

# Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

# L 215



Wydanie polskie

## Legislacja

Rocznik 64

17 czerwca 2021

Spis treści

### II Akty o charakterze nieustawodawczym

#### DECYZJE

- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/973 z dnia 1 czerwca 2021 r. potwierdzająca lub zmieniająca wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w roku kalendarzowym 2019 oraz dla producenta samochodów osobowych Dr Ing. h.c. F. Porsche AG i grupy Volkswagen w latach kalendarzowych 2014–2018 zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 (notyfikowana jako dokument nr C(2021) 3682) <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/974 z dnia 9 czerwca 2021 r. zatwierdzająca zmienione krajowe programy na rzecz poprawy produkcji i wprowadzania do obrotu produktów pszczelich, przedłożone przez państwa członkowskie na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013 (notyfikowana jako dokument nr C(2021) 4021) ..... 37

#### WYTYCZNE

- ★ Wytyczne Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2021/975 z dnia 2 czerwca 2021 r. zmieniające wytyczne EBC/2014/31 w sprawie dodatkowych tymczasowych środków dotyczących operacji refinansujących Eurosystemu i kwalifikowania zabezpieczeń (EBC/2021/26) ..... 40

<sup>(1)</sup> Tekst mający znaczenie dla EOG.

# PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.



## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## DECYZJE

## DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2021/973

z dnia 1 czerwca 2021 r.

**potwierdzająca lub zmieniająca wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w roku kalendarzowym 2019 oraz dla producenta samochodów osobowych Dr Ing. h.c. F. Porsche AG i grupy Volkswagen w latach kalendarzowych 2014–2018 zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631**

(notyfikowana jako dokument nr C(2021) 3682)

**(Jedynie teksty w języku czeskim, niderlandzkim, angielskim, estońskim, francuskim, niemieckim, węgierskim, włoskim i szwedzkim są autentyczne)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 7 ust. 5 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/631 oraz, w odniesieniu do docelowych indywidualnych poziomów emisji i średnich indywidualnych poziomów emisji w roku kalendarzowym 2019, z rozporządzeniami (WE) nr 443/2009 <sup>(2)</sup> i (UE) nr 510/2011 <sup>(3)</sup> Komisja jest zobowiązana do określenia każdego roku średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> oraz docelowego indywidualnego poziomu emisji dla każdego producenta odpowiedzialnego za nowe samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe zarejestrowane w Unii, Islandii, Norwegii i Zjednoczonym Królestwie, a także dla każdej grupy producentów. Ustalone na tej podstawie wyniki producentów lub grup producentów umożliwiają sprawdzenie, czy przestrzegają oni obowiązku nieprzekraczania swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji.
- (2) Szczegółowe dane wykorzystywane do obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji za rok kalendarzowy 2019 są oparte na rejestracjach nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych przez organy sprawozdawcze w tym roku kalendarzowym.
- (3) Wszystkie państwa przekazały Komisji swoje dane za 2019 r., jednak w niektórych przypadkach z pewnymi opóźnieniami w stosunku do terminu składania sprawozdań przypadającego na dzień 28 lutego 2020 r. W przypadkach, w których weryfikacja przeprowadzona przez Komisję wyraźnie wykazała, iż pewnych danych brakuje lub są one rażąco błędne, Komisja kontaktowała się z organami sprawozdawczymi i, za zgodą tych organów, odpowiednio korygowała lub uzupełniała dane. Jeżeli osiągnięcie porozumienia z organem sprawozdawczym nie było możliwe, wstępne dane przekazane przez dane państwo nie były korygowane.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

- (4) W dniu 26 czerwca 2020 r. Komisja opublikowała wstępne dane i powiadomiła 91 producentów samochodów osobowych i 61 producentów lekkich pojazdów użytkowych oraz odpowiednie grupy producentów o wstępnych obliczeniach ich średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> oraz ich docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2019 r.
- (5) Wstępne dane notyfikowane przez Komisję obejmowały współczynniki korekcji, zarówno w odniesieniu do samochodów osobowych, obliczone zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/1153 <sup>(4)</sup>, jak i lekkich pojazdów użytkowych, obliczone zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/1152 <sup>(5)</sup>. Określenie współczynników korekcji jest częścią procedur korelacji ustanowionych w celu odzwierciedlenia zmiany w regulacyjnej procedurze badań dotyczącej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub>. Służą one zapewnieniu, aby tolerancje proceduralne niezbędne do korelacji wartości emisji CO<sub>2</sub> były stosowane zgodnie z przeznaczeniem, a nie jako sposób na sztuczne zaniżenie tych wartości.
- (6) Współczynnik korekcji oblicza się w oparciu o współczynniki odchylenia i weryfikacji określone dla statystycznej próby pojazdów, która powinna być reprezentatywna dla parku nowych pojazdów danego producenta.
- (7) Producentów poproszono o weryfikację wstępnych danych zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i art. 8 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 510/2011, w szczególności współczynników odchylenia i weryfikacji, na podstawie których oblicza się współczynnik korekcji, oraz o powiadomienie Komisji o wszelkich błędach w terminie trzech miesięcy od daty otrzymania powiadomienia. 56 producentów samochodów osobowych i 24 producentów lekkich pojazdów użytkowych złożyło powiadomienie o błędach. W przypadku jednego producenta samochodów osobowych potwierdzono możliwość zastosowania współczynnika korekcji do ich średnich indywidualnych poziomów emisji. W przypadku jednego producenta samochodów osobowych i jednego producenta lekkich pojazdów użytkowych żadne pojazdy zgłoszone we wstępnym zestawie danych nie wchodziły w zakres rozporządzenia (UE) 2019/631.
- (8) W odniesieniu do pozostałych producentów samochodów osobowych i producentów lekkich pojazdów użytkowych, którzy nie powiadomili o żadnych błędach w zestawach danych ani nie przesłali innej odpowiedzi, należy zatwierdzić wstępne dane i wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji. W przypadku jednego z tych producentów lekkich pojazdów użytkowych należy zastosować współczynnik korekcji.
- (9) Komisja zweryfikowała zgłoszone przez producentów błędy oraz uzasadnienia konieczności ich skorygowania i potwierdziła lub skorygowała wstępne zestawy danych. Zachowano tylko te zapisy w zestawie danych, które obejmują wartości masy i emisji CO<sub>2</sub>. W związku z tym należy potwierdzić lub zmienić wstępne dane dotyczące 89 producentów samochodów osobowych i 58 producentów lekkich pojazdów użytkowych.
- (10) Zgodnie z art. 4 rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 producenta należy uznać za spełniającego docelowe indywidualne poziomy emisji, jeżeli jego średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> wskazany w niniejszej decyzji nie przekracza jego docelowego indywidualnego poziomu emisji. W przypadku producentów będących członkami grupy producentów zgodność należy oceniać na poziomie grupy zgodnie z art. 7 ust. 7 przedmiotowych rozporządzeń.
- (11) Ewidencja zawierająca kompletne dane dotyczące masy w stanie gotowym do jazdy i emisji CO<sub>2</sub>, ale bez numerów identyfikacyjnych pojazdów lub z nieprawidłowymi numerami identyfikacyjnymi pojazdów, powinna zostać uwzględniona przy obliczaniu docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz średnich indywidualnych poziomów emisji. Należy jednak wziąć pod uwagę fakt, że producenci nie mogą weryfikować ani korygować tych zapisów. W związku z tym przy określaniu odległości do poziomu docelowego dla danych producentów należy zastosować margines błędu.
- (12) Ten margines błędu jest obliczany jako różnica między odległościami pomiędzy średnim indywidualnym poziomem emisji a docelowym indywidualnym poziomem emisji obliczana z uwzględnieniem i wyłączeniem wszystkich rejestracji pojazdów, których producent nie może zweryfikować. Margines błędu jest stosowany tak, aby zawsze poprawiał wynik producenta w stosunku do określonego dla niego docelowego poziomu emisji, niezależnie od tego, czy powyższa różnica jest wartością dodatnią, czy ujemną.

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1153 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 679).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1152 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań w odniesieniu do lekkich samochodów dostawczych oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 293/2012 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 644).

- (13) W przypadku gdy po uwzględnieniu marginesu błędu odległość do poziomu docelowego producenta lub grupy producentów, w zależności od przypadku, jest większa od zera, nakłada się opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji, zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2019/631. Dotyczy to czterech producentów samochodów osobowych: Automobili Lamborghini S.p.A., Bentley Motors Ltd, Maserati S.p.A. i Ssangyong Motor Company oraz jednego producenta lekkich pojazdów użytkowych Ssangyong Motor Company. Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji oblicza się zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/631.
- (14) Zgodnie z art. 2 ust. 4 rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 producenci odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych rejestracji pojazdów w danym roku kalendarzowym są zwolnieni z obowiązku osiągnięcia docelowego indywidualnego poziomu emisji. Należy jednak obliczyć i zgłosić ich średni indywidualny poziom emisji oraz liczbę zarejestrowanych nowych pojazdów.
- (15) W następstwie szczegółowego dochodzenia otrzymano wystarczające wyjaśnienia od producenta samochodów osobowych Dr Ing. h.c. F. Porsche AG, na podstawie których tymczasowe dane za lata kalendarzowe 2014–2019 zostały zmienione dla tego producenta. W tym kontekście dane tymczasowe za te lata kalendarzowe należy uznać za potwierdzone w przypadku tego producenta i grupy Volkswagen, której jest członkiem.
- (16) Zgodnie z art. 12 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 <sup>(6)</sup> Komisja przeprowadziła doraźną weryfikację oszczędności CO<sub>2</sub> poświadczonych poprzez odniesienie do decyzji wykonawczej Komisji 2013/341/UE <sup>(7)</sup> i decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/158 <sup>(8)</sup>. Weryfikacja wykazała zadowalające wyniki w odniesieniu do oszczędności CO<sub>2</sub> poświadczonych poprzez odniesienie do decyzji wykonawczej 2013/341/UE. Jednak jeśli chodzi o decyzję wykonawczą (UE) 2015/158, stwierdzono różnicę między poświadczonymi oszczędnościami CO<sub>2</sub> wynikającymi z zastosowania dwóch wysokosprawnych alternatorów zamontowanych w pojazdach produkowanych przez Daimler AG, a oszczędnościami zweryfikowanymi przez Komisję – wynosiły one odpowiednio 9 % i 23 %. Komisja powiadomiła Daimler AG o stwierdzonych odstępstwach i zwróciła się do producenta o przedstawienie dowodów potwierdzających prawidłowość poświadczonych oszczędności CO<sub>2</sub>.
- (17) Na podstawie informacji przedstawionych przez Daimler AG Komisja stwierdziła, że różnica w oszczędnościach wynikała z różnicy w sposobie stosowania metodyki badania do celów poświadczania i weryfikacji oszczędności CO<sub>2</sub>. Ścisłej rzecz biorąc, przed badaniem certyfikacyjnym przeprowadzono rozruch wysokosprawnych alternatorów, mimo że metodyka badań, o której mowa w decyzji wykonawczej (UE) 2015/158, nie nakazuje przeprowadzenia rozruchu wysokosprawnych alternatorów poza badaniem certyfikacyjnym ani nie pozwala na jego przeprowadzenie.
- (18) Z art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 wynika, że w celu uwzględnienia oszczędności CO<sub>2</sub> wynikających z technologii innowacyjnych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji producenta w 2019 r., oszczędności te muszą mieć zweryfikowany udział w redukcji emisji CO<sub>2</sub>, zgodnie z metodyką badania, która umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników. Ponieważ weryfikacja przeprowadzona na podstawie metodyki badania, o której mowa w decyzji wykonawczej (UE) 2015/158, nie potwierdziła poświadczonych oszczędności CO<sub>2</sub> wynikających z zastosowania dwóch wysokosprawnych alternatorów w niektórych pojazdach wyprodukowanych przez Daimler AG, poświadczonych oszczędności CO<sub>2</sub> przypisywanych tej innowacji ekologicznej – wynoszących 0,102 g CO<sub>2</sub>/km na poziomie parku pojazdów Daimler AG – nie należy uwzględniać przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji tego producenta. Na tej samej podstawie nie należy uwzględniać oszczędności emisji CO<sub>2</sub> przypisywanych do tych eko-innowacji – wynoszących 0,101 g CO<sub>2</sub>/km na poziomie parku pojazdów grupy Daimler AG – przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji grupy.
- (19) Wartości dotyczące wyników producenta potwierdzone lub zmienione niniejszą decyzją mogą zostać zmienione w przypadku, gdy odpowiednie organy krajowe potwierdzą istnienie nieprawidłowości dotyczących wartości emisji CO<sub>2</sub> przedłożonych w celu ustalenia, czy dany producent spełnia wymogi dotyczące docelowego indywidualnego poziomu emisji,

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19).

