pomiar zużycia**

5.3.1. Zużycie oblicza się na podstawie ilości paliwa zużytej podczas dwu następujących po sobie cyklów.

5.3.2. Przed dokonaniem pomiarów silnik musi zostać rozgrzany poprzez wykonanie pięciu pełnych cyklów testowych. Pomiary mogą być również dokonywane bezpośrednio po przeprowadzeniu testów typu I i typu II opisanych w dyrektywie 70/220/EWG. Temperaturę utrzymuje się w granicach odpowiadających normalnemu zakresowi czynności podczas pracy danego silnika, jeżeli jest to konieczne przy wykorzystaniu pomocniczego urządzenia chłodzącego.

5.3.3. Okres jałowy ułatwiający dokonywanie pomiaru zużycia między dwoma kolejnymi cyklami może być przedłużony o nie więcej niż 60 s.

5.4. **Obliczanie zużycia paliwa**

5.4.1. Jeżeli zużycie paliwa jest mierzone metodą grawimetryczną (wagową), to zużycie jest wyrażane (w litrach/100 km) poprzez przekształcenie pomiaru M (paliwo zużyte wyrażone w kilogramach) przy zastosowaniu następującego wzoru:

$$C = \frac{100\ M}{D.\ Sg} (l/100\ km),$$

gdzie:

Sg = gęstość paliwa w warunkach wzorcowych (kg/dm³);

D = odległość przebyta podczas trwania testu (km).

5.4.2. Jeżeli zużycie paliwa jest mierzone metodą wolumetryczną (objętościową), to zużycie jest wyrażane (w litrach/100 km) przy zastosowaniu następującego wzoru:

$$C = \frac{V\ (1 + \alpha\ (T_o - T_F))}{D}\ 100 (l/100\ km),$$

gdzie:

V = pojemność zużytego paliwa w litrach

α = współczynnik rozprężania objętościowego dla paliwa. Dla oleju napędowego i benzyny wynosi on 0,001 na °C.

T_O = temperatura wzorcowa wyrażona w °C;

T_F = temperatura paliwa w °C mierzona w punkcie pomiaru objętości.

5.5. **Sposób prezentowania wyników**

5.5.1. Zużycie standardowe w warunkach jazdy po mieście stanowi średnią arytmetyczną z trzech kolejnych pomiarów przeprowadzonych zgodnie z procedurą opisaną powyżej.

5.5.2. Jeżeli wyniki skrajne różnią się od wielkości średniej o więcej niż o 5 %, muszą być przeprowadzone dalsze testy w sposób zgodny z tą procedurą, do czasu otrzymania stopnia dokładności wynoszącego co najmniej 5 %.

5.5.3. Dokładność pomiaru oblicza się przy zastosowaniu następującego wzoru:

$$\text{Accuracy} = k \cdot \frac{S}{\sqrt{n}} \cdot \frac{100}{\overline{C}} \ \%$$

gdzie:

$\overline{C}$otrzymywane jest ze wzoru przedstawionego w ppkt 5.4;

$\overline{C}$stanowi średnią arytmetyczną n wartości C

n = odpowiada liczbie dokonanych pomiarów;

$$S = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^{n} \left(\overline{C} - Ci\right)^2}{n - 1}}$$

wartości k podano w poniższej tabeli:

Liczba dokonanych pomiarów	4	5	6	7	8	9	10
k	3,2	2,8	2,6	2,5	2,4	2,3	2,3

5.5.4. Jeżeli po dokonaniu 10 pomiarów nie została osiągnięta co najmniej 5 % dokładność, zużycie jest ustalane przy wykorzystaniu innego pojazdu tego samego typu.

6. POMIAR ZUŻYCIA PALIWA PRZY PRĘDKOŚCI STAŁEJ

6.1. Testy te mogą być przeprowadzane przy zastosowaniu siłomierza lub na drodze.

6.1.1. *Masa pojazdu*

6.1.1.1. Masą pojazdu jest jego masa w stanie przygotowanym do jazdy, zgodnie z określeniem w ppkt 6.1.1.2, powiększona o 180 kg, albo powiększona o połowę pełnego załadunku, jeżeli liczba ta przekracza 180 kg, włączając w to urządzenia pomiarowe i obsługę. Wysokość zawieszenia odpowiada wysokości zmierzonej wówczas, gdy środek ciężkości ładunku znajduje się na środku linii prostej łączącej punkty R siedzeń przednich (bocznych).

6.1.1.2. Do celów niniejszej dyrektywy, „masa pojazdu w stanie przygotowanym do jazdy" oznacza jego całkowitą masę bez ładunku ze wszystkimi zbiornikami pełnymi, poza zbiornikiem paliwa, a zbiornik paliwa jest napełniony w 90 % swej całkowitej pojemności wyszczególnionej przez producenta, i z kompletem narzędzi oraz kołem zapasowym.

6.2. **Skrzynia biegów**

Jeżeli pojazd jest wyposażony w ręczną skrzynię zmiany biegów, stosowane przełożenie przekładni zębatej odpowiada najwyższemu zalecanemu przez producenta dla jazdy z każdą spośród testowanych prędkości.

6.3. **Procedura testowania**

6.3.1. *Test drogowy*

6.3.1.1. Warunki pogodowe

6.3.1.1.1. Wilgotność względna musi być niższa niż 95 %; droga musi być sucha; powierzchnia drogi może jednak nosić ślady wilgoci, pod warunkiem że w żadnym miejscu nie występują pokaźniejsze warstwy wody.

6.3.1.1.2. Średnia prędkość wiatru musi być mniejsza niż 3 m/s, a w porywach mniejsza niż 8 m/s.

6.3.1.2. Przed dokonaniem pomiarów pojazd musi krążyć po obwodzie zamkniętym z prędkością zbliżona do prędkości testowej na odcinku wystarczającym dla osiągnięcia temperatury jazdy; jednak w żadnym wypadku odcinek ten nie może być mniejszy niż 10 km.

6.3.1.3. Jazda testowa

Jazda testowa musi przebiegać w taki sposób, by pozwalał on na utrzymywanie stałej prędkości na długości co najmniej 2 km. Jej trasa musi przebiegać po obwodzie zamkniętym, a powierzchnia drogi musi być w dobrym stanie. Można korzystać z drogi prostej, pod warunkiem, że jazda na odcinku 2 km ma miejsce w obydwu kierunkach. Nachylenie nie może przekraczać 2 % pomiędzy żadnym z punktów.

6.3.1.4. Podczas każdej jazdy testowej musi być utrzymywana stała prędkość przy odchyleniach nieprzekraczających ± 2 km/h. Przeciętna prędkość dla każdego z testów nie może się różnić od prędkości wzorcowej o więcej niż 2 km/h.

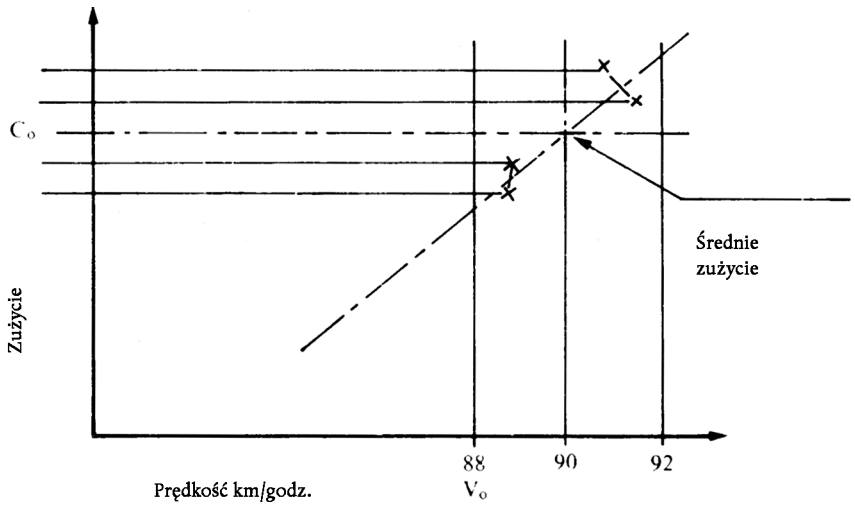
6.3.1.5. W celu określenia zużycia przy każdej z prędkości wzorcowych (patrz wykres poniżej) dokonuje się czterech testów; dwóch przy średniej prędkości mniejszej niż prędkość wzorcowa i dwóch przy średniej prędkości przekraczającej prędkość wzorcową.

6.3.1.6. Zużycie paliwa dla każdej z jazd testowych jest obliczane ze wzoru podanego w ppkt 5.4.

6.3.1.7. Różnica między dwiema niższymi z obliczonych wartości nie może przekraczać 5 % ich wartości średniej, ten sam warunek ma zastosowanie do dwóch wyższych z obliczonych wartości. Wartość zużycia paliwa przy właściwej prędkości wzorcowej jest obliczana w drodze liniowej interpolacji, jak pokazano na wykresie poniżej.

6.3.1.7.1. Jeżeli warunki wymienione w ppkt 6.3.1.7 nie zostały osiągnięte dla którejkolwiek z par obliczanych wartości, muszą zostać powtórzone cztery jazdy testowe. Jeżeli po dziesięciu próbach nie została osiągnięta wymagana spójność wyników, należy wybrać inny pojazd i poddać go wszystkim testom wymienionym w niniejszej procedurze.

Przykład: Obliczenie średniej prędkości przy 90 km/godz.



Cztery krzyżyki odpowiadają wartościom obliczonym dla każdej z jazd testowych. C_0 jest wartością obliczoną dla zużycia paliwa przy szybkości wzorcowej V_0 na odcinku testowym.