<sup>(7)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji 2013/341/UE z dnia 27 czerwca 2013 r. w sprawie zatwierdzenia wysokosprawnego alternatora Valeo („Valeo Efficient Generation Alternator”) jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 179 z 29.6.2013, s. 98).

<sup>(8)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/158 z dnia 30 stycznia 2015 r. w sprawie zatwierdzenia dwóch wysokosprawnych alternatorów Robert Bosch GmbH jako technologii innowacyjnych umożliwiających redukcję emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 26 z 31.1.2015, s. 31).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

1. Wartości odnoszące się do wyników producentów samochodów osobowych w odniesieniu do roku kalendarzowego 2019 są określone w załączniku I.
2. Wartości odnoszące się do wyników producentów lekkich pojazdów użytkowych w odniesieniu do roku kalendarzowego 2019 są określone w załączniku II.
3. Wartości dotyczące wyników Dr Ing. h.c. F. Porsche AG i grupy Volkswagen jako producentów samochodów osobowych w odniesieniu do lat kalendarzowych 2014–2017 są określone w załączniku III, a w odniesieniu do roku kalendarzowego 2018 są określone w załączniku IV.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do następujących producentów indywidualnych i grup producentów utworzonych zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) 2019/631:

- 1) ADAM OPEL GMBH  
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-13  
65423 Rüsselsheim  
Niemcy
- 2) ADIDOR VOITURES SAS  
2/4 Rue Hans List  
78290 Croissy-sur-Seine  
Francja
- 3) ALFA ROMEO SPA  
C.so Settembrini, 40  
Gate 8 – Building 6 – 1st floor – B15N Colonna N47  
10135 Torino  
Włochy
- 4) ALKE SRL  
via Vigonovese 123  
35127 Padova  
Włochy
- 5) ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN GMBH E CO KG  
Alpenstraße 35–37  
86807 Buchloe  
Niemcy
- 6) ANHUI JIANGHUAI AUTOMOBILE  
Via Lanzo 27  
10071 Borgaro Torinese  
Włochy
- 7) ASTON MARTIN LAGONDA LIMITED  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Aston Martin Lagonda of Europe GmbH,  
Unterschweinstiege 2–14  
60549 Frankfurt am Main  
Niemcy

- 8) AUDI AG  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 9) AUDI HUNGARIA MOTOR KFT  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 10) AUDI SPORT GMBH  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 11) AUTOMOBILE DACIA SA  
1 Avenue du Golf  
78280 Guyancourt Cedex  
Francja
- 12) AUTOMOBILES CITROEN  
7, rue Henri Sainte-Claire Deville  
92500 Rueil-Malmaison  
Francja
- 13) AUTOMOBILES PEUGEOT  
7, rue Henri Sainte-Claire Deville  
92500 Rueil-Malmaison  
Francja
- 14) AUTOMOBILI LAMBORGHINI SPA  
via Modena 12  
40019 Sant'Agata Bolognese (BO)  
Włochy
- 15) AVTOVAZ JSC  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
CS AUTOLADA  
211 Konevova  
130 00 Prague 3  
Czechy
- 16) BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG  
Petuelring 130  
80788 München  
Niemcy
- 17) BEIJING BORGWARD AUTOMOTIVE CO LTD  
Kriegsbergstraße 11  
70174 Stuttgart  
Niemcy

- 18) BENTLEY MOTORS LTD  
Pyms Lane  
CW1 3PL  
Crewe Cheshire  
Zjednoczone Królestwo
- 19) BLUECAR SAS  
31–32 quai de Dion Bouton  
92800 Puteaux  
Francja
- (20) BMW M GMBH  
Petuelring 130  
80788 München  
Niemcy
- 21) BMW Pool  
Petuelring 130  
80788 München  
Niemcy
- 22) BUGATTI AUTOMOBILES SAS  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 23) CATERHAM CARS LIMITED  
2 Kennet Road  
DA1 4QN Dartford  
Zjednoczone Królestwo
- 24) CNG-TECHNIK GMBH  
Niehl Plant, building, Imbert 479  
Henry Ford Strasse 1  
50735 Köln  
Niemcy
- 25) DAIMLER AG  
Building 120, Mercedesstrasse 120  
70546 Stuttgart-Untertuerkheim  
Niemcy
- 26) DAIMLER Pool (M1)  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
DAIMLER AG  
Building 120, Mercedesstrasse 120  
70546 Stuttgart-Untertuerkheim  
Niemcy
- 27) DAIMLER Pool (N1)  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
DAIMLER AG  
Building 120, Mercedesstrasse 120  
70546 Stuttgart-Untertuerkheim  
Niemcy



- 28) DFSK MOTOR CO LTD  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Giotti Victoria Sr.l. Pisana Road, 11/a  
50021 Barberino, Val D'Elsa (FI)  
Włochy
- 29) DONKERVOORT AUTOMOBIELEN BV  
Pascallaan 96  
8218 NJ Lelystad  
Niderlandy
- 30) DR AUTOMOBILES SRL  
Zona Industriale, Snc  
86070 Macchia d'Isernia  
Włochy
- 31) DR ING HCF PORSCHE AG  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 32) DR MOTOR COMPANY SRL  
S 85 Venafrana km 37500  
86070 Macchia d'Isernia  
Włochy
- 33) E-GO MOBILE AG  
AG Campus-Boulevard 30 D  
52074 Aachen  
Niemcy
- 34) FABBRICA DALLARA SRL  
Via Guglielmo Marconi,18  
43040 Varano de'Melegari (PR)  
Włochy
- 35) FCA ITALY SPA  
C.so Settembrini, 40  
Gate 8 – Building 6 – 1st floor – B15N Colonna N47  
10135 Torino  
Włochy
- 36) FCA TESLA Pool  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
FCA Italy SpA  
C.so Settembrini, 40  
Gate 8 – Building 6 – 1st floor – B15N Colonna N47  
10135 Torino  
Włochy

- 37) FCA US LLC  
C.so Settembrini, 40  
Gate 8 – Building 6 – 1st floor – B15N Colonna N47  
10135 Torino  
Włochy
- 38) FIAT GROUP Pool (N1)  
C.so Settembrini, 40  
Gate 8 – Building 6 – 1st floor – B15N Colonna N47  
10135 Torino  
Włochy
- 39) ESAGONO ENERGIA SRL  
Via Puecher 9  
20060 Pozzuolo Martesana (MI)  
Włochy
- 40) FERRARI SPA  
Via Emilia Est 1163  
41122 Modena  
Włochy
- 41) FORD INDIA PRIVATE LIMITED  
Niehl Plant, building, Imbert 479  
Henry Ford Strasse 1  
50735 Köln  
Niemcy
- 42) FORD MOTOR COMPANY  
Niehl Plant, building, Imbert 479  
Henry Ford Strasse 1  
50735 Köln  
Niemcy
- 43) FORD MOTOR COMPANY OF AUSTRALIA LIMITED  
Niehl Plant, building, Imbert 479  
Henry Ford Strasse 1  
50735 Köln  
Niemcy
- 44) FORD-WERKE GMBH  
Niehl Plant, building, Imbert 479  
Henry Ford Strasse 1  
50735 Köln  
Niemcy
- 45) FORD Pool (M1)  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Ford-Werke GmbH  
Niehl Plant, building, Imbert 479  
Henry Ford Strasse 1  
50735 Köln  
Niemcy

- 46) FORD Pool (N1)  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Ford-Werke GmbH  
Niehl Plant, building, Imbert 479  
Henry Ford Strasse 1  
50735 Köln  
Niemcy
- 47) FUSO  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Daimler AG, Building 120, Mercedesstrasse 120  
70546  
Stuttgart-Untertuerkheim  
Niemcy
- 48) GAZ  
Poe 2  
60502 Lähte Tartumaa  
Estonia
- 49) GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC  
Bouwhuispad 1  
8121 PX Olst  
Niderlandy
- 50) GONOW AUTO CO LTD  
Via della Muratella, 797  
00054 Maccarese (RM)  
Włochy
- 51) GOUPIL INDUSTRIE SA  
Route de Villeneuve  
47320 Bourran  
Francja
- 52) GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED  
Great Wall Motor Europe Technical Center  
Otto-Hahn-Str. 5  
63128 Dietzenbach  
Niemcy
- 53) GUMPERT AIWAYS-AUTOMOBILE GMBH  
Carl-Hahn-Straße 5  
85053 Ingolstadt  
Niemcy
- 54) HONDA MOTOR CO LTD  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Honda Motor Europe Ltd  
Wijngaardveld 1 (Noord V)  
9300 Aalst  
Belgia

- 55) HONDA Pool  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Honda Motor Europe Ltd  
Wijngaardveld 1 (Noord V)  
9300 Aalst  
Belgia
- 56) HONDA OF THE UK MANUFACTURING LTD  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Honda Motor Europe Ltd  
Wijngaardveld 1 (Noord V)  
9300 Aalst  
Belgia
- 57) HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE TICARET AS  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH  
Hyundai Platz  
65428 Russelsheim  
Niemcy
- 58) HYUNDAI Pool (M1)  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH  
Hyundai Platz  
65428 Russelsheim  
Niemcy
- 59) HYUNDAI Pool (N1)  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH  
Hyundai Platz  
65428 Russelsheim  
Niemcy
- 60) HYUNDAI MOTOR COMPANY  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH  
Hyundai Platz  
65428 Russelsheim  
Niemcy
- 61) HYUNDAI MOTOR EUROPE GMBH  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH  
Hyundai Platz  
65428 Russelsheim  
Niemcy
- 62) HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH SRO  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH  
Hyundai Platz  
65428 Russelsheim  
Niemcy

- 63) ISUZU MOTORS LIMITED  
Bist 12  
2630 Aartselaar  
Belgia
- 64) IVECO SPA  
Via Puglia 35  
10156 Torino  
Włochy
- 65) JAGUAR LAND ROVER LIMITED  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
JLR Ireland (Services) Ltd, Software Engineering Centre,  
Three Airport Avenue, Shannon Industrial Estate  
V14 YH92 Shannon (Co. Clare)  
Irlandia
- 66) KIA Pool (M1)  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Frankfurt/M  
Niemcy
- 67) KIA Pool (N1)  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Frankfurt/M  
Niemcy
- 68) KIA MOTORS CORPORATION  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Frankfurt/M  
Niemcy
- 69) KIA MOTORS SLOVAKIA SRO  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Frankfurt/M  
Niemcy
- 70) KOENIGSEGG AUTOMOTIVE AB  
Valhall Park  
262 74 Angelholm  
Szwecja
- 71) KTM-SPORTMOTORCYCLE AG  
Stallhofnerstrasse 3  
5230 Mattighofen  
Austria
- 72) LADA AUTOMOBILE GMBH  
Erlengrund 7  
21614 Buxtehude  
Niemcy

- 73) LIGIER GROUP  
Route d'Hauterive 105  
3200 Abrest  
Francja
- 74) LONDON EV COMPANY  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Cina-Euro Vehicle Technology (CEVT), Theres Svenssons Gata 7  
41755 Goteborg  
Szwecja
- 75) LOTUS CARS LIMITED  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Cina-Euro Vehicle Technology (CEVT), Theres Svenssons Gata 7  
41755 Goteborg  
Szwecja
- 76) MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD  
Schweidel Jozsef U52  
2500 Esztergom  
Węgry
- 77) MAHINDRA & MAHINDRA LTD  
Via Cancelliera 35  
00072 Ariccia (Roma)  
Włochy
- 78) MAN TRUCK & BUS AG  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 79) MARUTI SUZUKI INDIA LTD  
Schweidel Jozsef U52  
2500 Esztergom  
Węgry
- 80) MASERATI SPA  
Viale Ciro Menotti 322  
41122 Modena  
Włochy
- 81) MAZDA MOTOR CORPORATION  
European R&D Centre  
Hiroshimastr. 1  
61440 Oberursel/Taunus  
Niemcy
- 82) MCLAREN AUTOMOTIVE LIMITED  
Chertsey Road Woking  
GU21 4YH Surrey  
Zjednoczone Królestwo

- 83) MERCEDES-AMG GMBH  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Daimler AG, Building 120, Mercedesstrasse 120  
70546 Stuttgart-Untertuerkheim  
Niemcy
- 84) MFTBC  
F403, EA/R  
70546 Stuttgart  
Niemcy
- 85) MG MOTOR UK LIMITED  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
SAIC Motor Europe B.V.  
Professor W.H. Keesomlaan 12  
1183 DJ Amstelveen  
Niderlandy
- 86) MG SAIC Pool  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
SAIC MOTOR CORPORATION  
Dyapason Building, rue Robert Stumper 4  
L2557 Luxembourg-Cloche d'Or  
Luksemburg
- 87) MITSUBISHI MOTORS Pool (M1)  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Mitsubishi Motors Europe BV  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Niderlandy
- 88) MITSUBISHI MOTORS Pool (N1)  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Mitsubishi Motors Europe BV  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Niderlandy
- 89) MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Mitsubishi Motors Europe BV  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Niderlandy
- 90) MITSUBISHI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Mitsubishi Motors Europe BV  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Niderlandy

- 91) MORGAN TECHNOLOGIES LTD  
Pickersleigh Road Malvern Link  
WR14 2LL Worcestershire  
Zjednoczone Królestwo
- 92) NISSAN INTERNATIONAL SA  
Renault Nissan Representation Office  
Avenue des Arts 40  
1040 Brussels  
Belgia
- (93) OPEL AUTOMOBILE GMBH  
Bahnhofplatz 1 IPC 39-1 3  
65423 Rüsselsheim  
Niemcy
- 94) PAGANI AUTOMOBILI SPA  
Via dell' Artigianato 5  
41018 San Cesario sul Panaro (Modena)  
Włochy
- 95) PIAGGIO & C SPA  
Viale Rinaldo Piaggio, 25  
56025 Pontedera (PI)  
Włochy
- 96) GROUPE PSA Pool (N1)  
Route de Gisy  
78943 Velizy-Villacoublay Cedex  
Francja
- 97) PSA AUTOMOBILES SA  
2-10 boulevard de l'Europe  
78300 Poissy  
Francja
- 98) PSA OPEL Pool (M1)  
Route de Gisy  
78943 Guyancourt Cedex  
Francja
- 99) RENAULT Pool (M1)  
1 avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Francja
- 100) RENAULT Pool (N1)  
1 avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Francja



- 101) RENAULT SAS  
1 avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Francja
- 102) RENAULT TRUCKS  
99 Route de Lyon TER L10 0 01  
69806 Saint Priest Cedex  
Francja
- 103) ROLLS-ROYCE MOTOR CARS LTD  
Petuelring 130  
80788 München  
Niemcy
- 104) ROMANITAL SRL  
Via delle Industrie, 107  
90040 Isola delle Femmine PA  
Włochy
- 105) SAIC MOTOR CORPORATION  
Dyapason Building, rue Robert Stumper 4  
L2557 Luxembourg, Luxembourg-Cloche d'Or  
Luksemburg
- 106) SAIC MAXUS AUTOMOTIVE CO LTD  
Dyapason Building, rue Robert Stumper 4  
L2557 Luxembourg, Luxembourg-Cloche d'Or  
Luksemburg
- 107) SEAT SA  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 108) SECMA SAS  
Rue Denfert Rochereau  
59580 Aniche  
Francja
- 109) SKODA AUTO AS  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 110) SOCIETE DES AUTOMOBILES ALPINE  
1 Avenue du Golf  
78280 Guyancourt Cedex  
Francja

- 111) SSANGYONG MOTOR COMPANY  
SsangYong Motor Europe Office c/o Business center  
Otto-Volger-Straße 15  
65843 Sulzbach  
Niemcy
- 112) STREETSCOOTER GMBH  
Jülicher Straße 191  
52070 Aachen  
Niemcy
- 113) SUBARU CORPORATION  
Leuvensesteenweg 555 B/8  
1930 Zaventem  
Belgia
- 114) SUZUKI MOTOR CORPORATION  
Schweidel Jozsef U52  
2500 Esztergom  
Węgry
- 115) SUZUKI MOTOR THAILAND CO LTD  
Schweidel Jozsef U52  
2500 Esztergom  
Węgry
- 116) SUZUKI Pool  
Schweidel Jozsef U52  
2500 Esztergom  
Węgry
- 117) TATA JAGUAR LAND ROVER Pool  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
JLR Ireland (Services) Ltd, Software Engineering Centre  
Three Airport Avenue, Shannon Industrial Estate  
V14 YH92 Shannon (Co. Clare)  
Irlandia
- 118) TECNO MECCANICA IMOLA SPA  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Artega GmbH, Artegastraße 1  
33129 Delbrück  
Niemcy
- 119) TESLA MOTORS LTD  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Tesla Motors Netherlands B.V.  
Burgemeester Stramanweg 122  
1101 EN Amsterdam  
Niderlandy

- 120) TOYOTA MAZDA Pool  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
Toyota Motor Europe Nv Sa  
Avenue du Bourget 60  
1140 Brussels  
Belgia
- 121) TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA  
Avenue du Bourget 60  
1140 Brussels  
Belgia
- 122) UAZ  
Moskovskoye shosse, 92  
432034 Ulyanovsk  
Rosja
- 123) VOLKSWAGEN AG  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 124) VOLKSWAGEN Pool (M1)  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
VW GROUP PC  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 125) VOLKSWAGEN Pool (N1)  
Reprezentowany(-a) w Unii przez:  
VOLKSWAGEN GROUP LCV  
Letter box 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Niemcy
- 126) VOLVO CAR CORPORATION  
Regulatory Affairs Environment (Dep 58832)  
PV3A1, PVE Reception, Assar Gabrielssons väg  
40531 Göteborg  
Szwecja

Sporządzono w Brukseli dnia 1 czerwca 2021 r.

W imieniu Komisji  
Frans TIMMERMANS  
Wiceprzewodniczący wykonawczy

---

## ZAŁĄCZNIK I

Tabela 1

**Wyniki w roku kalendarzowym 2019 poszczególnych producentów samochodów osobowych zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2019/631**

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odstępstwo do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędny
ADAM OPEL GMBH	P10	157	1 429,72	125,745	132,278	-7,394	0	1	0,861
ADIDOR VOITURES SAS	DMD	80	1 306,56	148,813			0	1	0
ALFA ROMEO SPA	P3	50 565	1 619,15	147,256	140,935	6,321	0,104	1	0
ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN GMBH E CO	D	693	2 005,00	209,937	216,000	-6,063	0	1	0
ANHUI JIANGHUAI AUTOMOBILE	DMD	44	1 535,00	0,000			0	1	0
ASTON MARTIN LAGONDA LTD	D	2 435	1 853,53	253,756	295,000	-41,244	0	1	0
AUDI AG	P15	700 930	1 617,16	129,147	140,844	-11,697	0,005	1	0
AUDI HUNGARIA MOTOR	P15	5 810	1 441,57	154,874	132,819	22,055	0	1	0
AUDI SPORT GMBH	P15	11 467	1 707,81	209,024	144,986	64,038	0,001	1	0
AUTOMOBILE DACIA SA	P11	376 275	1 174,99	123,939	120,637	3,299	0,191	1	0,003
AUTOMOBILES CITROEN	P10	522 998	1 179,70	106,270	120,852	-14,583	0,202	1	0,001
AUTOMOBILES PEUGEOT	P10	866 936	1 276,15	107,758	125,260	-17,504	0,098	0,989	0,002
AUTOMOBILI LAMBORGHINI SPA	D	1 984	1 976,36	332,863	304,000	28,863	0	1	0
AVTOVAZ JSC	P11	3 790	1 310,36	193,965	126,823	67,142	0	1	0
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG	P1	985 804	1 612,74	123,773	140,642	-16,869	1,183	1	0
BEIJING BORGWARD AUTOMOTIVE CO LTD	DMD	7	1 854,00	233,000			0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędu
BENTLEYMOTORS LTD	D	2 976	2 439,99	269,276	264,000	5,276	0	1	0
BLUECAR SAS	DMD	166	1 515,20	0,000			0	1	0
BMW M GMBH	P1	16 906	1 792,57	222,790	148,860	73,930	0,020	1	0
BUGATTI AUTOMOBILES SAS	P15	22	2 070,00	516,000	161,538	354,462	0	1	0
BYD AUTO INDUSTRY COMPANY LIMITED	DMD	10	2 465,00	0,000			0	1	0
CATERHAM CARS LIMITED	DMD	140	675,36	173,671			0	1	0
CNG-TECHNIK GMBH	P4	1 464	1 707,50	103,509	144,972	-41,464	0	1	0,001
DAIMLER AG	P2	979 292	1 589,41	136,087	139,576	-3,491	0,651	1	0,002
DFSK MOTOR CO LTD	DMD	213	1 579,69	204,915			0	1	0
DONKERVOORT AUTOMOBIELEN BV	DMD	33	865,33	178,000			0	1	0
DR AUTOMOBILES SRL	D	2 056	1 400,96	152,654	155,000	-2,346	0,000	1	0
DR ING HCF PORSCHE AG	P15	72 980	1 908,92	185,561	154,177	31,381	1,03	1	0,003
DR MOTOR COMPANY SRL	D	1 805	1 170,35	147,143	150,000	-2,857	0	1	0
E-GO MOBILE AG	DMD	143	1 231,00	0,000			0	1	0
FABBRICA DALLARA SRL	DMD	25	1 013,20	217,960			0	1	0
FCA ITALY SPA	P3	667 266	1 186,83	123,324	121,178	2,146	0,437	1	0
FCA US LLC	P3	161 863	1 606,13	149,124	140,340	8,784	0,555	1	0
FERRARI SPA	D	3 380	1 709,04	279,654	286,000	-6,346	0	1	0
FORD INDIA PRIVATE LTD	P4	40 036	1 146,15	118,725	119,319	-0,594	0	1	0
FORD MOTOR COMPANY	P4	15 091	1 961,75	221,690	156,591	65,078	0	1	0,021
FORD MOTOR COMPANY OF AUSTRALIA LIMITED	P4	10	1 669,30	141,780	143,226	-1,850	0,120	1	0,404
FORD-WERKE GMBH	P4	922 360	1 465,58	129,851	133,916	-4,069	0,184	1	0,004
GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC	D	2 634	1 803,16	252,016	265,000	-12,984	0,000	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędu
GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED	DMD	117	1 615,34	172,197			0	1	0
GUMPERT SPORTWAGEN MANUFAKTUR GMBH	DMD	1	1 825,00	0,000			0	1	0
HONDA MOTOR CO LTD	P5	116 781	1 397,63	124,926	130,811	-5,887	0,284	1	0,002
HONDA OF THE UK MANUFACTURING LTD	P5	199	1 639,23	139,136	141,852	-2,716	0	1	0
HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE TICARET AS	P6	152 644	1 065,20	122,259	115,619	6,637	0,002	1	0,003
HYUNDAI MOTOR COMPANY	P6	174 736	1 454,79	100,245	133,423	-33,186	0,084	1	0,008
HYUNDAI MOTOR EUROPE GMBH	P6	4 276	1 441,68	131,866	132,824	-0,958	0,130	1	0
HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH	P6	220 684	1 478,97	144,380	134,528	9,850	0,081	1	0,002
ISUZU MOTORS LTD	DMD	1	1 980,00	183,000			0	1	0
JAGUAR LAND ROVER LIMITED	P13/ND	214 955	2 037,92	157,608	178,025	-20,417	0,124	1	0
KIA MOTORS CORPORATION	P7	324 405	1 304,13	114,743	126,538	-11,796	0,003	1	0,001
KIA MOTORS SLOVAKIA	P7	173 159	1 442,39	138,016	132,857	5,158	0,070	1	0,001
KOENIGSEGG AUTOMOTIVE AB	DMD	1	1 750,00	464,000			0	1	0
KTM SPORT MOTORCYCLE AG	DMD	1	875,00	202,000			0	1	0
LADA AUTOMOBILE GMBH	DMD	849	1 269,59	221,876			0	1	0
LONDON EV COMPANY	DMD	23	2 305,00	0,000			0	1	0
LOTUS CARS LIMITED	D	717	1 139,76	206,134	225,000	-18,866	0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędu
MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD	P12/ND	104 813	1 229,06	131,875	123,114	8,761	0	1	0
MAHINDRA & MAHINDRA LTD	D	1 083	1 293,97	141,099	165,000	-23,901	0	1	0
MARUTI SUZUKI INDIA LTD	P12/ND	9 692	965,43	106,144	123,114	-16,970	0	1	0
MASERATI SPA	D	5 127	2 129,93	239,733	237,000	2,733	0	1	0
MAZDA MOTOR CORPORATION	P14	247 405	1 373,75	134,727	129,720	5,007	0,507	1	0
MCLAREN AUTOMOTIVE LIMITED	D	1 061	1 513,62	257,573	260,000	-2,427	0	1	0
MERCEDES-AMG GMBH	P2	5 871	1 957,64	247,183	156,404	90,779	0	1	0
MG MOTOR UK LIMITED	P8/ND	13 038	1 330,02	134,160	140,101	-5,941	0	1	0
MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC	P9	102 154	1 632,85	118,943	141,561	-22,618	0,071	1	0
MITSUBISHI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH	P9	37 284	946,60	106,497	110,199	-3,702	0	1	0
MORGAN TECHNOLOGIES LTD	DMD	372	1 071,13	202,067			0	1	0
NISSAN INTERNATIONAL SA		391 479	1 390,41	114,270	130,481	-16,213	0,068	1	0,002
OPEL AUTOMOBILE GMBH	P10	790 982	1 296,67	126,017	126,197	-0,182	0,123	1	0,002
PAGANI AUTOMOBILI SPA	DMD	10	1 491,00	343,000			0	1	0
PIAGGIO & C SPA	DMD	1	1 010,00	150,000			0	1	0
PSA AUTOMOBILES SA	P10	326 474	1 460,47	114,078	133,683	-19,605	0,193	1	0
RENAULT SAS	P11	1 269 109	1 336,75	116,048	128,029	-11,983	0,160	1	0,002
RENAULT TRUCKS	DMD	91	2 523,97	191,385			0	1	0
ROLLS-ROYCE MOTOR CARS LTD	P1	694	2 640,71	345,931	187,620	158,311	0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędu
SAIC MOTOR CORPORATION LTD	P8/ND	1 064	1 606,23	0,000	140,101	-140,101	0	1	0
SEAT SA	P15	491 073	1 318,68	119,525	127,203	-7,680	0,006	1	0,002
SECMA SAS	DMD	88	666,18	131,727			0	1	0
SKODA AUTO AS	P15	726 643	1 357,31	119,019	128,969	-9,951	0,196	1	0,001
SOCIETE DES AUTOMOBILES ALPINE	P11	3 919	1 170,18	144,043	120,417	23,626	0	1	0
SSANGYONG MOTOR COMPANY	ND	12 765	1 619,46	171,517	167,573	3,944	0	1	0
SUBARU CORPORATION	ND	27 450	1 598,21	162,300	164,616	-2,316	0,172	1	0
SUZUKI MOTOR CORPORATION	P12/ND	128 106	993,52	115,085	123,114	-8,029	0,146	1	0
SUZUKI MOTOR THAILAND CO LTD	P12/ND	11 405	892,85	91,915	123,114	-31,199	0	1	0
TECNO MECCANICA IMOLA SPA	DMD	4	712,00	0,000			0	1	0
TESLA INC	P3	104 354	1 950,74	0,000	156,088	-156,088	0	1	0
TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA	P14	788 030	1 352,78	99,595	128,762	-29,170	0,138	1	0,003
VOLKSWAGEN AG	P15	1 713 273	1 435,42	121,797	132,538	-10,742	0,006	1	0,001
VOLVO CAR CORPORATION		326 205	1 779,44	131,927	148,260	-16,335	0	1	0,002