6.3.2. *Test przy zastosowaniu siłomierza*

6.3.2.1. Ustawienie siłomierza

Siłomierz musi być ustawiony w sposób opisany w ppkt 4.1 załącznika III do dyrektywy 70/220/EWG przy uwzględnieniu następujących zmian:

— siłomierz musi być ustawiony na odpowiednią prędkość testową;

— stan pojazdu musi odpowiadać warunkom wyszczególnionym w ppkt 4.1–4.3, a warunki pogodowe podczas testu na drodze muszą odpowiadać warunkom wyszczególnionym w ppkt 6.3.1.1, tak by pozwalało to określić prawidłowe ustawienie podciśnienia na kolektorze ssącym.

W przypadku pojazdów napędzanych silnikiem Diesla siłomierz musi być ustawiony w sposób opisany w ppkt 5.1.1.

6.3.2.2. Chłodzenie

Mogą być stosowane dodatkowe urządzenia chłodzące w celu utrzymywania warunków pracy silnika i temperatury smarów i chłodziwa w zakresie normalnie występującym przy tej samej prędkości podczas jazdy na drodze.

6.3.2.3. Przed dokonaniem jakiegokolwiek pomiaru pojazd musi przebyć na siłomierzu, z prędkością zbliżoną do prędkości testowej, odległość wystarczającą do osiągnięcia temperatury jazdy; odległość ta w żadnym wypadku nie może być mniejsza niż 10 km.

6.3.2.4. Odcinek testowy nie może mierzyć mniej niż 2 km, według pomiaru licznika obrotów na siłomierzu.

6.4. W raporcie z testów należy wykazać rodzaj używanego siłomierza.

6.5. **Sposób prezentowania wyników**

Niezależnie od zastosowanej metody pomiaru, wyniki muszą być wyrażone w litrach/100 km przy zachowaniu warunków wzorcowych określonych w ppkt 4.5.

ZAŁĄCZNIK II

Nazwa organu administracyjnego

WZÓR

Załącznik do świadectwa homologacji typu EWG pojazdu dotyczący jego zużycia paliwa

(Artykuł 4 ust. 2 i art. 10 dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep)

Świadectwo homologacji typu EWG nr: .....

1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu: .....

2. Rodzaj i opis handlowy pojazdu: .....

3. Nazwa i adres producenta: .....

4. Jeżeli producent wyznaczył swojego przedstawiciela, nazwa i adres przedstawiciela producenta: .....

.....

5. Opis pojazdu:

5.1. Masa (zgodnie z ppkt 6.1.1.2 załącznika I): .....

5.2. Maksymalna dopuszczalna masa: .....

5.3. Rodzaj nadwozia: limuzyna, kombi, coupe [1]

5.4. Napęd na koła: przednie, tylne, 4 x 4 [1]

5.5. Silnik:

5.5.1. Pojemność: .....

5.5.2. System podawania paliwa: gaźnikowy/wtryskowy [1]

5.5.3. Paliwo zalecane przez producenta: .....

5.5.4. Moc maksymalna: ..... kW przy ..... obr./min

5.5.5. Urządzenie doładowujące: tak/nie [1]

5.5.6. System zapłonowy: diesel/zapłon konwencjonalny lub elektroniczny [1]

5.6. Przekładnia biegów:

5.6.1. Rodzaj skrzyni biegów: ręczna/automatyczna [1]

5.6.2 Liczba przełożeń w przekładni (biegów): .....

[1] Niepotrzebne skreślić.

5.6.3. Ogólne przełożenia w skrzyni biegów (z uwzględnieniem obwodu tocznego opon pod obciążeniem): Prędkości jazdy na drodze przy 1000 obr./min w km/godz.

1 bieg: ..... 4 bieg: .....

2 bieg: ..... 5 bieg: .....

3 bieg: ..... nadbieg: .....

5.6.4. Ostateczne przełożenie podczas jazdy: .....

5.6.5 Rodzaj:

Wymiary: Rodzaj: ..... Opony: .....

Obwód toczny pod obciążeniem: .....

6. Homologacja typu EWG nr.. wydana na podstawie dyrektywy 70/220/EWG lub 72/306/EWG: .....

.....

7. Zużycie paliwa:

— w cyklu jazdy po mieście: ..... 1/100 km

— przy prędkości stałej wynoszącej 90 km/godz.: ..... 1/100 km

— przy prędkości stałej wynoszącej 120 km/godz.: ..... 1/100 km

8. Data dostarczenia pojazdu w celu uzyskania świadectwa homologacji typu EWG: .....

9. Placówka służby technicznej albo zatwierdzone lub uznane laboratorium, które przeprowadziło testy zużycia paliwa: .....

10. Numer raportu: .....

11. Data raportu: .....

12. Miejsce: .....

13. Data: .....

14. Podpis: .....