Tabela 2

**Wyniki w roku kalendarzowym 2019 grup producentów samochodów osobowych zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2019/631**

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa grupy	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędu
BMW GROUP	P1	1 003 404	1 616,48	125,595	140,813	-15,218	1,163	1	0
DAIMLER AG	P2	985 163	1 591,60	136,749	139,676	-2,929	0,647	1	0,002
FCA-TESLA	P3	984 048	1 359,02	115,719	129,047	-13,328	0,393	1	0
FORD-WERKE GMBH	P4	978 961	1 460,53	130,773	133,686	-2,915	0,172	1	0,002
HONDA MOTOR EUROPE LTD	P5	116 980	1 398,05	124,950	130,830	-5,881	0,283	1	0,001
HYUNDAI	P6	552 340	1 356,68	124,208	128,940	-4,737	0,060	1	0,005
KIA	P7	497 564	1 352,24	122,842	128,737	-5,896	0,027	1	0,001
MG-SAIC	P8/ND	14 102	1 350,86	124,037	140,101	-16,064	0,000	1	0
mitsubishi Motors	P9	139 438	1 449,35	115,615	133,175	-17,560	0,052	1	0
PSA-OPEL	P10	2 507 547	1 286,51	113,874	125,733	-11,860	0,140	0,995	0,001
RENAULT	P11	1 653 093	1 299,47	118,089	126,325	-8,239	0,167	1	0,003
SUZUKI POOL	P12/ND	254 016	1 085,12	120,632	123,114	-2,482	0,073	1	0
TATA MOTORS JAGUAR LAND ROVER	P13/ND	214 955	2 037,92	157,608	178,025	-20,417	0,124	1	0
TOYOTA-MAZDA	P14	1 035 435	1 357,79	107,990	128,990	-21,001	0,226	1	0,001
VW GROUP PC	P15	3 722 198	1 449,13	123,912	133,165	-9,253	0,063	1	0

Objaśnienia do tabel 1 i 2:

**Kolumna A:**

Tabela 1: „Nazwa producenta” oznacza nazwę producenta zgłoszoną Komisji przez zainteresowanego producenta lub, w przypadku braku takiego zgłoszenia, nazwę podaną przez państwo członkowskie.

Tabela 2: „Nazwa grupy producentów” oznacza nazwę grupy producentów zadeklarowaną przez zarządzającego grupą producentów.

**Kolumna B:**

„D” oznacza, że przyznano odstępstwo zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2019/631 dla roku kalendarzowego 2019 (drobny producent).

„ND” oznacza, że przyznano odstępstwo zgodnie z art. 10 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631 dla roku kalendarzowego 2019 (producent niszowy).

„DMD” oznacza, że stosuje się wyłączenie *de minimis* zgodnie z art. 2 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631, w związku z czym producent nie musi osiągnąć docelowego indywidualnego poziomu emisji w 2019 r.

„P” oznacza, że producent jest członkiem jednej z grup producentów (której numer jest wymieniony w kolumnie B w tabeli 2) utworzonych na podstawie art. 6 rozporządzenia (UE) 2019/631, a umowa powołująca grupę producentów jest ważna na rok kalendarzowy 2019.

**Kolumna C:**

„Liczba rejestracji” oznacza całkowitą liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej, Islandii, Norwegii i Zjednoczonym Królestwie w roku kalendarzowym 2019, za które odpowiada producent (tabela 1) lub członkowie grupy producentów (tabela 2).

**Kolumna D:**

„Średnia masa” (kg) oznacza średnią masy w stanie gotowym do jazdy wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej, Islandii, Norwegii i Zjednoczonym Królestwie w roku kalendarzowym 2019, za które odpowiada producent (tabela 1) lub członkowie grupy producentów (tabela 2).

**Kolumna E:**

„Średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej, Islandii, Norwegii i Zjednoczonym Królestwie w roku kalendarzowym 2019, za które odpowiada producent (tabela 1) lub członkowie grupy producentów (tabela 2). Przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> uwzględniono, w stosownych przypadkach:

- oszczędności emisji CO<sub>2</sub> wynikające z zastosowania innowacyjnych technologii, o których mowa w art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631 (kolumna H);
- współczynnik korekcji, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153 (kolumna I).

**Kolumna F:**

„Docelowy indywidualny poziom emisji” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza docelowy indywidualny poziom emisji producenta (tabela 1) lub grupy producentów (tabela 2) obliczone zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i przy M<sub>0</sub> równym 1 379,88 lub odstępstwo od celu przyznanym na podstawie art. 10 rozporządzenia (UE) 2019/631. W przypadku gdy producent korzysta z wyłączenia na podstawie art. 2 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631, nie określa się żadnych docelowych indywidualnych poziomów emisji.

**Kolumna G:**

„Odległość do poziomu docelowego” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji CO<sub>2</sub> określonym w kolumnie E a docelowym indywidualnym poziomem emisji określonym w kolumnie F, od której odejmuje się margines błędu określony w kolumnie J.

Jeżeli wartość w kolumnie G jest większa od zera, oznacza to, że docelowy indywidualny poziom emisji został przekroczony.

W przypadku producenta, który jest członkiem grupy producentów, zgodność z docelowym indywidualnym poziomem emisji ocenia się na poziomie grupy producentów.

**Kolumna H:**

„Oszczędności emisji CO<sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych” (g CO<sub>2</sub>/km) oznaczają oszczędności emisji uwzględniane do celów obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> wymienionych w kolumnie E, wynikające z zastosowania technologii innowacyjnych mających zweryfikowany udział w redukcji emisji CO<sub>2</sub> i zatwierdzonych przez Komisję zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631.

**Kolumna I:**

„Współczynnik korekcji” oznacza współczynnik korekcji obliczony zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153, który został wykorzystany przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> producenta (tabela 1) lub grupy producentów (tabela 2).

**Kolumna J:**

„Margines błędu” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza wartość, o którą skorygowano różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji CO<sub>2</sub> (kolumna E) a docelowym indywidualnym poziomem emisji (kolumna F) przy obliczaniu odległości do poziomu docelowego (kolumna G) w celu uwzględnienia zapisów zgłoszonych Komisji przez producenta (tabela 1) lub grupę producentów (tabela 2) z kodem błędu B, jak określono w art. 9 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1014/2010.

Taki margines błędu oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

Margines błędu = wartość bezwzględna [(AC1 – TG1) – (AC2 – TG2)]

AC1 = średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>, z uwzględnieniem zapisów z kodem błędu B (jak określono w kolumnie E);

TG1 = docelowy indywidualny poziom emisji, z uwzględnieniem zapisów z kodem błędu B (jak określono w kolumnie F);

AC2 = średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>, z wyłączeniem zapisów z kodem błędu B;

TG2 = docelowy indywidualny poziom emisji, z wyłączeniem zapisów z kodem błędu B.

---

## ZAŁĄCZNIK II

Tabela 1

**Wyniki w roku kalendarzowym 2019 poszczególnych producentów lekkich pojazdów użytkowych  
zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2019/631**

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędu
ALKE SRL	DMD	79	1 126,25	0,000			0	1	0
AUDI AG	P9	58	1 789,91	141,121	177,186	-36,065	0	1	0
AUTOMOBILES CITROEN	P4	86 840	1 837,92	146,890	181,651	-34,766	0	1	0,005
AUTOMOBILES PEUGEOT	P4	127 067	1 835,38	144,299	181,415	-37,117	0	0,989	0,001
AVTOVAZ JSC	P8	485	1 266,48	225,196	128,507	96,689	0	1	0
BLUECAR SAS	DMD	1	1 325,00	0,000			0	1	0
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG	DMD	126	1 856,60	152,563			0	1	0
BMW M GMBH	DMD	25	2 152,00	185,800			0	1	0
FCA US LLC	P2	14	1 813,00	184,214	179,334	4,880	0	1	0
AUTOMOBILE DACIA SA	P8	30 094	1 280,25	123,333	129,788	-6,457	0,014	1	0,002
DAIMLER AG	P1	161 818	2 178,12	189,555	213,290	-23,735	0	1	0
DFSK MOTOR CO LTD	DMD	609	1 275,99	186,250			0	1	0
ESAGONO ENERGIA SRL	DMD	10	1 251,00	0,000			0	1	0
FCA ITALY SPA	P2	144 440	1 704,35	156,733	169,229	-12,496	0,071	1	0
FORD MOTOR COMPANY OF AUSTRALIA LIMITED	P3	44 568	2 318,03	215,475	226,302	-10,828	0	1	0,001
FORD MOTOR COMPANY	P3	273	2 238,98	207,729	218,950	-11,221	0	1	0
FORD-WERKE GMBH	P3	249 687	1 992,16	161,856	195,996	-34,141	0	1	0,001
MITSUBISHI FUSO TRUCK & BUS CORPORATION	P1	561	2 177,34	179,891	213,217	-33,326	0	1	0
LLC AUTOMOBILE PLANT GAZ	DMD	1	2 326,00	295,000			0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędu
GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC	DMD	1	2 458,00	347,000	239,319	107,681	0	1	0
GONOWAUTO COLTD	DMD	2	1 017,50	146,000			0	1	0
GOUPIL INDUSTRIE SA	DMD	825	1 045,14	0,000			0	1	0
GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED	DMD	450	1 953,45	236,613			0	1	0
HONDA MOTOR CO LTD	DMD	5	1 367,20	121,000			0	1	0
HYUNDAI MOTOR CO	P5	1 494	2 150,45	200,862	210,717	-9,855	0	1	0
HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE	P5	116	1 043,24	119,655	107,746	11,909	0	1	0
HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH	P5	26	1 484,55	113,654	148,788	-35,134	0	1	0
ISUZU MOTORS LIMITED		13 799	2 089,91	198,709	205,086	-6,377	0	1	0
IVECO SPA		19 424	2 475,23	204,585	240,921	-36,357	0	1	0,021
JAGUAR LAND ROVER LIMITED		1 868	2 404,69	200,841	234,361	-33,520	0	1	0
KIA MOTORS CORPORATION	P6	946	1 488,49	121,285	149,154	-27,869	0	1	0
KIA MOTORS SLOVAKIA SRO	P6	47	1 539,28	116,532	153,878	-37,346	0	1	0
LIGIER GROUP	DMD	23	709,91	0,000			0	1	0
MAHINDRA & MAHINDRA LTD	DMD	67	2 193,28	229,179			0	1	0
MAN TRUCK & BUS AG	P9	8 940	2 187,02	203,763	214,118	-10,355	0	1	0
MAZDA MOTOR CORPORATION	DMD	68	1 516,29	138,044			0	1	0
MFTBC	P1	93	2 548,69	230,957	247,753	-16,796	0	1	0
MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC	P7	94	1 820,91	149,606	180,069	-30,463	0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa producenta	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędu
mitsubishi motors thailand co ltd mmth	P7	8 350	1 997,93	190,006	196,532	-6,526	0,351	1	0
NISSAN INTERNATIONAL SA		45 711	1 929,57	153,616	190,175	-36,563	0,007	1	0,004
ADAM OPEL GMBH		1 056	1 478,36	138,215	148,212	-10,173	0	1	0,176
OPEL AUTOMOBILE GMBH	P4	75 029	1 770,28	148,538	175,361	-26,826	0	1	0,003
PIAGGIO & C SPA	D	3801	1 116,57	149,661	153,000	-3,339	0	1,009	0
DR ING HCF PORSCHE AG	P9	1	1 845,00	167,000	182,31	-15,310	0	1	0
PSA AUTOMOBILES SA	P4	141 824	1 422,07	112,468	142,977	-30,510	0,001	1	0,001
RENAULT SAS	P8	238 613	1 726,86	146,292	171,323	-25,031	0,039	1	0
RENAULT TRUCKS		8 671	2 335,29	208,500	227,907	-19,407	0,040	1	0
ROMANITAL SRL	DMD	71	1 278,07	155,000			0	1	0
SAIC MAXUS AUTOMOTIVE CO LTD	DMD	517	2 370,64	152,673			0	1	0
SEAT SA	P9	153	1 212,85	110,784	123,520	-12,736	0	1	0
SKODA AUTO AS	P9	121	1 249,50	108,959	126,928	-17,969	0	1	0
SSANGYONG MOTOR COMPANY		1 169	2 161,31	217,170	211,727	5,443	0	1	0
STREETSCOOTER GMBH		1 987	1 667,23	0,000	165,777	-165,777	0	1	0
SUBARU CORPORATION	DMD	16	1 608,94	163,875			0	1	0
TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA		41 250	1 976,92	165,288	194,578	-29,297	0	1	0,007
UAZ	DMD	3	2 071,67	233,000			0	1	0
VOLKSWAGEN AG	P9	200 501	1 952,13	171,208	192,273	-21,208	0	1	0,143
VOLVO CAR CORPORATION	DMD	878	1 715,45	129,105			0	1	0

Tabela 2

**Wyniki w roku kalendarzowym 2019 grup producentów lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2019/631**

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa grupy	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędu
DAIMLER	P1	162 472	2 178,33	189,545	213,309	-23,764	0	1,000	0
FCA ITALY SPA	P2	144 454	1 704,36	156,736	169,230	-12,494	0,071	1,000	0
FORD-WERKE GMBH	P3	294 528	2 041,70	170,012	200,603	-30,591	0	1,000	0
GROUPE PSA	P4	430 760	1 688,48	135,689	167,753	-32,064	0	1,001	0
HYUNDAI	P5	1 636	2 061,36	193,718	202,431	-8,713	0	1,000	0
KIA	P6	993	1 490,89	121,060	149,378	-28,318	0	1,000	0
MITSUBISHI MOTORS	P7	8444	1 995,96	189,556	196,349	-6,793	0,347	1,000	0
RENAULT	P8	269 192	1 676,10	143,867	166,602	-22,736	0,037	1,000	0,001
VOLKSWAGEN GROUP LCV	P9	209 774	1 961,15	172,507	193,112	-20,736	0	1,000	0,131

Objaśnienia do tabel 1 i 2:

**Kolumna A:**

Tabela 1: „Nazwa producenta” oznacza nazwę producenta zgłoszoną Komisji przez zainteresowanego producenta lub, w przypadku braku takiego zgłoszenia, nazwę podaną przez państwo członkowskie.

Tabela 2: „Nazwa grupy producentów” oznacza nazwę grupy producentów zadeklarowaną przez zarządzającego grupą producentów.

**Kolumna B:**

„D” oznacza, że przyznano odstępstwo zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2019/631 dla roku kalendarzowego 2019 (drobny producent).

„DMD” oznacza, że stosuje się wyłączenie *de minimis* zgodnie z art. 2 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631, w związku z czym producent nie musi osiągnąć docelowego indywidualnego poziomu emisji w 2019 r.

„P” oznacza, że producent jest członkiem jednej z grup producentów (której numer jest wymieniony w kolumnie B w tabeli 2) utworzonych na podstawie art. 6 rozporządzenia (UE) 2019/631, a umowa powołująca grupę producentów jest ważna na rok kalendarzowy 2019.

**Kolumna C:**

„Liczba rejestracji” oznacza całkowitą liczbę nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej, Islandii, Norwegii i Zjednoczonym Królestwie w roku kalendarzowym 2019, za które odpowiada producent (tabela 1) lub członkowie grupy producentów (tabela 2).

**Kolumna D:**

„Średnia masa” (kg) oznacza średnią masy w stanie gotowym do jazdy wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej, Islandii, Norwegii i Zjednoczonym Królestwie w roku kalendarzowym 2019, za które odpowiada producent (tabela 1) lub członkowie grupy producentów (tabela 2).

**Kolumna E:**

„Średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej, Islandii, Norwegii i Zjednoczonym Królestwie w roku kalendarzowym 2019, za które odpowiada producent (tabela 1) lub członkowie grupy producentów (tabela 2). Przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> uwzględniono, w stosownych przypadkach, oszczędności emisji CO<sub>2</sub> wynikające z zastosowania technologii innowacyjnych, o których mowa w art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631 (kolumna H).

**Kolumna F:**

„Docelowy indywidualny poziom emisji” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza docelowy indywidualny poziom emisji producenta (tabela 1) lub grupy producentów (tabela 2) obliczone zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (WE) nr 510/2011 i przy M<sub>0</sub> równym 1 766,4 lub odstępstwie od celu przyznanym na podstawie art. 10 rozporządzenia (UE) 2019/631. W przypadku gdy producent korzysta z wyłączenia na podstawie art. 2 ust. 4, nie określa się żadnych docelowych indywidualnych poziomów emisji.

**Kolumna G:**

„Odległość do poziomu docelowego” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji CO<sub>2</sub> określonym w kolumnie E a docelowym indywidualnym poziomem emisji określonym w kolumnie F, od której odejmuje się margines błędu określony w kolumnie J.

Jeżeli wartość w kolumnie G jest większa od zera, oznacza to, że docelowy indywidualny poziom emisji został przekroczony.

W przypadku producenta, który jest członkiem grupy producentów, zgodność z docelowym indywidualnym poziomem emisji ocenia się na poziomie grupy producentów.

**Kolumna H:**

„Oszczędności emisji CO<sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych” (g CO<sub>2</sub>/km) oznaczają oszczędności emisji uwzględniane do celów obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> wymienionych w kolumnie E, wynikające z zastosowania technologii innowacyjnych mających zweryfikowany udział w redukcji emisji CO<sub>2</sub> i zatwierdzonych przez Komisję zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) 2019/631.

**Kolumna I:**

„Współczynnik korekcji” oznacza współczynnik korekcji obliczony zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1152, który został wykorzystany przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> producenta (tabela 1) lub grupy producentów (tabela 2).

**Kolumna J:**

„Margines błędu” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza wartość, o którą skorygowano różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji CO<sub>2</sub> (kolumna E) a docelowym indywidualnym poziomem emisji (kolumna F) przy obliczaniu odległości do poziomu docelowego (kolumna G) w celu uwzględnienia zapisów zgłoszonych Komisji przez producenta (tabela 1) lub grupę producentów (tabela 2) z kodem błędu B, jak określono w art. 10a ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 293/2012.

Taki margines błędu oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$\text{Margines błędu} = \text{wartość bezwzględna} [(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$$

AC1 = średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>, z uwzględnieniem zapisów z kodem błędu B (jak określono w kolumnie E);

TG1 = docelowy indywidualny poziom emisji, z uwzględnieniem zapisów z kodem błędu B (jak określono w kolumnie F);

AC2 = średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>, z wyłączeniem zapisów z kodem błędu B;

TG2 = docelowy indywidualny poziom emisji, z wyłączeniem zapisów z kodem błędu B.

---



## ZAŁĄCZNIK III

Tabela 1

**Wartości dotyczące wyników producenta samochodów osobowych Dr Ing. h.c. F. Porsche AG i grupy Volkswagen, potwierdzone lub zmienione zgodnie z art. 8 ust. 5 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 443/2009 na rok kalendarzowy 2017**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nazwa producenta i grupy producentów	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub> (100 %)	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Skorygowana odległość do poziomu docelowego	Średnia masa	Średni poziom emisji CO <sub>2</sub> (100 %)
DR ING HCF PORSCHE AG	P13	67 186	176,097	152,765	23,332	23,319	1 890,53	176,217
Grupa VW GROUP PC	P13	3 540 815	121,492	131,161	-9,669	-9,693	1 417,81	121,499

Tabela 2

**Wartości dotyczące wyników producenta samochodów osobowych Dr Ing. h.c. F. Porsche AG i grupy Volkswagen, potwierdzone lub zmienione zgodnie z art. 8 ust. 5 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 443/2009 na rok kalendarzowy 2016**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nazwa producenta i grupy producentów	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub> (100 %)	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Skorygowana odległość do poziomu docelowego	Średnia masa	Średni poziom emisji CO <sub>2</sub> (100 %)
DR ING HCF PORSCHE AG	P14	67 643	185,198	152,535	32,663	32,608	1 885,51	185,293
Grupa VW GROUP PC	P14	3 489 798	120,154	131,039	-10,885	-10,983	1 415,14	120,156

Tabela 3

**Wartości dotyczące wyników producenta samochodów osobowych Dr Ing. h.c. F. Porsche AG i grupy Volkswagen, potwierdzone lub zmienione zgodnie z art. 8 ust. 5 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 443/2009 na rok kalendarzowy 2015**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nazwa producenta i grupy producentów	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub> (100 %)	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Skorygowana odległość do poziomu docelowego	Średnia masa	Średni poziom emisji CO <sub>2</sub> (100 %)
DR ING HCF PORSCHE AG	P14	64 611	184,397	154,253	30,144	30,144	1 902,70	184,399
Grupa VW GROUP PC	P14	3 374 412	120,865	131,713	-10,848	-10,848	1 409,49	121,283

Tabela 4

**Wartości dotyczące wyników producenta samochodów osobowych Dr Ing. h.c. F. Porsche AG i grupy Volkswagen, potwierdzone lub zmienione zgodnie z art. 8 ust. 5 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 443/2009 na rok kalendarzowy 2014**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Nazwa producenta i grupy producentów	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Skorygowane średnie emisje CO <sub>2</sub> (80 %)	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Skorygowana odległość do poziomu docelowego	Średnia masa	Średni poziom emisji CO <sub>2</sub> (100 %)
DR ING HCF PORSCHE AG	P12	51 090	182,036	151,881	30,155	29,934	1 850,80	192,942
Grupa VW GROUP PC	P12	3 159 777	115,087	131,172	-16,085	-16,191	1 397,65	125,800

Objaśnienia do tabel 1, 2, 3 i 4:

**Kolumna A:**

„Nazwa producenta i grupy producentów” oznacza nazwę producenta lub grupy producentów zgłoszoną Komisji przez zainteresowanego producenta lub, w przypadku braku takiego zgłoszenia, nazwę zarejestrowaną przez organ rejestrujący państwa członkowskiego.

**Kolumna B:**

Producent Dr Ing. h.c. F. Porsche AG jest członkiem grupy VW GROUP PC (P12, P13 lub P14) utworzonej na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, a porozumienie o utworzeniu grupy jest ważne na lata kalendarzowe 2014, 2015, 2016 i 2017.

**Kolumna C:**

„Liczba rejestracji” oznacza całkowitą liczbę nowych samochodów zarejestrowanych przez państwa członkowskie w roku kalendarzowym, nie licząc tych rejestracji, które odnoszą się do zapisów, w przypadku których brakuje wartości masy lub CO<sub>2</sub>, a także zapisów, których producent nie uznaje.

**Kolumna D:**

Tabele 1, 2 i 3: „Średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> (100 %)” oznacza średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> (g CO<sub>2</sub>/km), który został obliczony na podstawie 100 % pojazdów przypisanych do danego producenta. W stosownych przypadkach podano średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> z uwzględnieniem powiadomienia o błędach przekazanego Komisji przez zainteresowanego producenta. Zapisy wykorzystywane do obliczeń obejmują wpisy zawierające prawidłowe wartości masy oraz emisji CO<sub>2</sub>. Średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> obejmuje redukcje emisji wynikające z zastosowania technologii innowacyjnych, o których mowa w art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, a w tabelach 3 i 4 – redukcje emisji wynikające z przepisów dotyczących superjednostek, określonych w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, oraz zastosowania E85 zgodnie z art. 6 tego rozporządzenia.

Tabela 4: „Skorygowane średnie emisje CO<sub>2</sub> (80 %)” oznaczają średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>, który został obliczony na podstawie 80 % pojazdów o najniższych emisjach w parku danego producenta zgodnie z art. 4 akapit drugi tiret trzecie rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz pkt 4 komunikatu Komisji COM(2010) 657 final (1).

**Kolumna E:**

„Docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza docelowy poziom emisji obliczony na podstawie średniej masy wszystkich pojazdów przypisanych do danego producenta z wykorzystaniem wzoru znajdującego się w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

**Kolumna F:**

„Odległość do poziomu docelowego” oznacza różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji CO<sub>2</sub> podanym w kolumnie D a docelowym indywidualnym poziomem emisji w kolumnie E.

**Kolumna G:**

„Skorygowana odległość do poziomu docelowego” oznacza, że w przypadku gdy wartości w tej kolumnie różnią się od wartości w kolumnie F, wartości z kolumny F skorygowano, aby uwzględnić margines błędu. Margines błędu ma zastosowanie wyłącznie, jeżeli producent powiadomił Komisję o zapisach z kodem błędu B, jak określono w art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 1014/2010. Margines błędu oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$\text{Margines błędu} = \text{wartość bezwzględna} [(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$$

AC1 = średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> z uwzględnieniem pojazdów, których nie można zidentyfikować (jak określono w kolumnie D);

TG1 = docelowy indywidualny poziom emisji z uwzględnieniem pojazdów, których nie można zidentyfikować (jak określono w kolumnie E);

AC2 = średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> z wyłączeniem pojazdów, których nie można zidentyfikować;

TG2 = docelowy indywidualny poziom emisji z wyłączeniem pojazdów, których nie można zidentyfikować.

**Kolumna H:**

„Średnia masa” oznacza średnią masę w stanie gotowym do jazdy (w kg) pojazdów przypisanych do danego producenta.

(1) Komunikat Komisji z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie monitorowania i przekazywania danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych (COM(2010) 657 final).

**Kolumna I:**

Tabele 1, 2, 3 i 4: „Średni poziom emisji CO<sub>2</sub> (100 %)” oznacza średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>, który został obliczony na podstawie 100 % pojazdów przypisanych do danego producenta. W stosownych przypadkach podano średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> z uwzględnieniem powiadomienia o błędach przekazanego Komisji przez zainteresowanego producenta. Zapisy wykorzystywane do obliczeń obejmują zapisy zawierające prawidłowe wartości masy oraz emisji CO<sub>2</sub>, nie obejmują natomiast redukcji emisji wynikających z innowacyjnych technologii, o których mowa w art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009. W odniesieniu do lat kalendarzowych 2014 i 2015 (tabele 3 i 4) redukcje emisji wynikające z przepisów dotyczących superjednostek, określonych w art. 5 rozporządzenia (UE) nr 443/2009, oraz zastosowania E85 zgodnie z art. 6 tego rozporządzenia, są również wykluczone z obliczenia.

---

## ZAŁĄCZNIK IV

Tabela 1

**Wartości dotyczące wyników producenta samochodów osobowych Dr Ing. h.c. F. Porsche AG i grupy Volkswagen, potwierdzone lub zmienione zgodnie z art. 8 ust. 5 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 443/2009 na rok kalendarzowy 2018**

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Nazwa producenta i grupy producentów	Grupy producentów i odstępstwa	Liczba rejestracji	Średnia masa	Średni indywidualny poziom emisji CO <sub>2</sub>	Docelowy indywidualny poziom emisji	Odległość do poziomu docelowego	Oszczędności emisji CO <sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych	Współczynnik korekcji	Margines błędu
DR ING HCF PORSCHE AG	P14	63 874	1 855,42	181,978	151,160	30,818	0,144	1,000	0,000
Grupa VW GROUP PC	P14	3 548 716	1 414,82	121,851	131,025	-9,174	0,017	1,000	0,000

Objaśnienia do tabeli 1:

**Kolumna A:**

„Nazwa producenta i grupy producentów” oznacza nazwę producenta lub grupy producentów zgłoszoną Komisji przez zainteresowanego producenta lub zainteresowaną grupę lub, w przypadku braku takiego zgłoszenia, nazwę zarejestrowaną przez organ rejestrujący danego państwa.

**Kolumna B:**

Producent Dr Ing. h.c. F. Porsche AG jest członkiem grupy VW GROUP PC (P14) utworzonej na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, a porozumienie o utworzeniu grupy jest ważne na rok kalendarzowy 2018.

**Kolumna C:**

„Liczba rejestracji” oznacza całkowitą liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej i Islandii w roku kalendarzowym 2018, za które odpowiada producent lub członkowie grupy producentów.

**Kolumna D:**

„Średnia masa” (kg) oznacza średnią masę w stanie gotowym do jazdy wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej i Islandii w roku kalendarzowym 2018, za które odpowiada producent lub członkowie grupy producentów.

**Kolumna E:**

„Średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej i Islandii w roku kalendarzowym 2018, za które odpowiada producent lub członkowie grupy producentów. Przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> uwzględniono, w stosownych przypadkach:

- ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> wynikające ze stosowania innowacyjnych technologii, o których mowa w art. 12 rozporządzenia (WE) 443/2009 (kolumna H);
- współczynnik korekcji, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153 (kolumna I).

**Kolumna F:**

„Docelowy indywidualny poziom emisji” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza docelowy indywidualny poziom emisji producenta lub grupy producentów obliczony zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i przy M<sub>0</sub> równym 1 392,4.

**Kolumna G:**

„Odległość do poziomu docelowego” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji CO<sub>2</sub> określonym w kolumnie E a docelowym indywidualnym poziomem emisji określonym w kolumnie F, od której odejmuje się margines błędu określony w kolumnie J.

Jeżeli wartość w kolumnie G jest większa od zera, oznacza to, że docelowy indywidualny poziom emisji został przekroczony.

W przypadku producenta, który jest członkiem grupy producentów, zgodność z docelowym indywidualnym poziomem emisji ocenia się na poziomie grupy producentów.

**Kolumna H:**

„Oszczędności emisji CO<sub>2</sub> wynikające z innowacji ekologicznych” (CO<sub>2</sub>/km) oznaczają oszczędności emisji uwzględniane do celów obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> wymienionego w kolumnie E, wynikające z zastosowania technologii innowacyjnych mających zweryfikowany udział w redukcji emisji CO<sub>2</sub> i zatwierdzonych przez Komisję zgodnie z art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

**Kolumna I:**

„Współczynnik korekcji” oznacza współczynnik korekcji obliczony zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153, który został wykorzystany przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> producenta lub grupy producentów.

**Kolumna J:**

„Margines błędu” (g CO<sub>2</sub>/km) oznacza wartość, o którą skorygowano różnicę między średnim indywidualnym poziomem emisji CO<sub>2</sub> (kolumna E) a docelowym indywidualnym poziomem emisji (kolumna F) przy obliczaniu odległości do poziomu docelowego (kolumna G) w celu uwzględnienia zapisów zgłoszonych Komisji przez producenta lub grupę producentów z kodem błędu B, jak określono w art. 9 ust. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1014/2010.

Taki margines błędu oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

Margines błędu = wartość bezwzględna [(AC1 – TG1) – (AC2 – TG2)]

AC1 = średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>, z uwzględnieniem zapisów z kodem błędu B;

TG1 = docelowy indywidualny poziom emisji, z uwzględnieniem zapisów z kodem błędu B (jak określony o w kolumnie F);

AC2 = średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>, z wyłączeniem zapisów z kodem błędu B;

TG2 = docelowy indywidualny poziom emisji, z wyłączeniem zapisów z kodem błędu B.

---

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2021/974****z dnia 9 czerwca 2021 r.****zatwierdzająca zmienione krajowe programy na rzecz poprawy produkcji i wprowadzania do obrotu produktów pszczelich, przedłożone przez państwa członkowskie na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013***(notyfikowana jako dokument nr C(2021) 4021)*

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólną organizację rynków produktów rolnych oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 922/72, (EWG) nr 234/79, (WE) nr 1037/2001 i (WE) nr 1234/2007 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 57 akapit pierwszy lit. c),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 3 akapit drugi rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1368 <sup>(2)</sup> wszystkie państwa członkowskie powiadomiły Komisję o zmianach w swoich krajowych programach produkcji i wprowadzania do obrotu produktów pszczelich na lata pszczelarskie 2021 i 2022.
- (2) 27 zmienionych programów krajowych, sporządzonych na okres od dnia 1 sierpnia 2019 r. do dnia 31 lipca 2022 r., przedłużono do dnia 31 grudnia 2022 r. zgodnie z art. 55 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia (UE) nr 1308/2013.
- (3) Decyzję o wkładzie finansowym Unii w poszczególne programy krajowe podejmuje się zgodnie z art. 4 akapit drugi rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/1366 <sup>(3)</sup>.
- (4) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Wspólnej Organizacji Rynków Rolnych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

**Artykuł 1**

Niniejszym zatwierdza się zmienione krajowe programy produkcji i wprowadzania do obrotu produktów pszczelich na lata pszczelarskie 2021 i 2022, przedstawione przez Belgię, Bułgarię, Czechy, Danię, Niemcy, Estonię, Irlandię, Grecję, Hiszpanię, Francję, Chorwację, Włochy, Cypr, Łotwę, Litwę, Luksemburg, Węgry, Malte, Niderlandy, Austrię, Polskę, Portugalię, Rumunię, Słowenię, Słowację, Finlandię i Szwecję.

**Artykuł 2**

Wkład Unii w programy krajowe, o których mowa w art. 1, nie przekracza maksymalnych kwot określonych w załączniku dla lat pszczelarskich 2021 i 2022.

**Artykuł 3**

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 671.<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1368 z dnia 6 sierpnia 2015 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013 w odniesieniu do pomocy w sektorze pszczelarskim, (Dz.U. L 211 z 8.8.2015, s. 9).<sup>(3)</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/1366 z dnia 11 maja 2015 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1308/2013 w odniesieniu do pomocy w sektorze pszczelarskim (Dz.U. L 211 z 8.8.2015, s. 3).

Sporządzono w Brukseli dnia 9 czerwca 2021 r.

*W imieniu Komisji*  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
*Członek Komisji*

---



## ZAŁĄCZNIK

**Kwota wkładu Unii w krajowe programy pszczelarskie na lata pszczelarskie 2021 i 2022**

(W EUR)

	Rok pszczelarski 2021	Rok pszczelarski 2022
Belgia	422 967	422 967
Bułgaria	2 063 885	2 063 885
Czechy	2 121 528	2 121 528
Dania	295 539	295 539
Niemcy	2 790 875	2 790 875
Estonia	140 473	140 473
Irlandia	61 640	61 640
Grecja	6 162 645	6 162 645
Hiszpania	9 559 944	9 559 944
Francja	6 419 062	6 419 062
Chorwacja	1 913 290	1 913 290
Włochy	5 166 537	5 166 537
Cypr	169 653	169 653
Łotwa	328 804	328 804
Litwa	549 828	549 828
Luksemburg	30 621	30 621
Węgry	4 271 227	4 271 227
Malta	14 137	14 137
Niderlandy	295 172	295 172
Austria	1 477 188	1 477 188
Polska	5 024 968	5 024 968
Portugalia	2 204 232	2 204 232
Rumunia	6 081 630	6 081 630
Słowenia	649 455	649 455
Słowacja	999 973	999 973
Finlandia	196 182	196 182
Szwecja	588 545	588 545

# WYTYCZNE

## WYTYCZNE EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO (UE) 2021/975

z dnia 2 czerwca 2021 r.

### zmieniające wytyczne EBC/2014/31 w sprawie dodatkowych tymczasowych środków dotyczących operacji refinansujących Eurosystemu i kwalifikowania zabezpieczeń (EBC/2021/26)

RADA PREZESÓW EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności art. 127 ust. 2 tiret pierwsze,

uwzględniając Statut Europejskiego Systemu Banków Centralnych i Europejskiego Banku Centralnego, w szczególności art. 3 ust. 1 tiret pierwsze oraz art. 5 ust. 1, art. 12 ust. 1, art. 14 ust. 3 i art. 18 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 18 ust. 1 Statutu Europejskiego Systemu Banków Centralnych i Europejskiego Banku Centralnego Europejski Bank Centralny (EBC) i krajowe banki centralne państw członkowskich, których walutą jest euro (zwane dalej „KBC”), mogą – dążąc do realizacji celów Europejskiego Systemu Banków Centralnych – dokonywać właściwie zabezpieczonych operacji kredytowych z instytucjami kredytowymi oraz innymi uczestnikami rynku. Ogólne warunki, na jakich EBC i KBC są gotowe do przeprowadzania operacji kredytowych, w tym kryteria kwalifikowania zabezpieczeń na potrzeby operacji kredytowych Eurosystemu, zostały określone w wytycznych Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2015/510 (ECB/2014/60) <sup>(1)</sup>.
- (2) W odpowiedzi na pandemię COVID-19 w dniach 7 i 22 kwietnia 2020 r. Rada Prezesów przyjęła określone środki łagodzące zasady kwalifikacji zabezpieczeń, mające na celu zapewnienie, aby kontrahenci Eurosystemu nadal posiadali i mogli uruchamiać wystarczające zabezpieczenie umożliwiające im uczestnictwo w operacjach Eurosystemu zasilających w płynność, oraz aby Eurosystem miał możliwość wspierania akcji kredytowej na rzecz gospodarki strefy euro.
- (3) Te środki łagodzące zasady kwalifikacji zabezpieczeń zostały określone w zmianach wprowadzonych do wytycznych Europejskiego Banku Centralnego EBC/2014/31 <sup>(2)</sup> wytycznymi Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2020/515 (EBC/2020/21) <sup>(3)</sup> i wytycznymi Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2020/634 (EBC/2020/29) <sup>(4)</sup>. W motywach 4 i 6 wytycznych (UE) 2020/515 (EBC/2020/21) stwierdzono, że dodatkowe środki określone w zmianach wprowadzonych na mocy tych wytycznych powinny być stosowane tymczasowo. Nie określono daty zakończenia ich stosowania, z uzasadnieniem, że środki mogą zostać uchylone w dowolnym momencie. Wytyczne (UE) 2020/634 (EBC/2020/29) przewidywały, że zmiany wprowadzone tymi wytycznymi pozostają w mocy do dnia 29 września 2021 r., ponieważ Rada Prezesów uznała, że powinny one obowiązywać do pierwszej daty wcześniejszej spłaty w ramach trzeciej serii ukierunkowanych dłuższych operacji refinansujących (TLTRO-III) obowiązującej w tym czasie.

<sup>(1)</sup> Wytyczne Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2015/510 z dnia 19 grudnia 2014 r. w sprawie implementacji ram prawnych polityki pieniężnej Eurosystemu (Wytyczne w sprawie dokumentacji ogólnej) (EBC/2014/60) (Dz.U. L 91 z 2.4.2015, s. 3).

<sup>(2)</sup> Wytyczne Europejskiego Banku Centralnego EBC/2014/31 z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie dodatkowych tymczasowych środków dotyczących operacji refinansujących Eurosystemu i kwalifikowania zabezpieczeń oraz zmieniające wytyczne EBC/2007/9 (Dz.U. L 240 z 13.8.2014, s. 28).

<sup>(3)</sup> Wytyczne Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2020/515 z dnia 7 kwietnia 2020 r. zmieniające wytyczne EBC/2014/31 w sprawie dodatkowych tymczasowych środków dotyczących operacji refinansujących Eurosystemu i kwalifikowania zabezpieczeń (EBC/2020/21) (Dz.U. L 110 I z 8.4.2020, s. 26).

<sup>(4)</sup> Wytyczne Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2020/634 z dnia 7 maja 2020 r. zmieniające wytyczne EBC/2014/31 w sprawie dodatkowych tymczasowych środków dotyczących operacji refinansujących Eurosystemu i kwalifikowania zabezpieczeń (EBC/2020/29) (Dz.U. L 148 z 11.5.2020, s. 10).

- (4) W dniu 10 grudnia 2020 r. Rada Prezesów podjęła decyzję o przyjęciu dodatkowych środków polityki pieniężnej mających przyczynić się do utrzymania korzystnych warunków finansowania w okresie pandemii, wspierając w ten sposób przepływ kredytów do wszystkich sektorów gospodarki i aktywność gospodarczą oraz chroniąc stabilność cen w średnim okresie. W ramach tych środków Rada Prezesów postanowiła, że środki łagodzące zasady kwalifikacji zabezpieczeń przyjęte przez Radę Prezesów w dniach 7 i 22 kwietnia 2020 r. powinny obowiązywać do dnia 30 czerwca 2022 r., co powinno znaleźć odzwierciedlenie w odpowiednich postanowieniach wytycznych EBC/2014/31. Pozwoli to bankom nadal w pełni korzystać z operacji Eurosystemu zasilających w płynność, w tym w szczególności operacji TLTRO-III. Rada Prezesów dokona w każdym razie ponownej oceny tych środków zasady kwalifikacji zabezpieczeń przed czerwcem 2022 r.
- (5) Rada Prezesów uważa, że pełen zakres środków przyjętych 10 grudnia 2020 r. jest konieczny i proporcjonalny, aby przeciwdziałać poważnym zagrożeniom, jakie dla stabilności cen, mechanizmu transmisji polityki pieniężnej i perspektyw gospodarczych w strefie euro niesie ze sobą utrzymujące się poważne zagrożenie pandemiczne. Rada jest nadal gotowa odpowiednio dostosowywać wszystkie narzędzia, jakimi dysponuje, aby zapewnić – w zgodzie z zadeklarowanym dążeniem do symetrii – stabilną ścieżkę inflacji do docelowego poziomu.
- (6) Ponieważ wytyczne (UE) 2020/634 (EBC/2020/29) pozostają w mocy do dnia 29 września 2021 r., należy zapewnić, aby przepisy wytycznych EBC/2014/31, których dotyczą te zmieniające wytyczne, w szczególności art. 8b oraz załączniki IIa i IIb, pozostały w mocy po tej dacie; w tym celu należy dokonać niezbędnych dostosowań ustawodawczych. Aby uniknąć próżni prawnej w odniesieniu do przedmiotowych przepisów, KBC powinny stosować się do niniejszych wytycznych od dnia 30 września 2021 r.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić wytyczne EBC/2014/31,

PRZYJMUJE NINIEJSZE WYTYCZNE:

#### Artykuł 1

#### Zmiany wytycznych EBC/2014/31

W wytycznych EBC/2014/31 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w artykule 8a dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Postanowienia niniejszego artykułu pozostają w mocy do dnia 30 czerwca 2022 r.”;

- 2) art. 8b otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8b

#### **Przyjmowanie określonych aktywów rynkowych i emitentów kwalifikowanych na dzień 7 kwietnia 2020 r.**

1. Terminy użyte w niniejszym artykule mają znaczenie określone w wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60).
2. Z zastrzeżeniem postanowień art. 59 ust. 3, art. 71 oraz art. 82 ust. 1 lit. a) wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60) aktywa rynkowe inne niż papiery wartościowe zabezpieczone aktywami wyemitowane najpóźniej w dniu 7 kwietnia 2020 r., które w dniu 7 kwietnia 2020 r. miały publiczny rating kredytowy nadany przez co najmniej jeden zaakceptowany system ECAI, spełniający minimalne wymogi jakości kredytowej Eurosystemu, stanowią kwalifikowane zabezpieczenie operacji kredytowych Eurosystemu, o ile aktywa te nieprzerwanie od dnia 7 kwietnia 2020 r.:
  - a) mają publiczny rating kredytowy nadany przez co najmniej jeden zaakceptowany system ECAI, który jest co najmniej na poziomie stopnia 5 w zharmonizowanej skali ratingowej Eurosystemu; oraz
  - b) spełniają wszystkie pozostałe kryteria kwalifikacji mające zastosowanie do aktywów rynkowych, określone w wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60).

Dla uniknięcia wątpliwości wskazuje się, że publiczny rating kredytowy na dzień 7 kwietnia 2020 r. w rozumieniu niniejszego ustępu Eurosystem ustala na podstawie zasad określonych w art. 82 ust. 1 lit. a), art. 82 ust. 2, art. 83, art. 84 lit. a) oraz b), art. 85 oraz art. 86 wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60).

3. Jeżeli spełnianie przez aktywa rynkowe minimalnych wymogów jakości kredytowej Eurosystemu w dniu 7 kwietnia 2020 r. jest określone na podstawie ratingu ECAI emitenta lub ratingu ECAI gwaranta nadanego przez zaakceptowany system ECAI, takie aktywa rynkowe stanowią kwalifikowane zabezpieczenie operacji kredytowych Eurosystemu, o ile nieprzerwanie po dniu 7 kwietnia 2020 r.:

- a) rating ECAI emitenta lub gwaranta dla takich aktywów rynkowych jest co najmniej na poziomie 5 stopnia w zharmonizowanej skali ratingowej Eurosystemu; oraz
- b) takie aktywa rynkowe nadal spełniają wszystkie pozostałe kryteria kwalifikacji mające zastosowanie do aktywów rynkowych, określone w wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60).

4. Aktywa rynkowe inne niż papiery wartościowe zabezpieczone aktywami wyemitowane po dniu 7 kwietnia 2020 r., których emitent lub gwarant miał w dniu 7 kwietnia 2020 r. publiczny rating kredytowy przyznany przez co najmniej jeden zaakceptowany system ECAI, spełniający minimalne wymogi jakości kredytowej Eurosystemu, stanowią kwalifikowane zabezpieczenie operacji kredytowych Eurosystemu, o ile takie aktywa nieprzerwanie po dniu 7 kwietnia 2020 r.:

- a) mają publiczny rating kredytowy nadany przez co najmniej jeden zaakceptowany system ECAI, który jest co najmniej na poziomie stopnia 5 w zharmonizowanej skali ratingowej Eurosystemu; oraz
- b) spełniają wszystkie pozostałe kryteria kwalifikacji mające zastosowanie do aktywów rynkowych, określone w wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60).

Dla uniknięcia wątpliwości wskazuje się, że publiczny rating kredytowy, o którym mowa w lit. a) niniejszego ustępu, Eurosystem ustala na podstawie zasad określonych w art. 82 ust. 1 lit. a), art. 82 ust. 2, art. 83, art. 84 lit. a) oraz b), art. 85 oraz art. 86 wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60).

5. Zabezpieczone obligacje wyemitowane po dniu 7 kwietnia 2020 r. w ramach programu zabezpieczonych obligacji, które jako takie miały na dzień 7 kwietnia 2020 r. ocenę kredytową przyznaną przez co najmniej jeden zaakceptowany system ECAI, spełniającą minimalne wymogi jakości kredytowej Eurosystemu, stanowią kwalifikowane zabezpieczenie operacji kredytowych Eurosystemu, o ile:

- a) nieprzerwanie po dniu 7 kwietnia taki program zabezpieczonych obligacji ma publiczny rating kredytowy nadany przez co najmniej jeden zaakceptowany system ECAI, który jest co najmniej na poziomie stopnia 5 w zharmonizowanej skali ratingowej Eurosystemu; oraz
- b) takie zabezpieczone obligacje spełniają wszystkie pozostałe kryteria kwalifikacji mające zastosowanie do aktywów rynkowych, określone w wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60).

6. Aktywa rynkowe, o których mowa w art. 87 ust. 2 wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60), które w dniu 7 kwietnia 2020 r. nie miały publicznego ratingu kredytowego przyznanego przez zaakceptowany system ECAI, ale w tym dniu miały pośrednią ocenę jakości kredytowej określoną przez Eurosystem zgodnie z zasadami wskazanymi w art. 87 ust. 1 i 2 wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60), która spełniała wymogi jakości kredytowej Eurosystemu, stanowią kwalifikowane zabezpieczenie na potrzeby operacji kredytowych Eurosystemu, bez względu na datę ich emisji, o ile nieprzerwanie po dniu 7 kwietnia 2020 r.:

- a) emitent lub gwarant tych aktywów rynkowych spełnia co najmniej wymóg jakości kredytowej na poziomie stopnia 5 w zharmonizowanej skali ratingowej Eurosystemu; oraz
- b) takie aktywa rynkowe spełniają wszystkie pozostałe kryteria kwalifikacji mające zastosowanie do aktywów rynkowych, określone w wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60).

7. Z zastrzeżeniem postanowień art. 59 ust. 3, art. 71 oraz art. 82 ust. 1 lit. a) wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60) papiery wartościowe zabezpieczone aktywami wyemitowane najpóźniej w dniu 7 kwietnia 2020 r., które w dniu 7 kwietnia 2020 r. miały co najmniej dwa publiczne ratingi kredytowe, z których każdy został nadany przez inny zaakceptowany system ECAI, spełniające minimalne wymogi jakości kredytowej Eurosystemu ustanowione w wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60), stanowią kwalifikowane zabezpieczenie operacji kredytowych Eurosystemu, o ile aktywa te nieprzerwanie od dnia 7 kwietnia 2020 r.:

- a) mają co najmniej dwa publiczne ratingi kredytowe, z których każdy został nadany przez inny zaakceptowany system ECAI, które są co najmniej na poziomie stopnia 4 w zharmonizowanej skali ratingowej Eurosystemu; oraz
- b) spełniają wszystkie pozostałe kryteria kwalifikacji mające zastosowanie do papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami, określone w wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60).

Dla uniknięcia wątpliwości wskazuje się, że wymogi określone w art. 3 ust. 1 lit. a)–d) oraz w art. 3 ust. 4 niniejszych wytycznych nie mają zastosowania do papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami, o których mowa w niniejszym ustępie.

8. Papiery wartościowe zabezpieczone aktywami, które w dniu 7 kwietnia 2020 r. były przyjmowane przez Eurosystem jako kwalifikowane zabezpieczenie na podstawie art. 3 ust. 1 niniejszych wytycznych, nadal stanowią kwalifikowane zabezpieczenie, i ile nieprzerwanie po dniu 7 kwietnia 2020 r. takie papiery wartościowe zabezpieczone aktywami:

- a) mają co najmniej dwa publiczne ratingi kredytowe nadane przez dwa zaakceptowane systemy ECAI, które są co najmniej na poziomie stopnia 4 w zharmonizowanej skali ratingowej Eurosystemu; oraz
- b) nadal spełniają wszystkie pozostałe wymogi mające do nich zastosowanie na podstawie art. 3 ust. 1 (poza poziomem ratingu), art. 3 ust. 2a oraz art. 3 ust. 4 niniejszych wytycznych.

Dla uniknięcia wątpliwości wskazuje się, że art. 3 ust. 2 niniejszych wytycznych nie ma zastosowania do papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami, o których mowa w niniejszym ustępie.

9. Aktywa rynkowe, o których mowa w ust. 2–6, w tym zabezpieczone obligacje – dopóki są przyjmowane przez Eurosystem jako kwalifikowane zabezpieczenie zgodnie z niniejszym artykułem – podlegają redukcjom wartości w wycenie określonym w załączniku IIb do niniejszych wytycznych. Papiery wartościowe zabezpieczone aktywami, o których mowa w ust. 7 i 8, podlegają redukcjom wartości w wycenie określonym w załączniku IIa do niniejszych wytycznych. Redukcje wartości w wycenie oblicza się na podstawie aktualnego ratingu mającego zastosowanie w danym dniu po 7 kwietnia 2020 r. zgodnie z zasadami dotyczącymi pierwszeństwa ocen kredytowych ECAI określonymi w art. 83–88 wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60).

10. Poza redukcjami wartości w wycenie określonymi w ust. 9 stosuje się następujące dodatkowe redukcje wartości w wycenie:

- a) papiery wartościowe zabezpieczone aktywami, zabezpieczone obligacje i niezabezpieczone instrumenty dłużne wyemitowane przez instytucje kredytowe, które teoretycznie są wyceniane zgodnie z zasadami zawartymi w art. 134 wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60), podlegają dodatkowej redukcji wartości w wycenie w formie obniżki wartości na poziomie 4 %;
- b) własne zabezpieczone obligacje podlegają dodatkowej redukcji wartości w wycenie w wysokości (i) 6,4 % – stosowanej do wartości instrumentów dłużnych, którym przypisano stopień jakości kredytowej 1 i 2; oraz (ii) 9,6 % – stosowanej do wartości instrumentów dłużnych, którym przypisano stopień jakości kredytowej 3, 4 i 5;
- c) termin „własne” zabezpieczone obligacje w rozumieniu lit. b) oznacza przedstawienie lub wykorzystanie przez kontrahenta obligacji zabezpieczonych wyemitowanych lub gwarantowanych przez samego kontrahenta lub podmioty blisko z nim powiązane w rozumieniu art. 138 wytycznych (UE) 2015/510 (EBC/2014/60);
- d) jeżeli dodatkowa redukcja wartości w wycenie, o której mowa w lit. b), nie może być zastosowana w odniesieniu do systemu zarządzania zabezpieczeniami danego KBC, agenta trójstronnego lub platformy TARGET2-Securities dla automatycznego ustanowienia zabezpieczenia, taką dodatkową redukcją wartości w wycenie stosuje się w takich systemach i na takich platformach do całkowitej wartości emisji możliwych do wykorzystania własnych zabezpieczonych obligacji.

11. Dla uniknięcia wątpliwości wskazuje się, że postanowienia niniejszego artykułu mają charakter odrębny i nie są brane pod uwagę na potrzeby oceny kwalifikacji do zakupów bezwarunkowych w ramach programu zakupu aktywów sektora publicznego na rynkach wtórnych (PSPP) (\*), trzeciego programu zakupu zabezpieczonych obligacji (CBPP3) (\*\*), programu zakupu papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami (ABSPP) (\*\*\*), programu zakupu w sektorze przedsiębiorstw (CSPP) (\*\*\*\*) oraz tymczasowego nadzwyczajnego programu zakupów w czasie pandemii (PEPP) (\*\*\*\*\*).

12. Postanowienia niniejszego artykułu pozostają w mocy do dnia 30 czerwca 2022 r.

(\*) Decyzja Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2020/188 z dnia 3 lutego 2020 r. w sprawie programu zakupu aktywów sektora publicznego na rynkach wtórnych (wersja przekształcona) (EBC/2020/9) (Dz.U. L 39 z 12.2.2020, s. 12).

(\*\*) Decyzja Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2020/187 z dnia 3 lutego 2020 r. w sprawie realizacji trzeciego programu zakupu zabezpieczonych obligacji (EBC/2020/8) (Dz.U. L 39 z 12.2.2020, s. 6).

(\*\*\*) Decyzja Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2015/5 z dnia 19 listopada 2014 r. w sprawie realizacji programu zakupu papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami (EBC/2014/45) (Dz.U. L 001 z 6.1.2015, s. 4).

(\*\*\*\*) Decyzja Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2016/948 z dnia 1 czerwca 2016 r. w sprawie realizacji programu zakupu w sektorze przedsiębiorstw (EBC/2016/16) (Dz.U. L 157 z 15.6.2016, s. 28).

(\*\*\*\*\*) Decyzja Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2020/440 z dnia 24 marca 2020 r. w sprawie tymczasowego nadzwyczajnego programu zakupów w czasie pandemii (EBC/2020/17) (Dz.U. L 91 z 25.3.2020, s. 1).”;

- 3) załącznik IIa otrzymuje brzmienie określone w załączniku I do niniejszych wytycznych;
- 4) załącznik IIb otrzymuje brzmienie określone w załączniku II do niniejszych wytycznych.

#### *Artykuł 2*

#### **Skuteczność**

1. Niniejsze wytyczne stają się skuteczne z dniem zawiadomienia o nich KBC.
2. Banki centralne Eurosystemu stosują się do postanowień niniejszych wytycznych od dnia 30 września 2021 r.

#### *Artykuł 3*

#### **Adresaci**

Niniejsze wytyczne adresowane są do wszystkich banków centralnych Eurosystemu.

Sporządzono we Frankfurcie nad Menem dnia 2 czerwca 2021 r.

*W imieniu Rady Prezesów EBC*  
Christine LAGARDE  
*Prezes EBC*

---

## ZAŁĄCZNIK I

Załącznik IIa do wytycznych EBC/2014/31 otrzymuje brzmienie:

## „ZAŁĄCZNIK IIa

**Poziomy redukcji wartości w wycenie (w %) stosowane do papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami kwalifikowanych na podstawie art. 3 ust. 2 oraz art. 8b niniejszych wytycznych**

Jakość kredytowa	Średni ważony okres trwania (WAL) *	Redukcja wartości w wycenie
Stopień 3	[0,1)	4,8
	[1,3)	7,2
	[3,5)	10,4
	[5,7)	12,0
	[7,10)	14,4
	[10, ∞)	24,0
Stopień 4	[0,1)	11,2
	[1,3)	15,2
	[3,5)	18
	[5,7)	24,8
	[7,10)	30,4
	[10, ∞)	43,2”

\* Tj. [0,1) – WAL poniżej jednego roku, [1,3) – WAL jeden rok lub więcej, mniej niż trzy lata itd.

## ZAŁĄCZNIK II

Załącznik IIb do wytycznych EBC/2014/31 otrzymuje brzmienie:

## „ZAŁĄCZNIK IIb

**Poziomy redukcji wartości w wycenie (w %) stosowane do aktywów rynkowych innych niż papiery wartościowych zabezpieczone aktywami, o których mowa w art. 8a i art. 8b**

Jakość kredytowa	Pozostały okres zapadalności (w latach) (*)	Kategoria pierwsza		Kategoria druga		Kategoria trzecia		Kategoria czwarta	
		Instrymenty z kuponem o stałym i zmiennym oprocentowaniu	Instrymenty zerokuponowe	Instrymenty z kuponem o stałym i zmiennym oprocentowaniu	Instrymenty zerokuponowe	Instrymenty z kuponem o stałym i zmiennym oprocentowaniu	Instrymenty zerokuponowe	Instrymenty z kuponem o stałym i zmiennym oprocentowaniu	Instrymenty zerokuponowe
Stopień 4	[0,1)	6,4	6,4	8	8	12,8	12,8	20	20
	[1,3)	9,6	10,4	12	15,2	16	18,4	28	30
	[3,5)	11,2	12	16	20	19,2	23,6	33,6	37,2
	[5,7)	12,4	13,6	20	24,8	22,4	28,4	36,8	40,4
	[7,10)	13,2	14,4	21,6	28,4	24,8	32	40	44,8
	[10,∞)	14,4	16,8	23,2	31,6	26,4	34,8	41,6	46,8
Stopień 5	[0,1)	8	8	12	12	22,4	22,4	24	24
	[1,3)	11,2	12	16	19,2	25,6	28	32	34
	[3,5)	13,2	14	22,4	26,4	28,8	33,2	38,4	42
	[5,7)	14,4	15,6	27,2	32	31,6	37,6	43,2	46,8
	[7,10)	15,2	16,4	28,8	35,6	33,2	40,4	46,4	51,2
	[10,∞)	16,4	18,8	30,4	38,8	33,6	42	48	53,2”

(\*) Tj. [0,1) – pozostały okres zapadalności poniżej jednego roku, [1,3) – pozostały okres zapadalności jeden rok lub więcej, mniej niż trzy lata itd.





ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)  
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)