



### Spis treści

#### II Akty o charakterze nieustawodawczym

##### ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/1634 z dnia 5 czerwca 2023 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych <sup>(1)</sup> ..... 1

##### DECYZJE

- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/1635 z dnia 14 sierpnia 2023 r. zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2022/74 określającą wykaz programów Interreg i całkowitą kwotę łącznego wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i z każdego unijnego instrumentu finansowania zewnętrznego dla każdego programu oraz wykaz kwot przesuniętych między komponentami w ramach celu „Europejska współpraca terytorialna” na lata 2021–2027 (notyfikowana jako dokument nr C(2023) 5459) ..... 11

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



## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2023/1634

z dnia 5 czerwca 2023 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych

(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. 8, art. 10 ust. 8 akapit drugi i art. 15 ust. 8,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/631 określono szczegółowe metody obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.
- (2) Od dnia 1 stycznia 2021 r. normy emisji CO<sub>2</sub> są oparte na danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> ustalonych zgodnie ze światową zharmonizowaną procedurą badania pojazdów lekkich (WLTP) określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151<sup>(2)</sup>. Załącznik I do rozporządzenia (UE) 2019/631 został zmieniony rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/2173<sup>(3)</sup> w celu uwzględnienia wprowadzenia WLTP poprzez wyjaśnienie sposobu określania docelowych indywidualnych poziomów emisji dla poszczególnych rodzajów producentów. Potrzebne są jednak dalsze wyjaśnienia dla producentów będących członkami grupy, aby zapewnić metodę obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji na lata kalendarzowe 2021–2024.
- (3) W części A załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/631 określono metodę obliczania poziomów docelowych w ramach odstępstw, mających zastosowanie w latach kalendarzowych 2021–2024. W celu zapewnienia pewności prawa konieczne jest określenie metody obliczania również w odniesieniu do poziomów docelowych w ramach odstępstw mających zastosowanie w latach kalendarzowych 2025–2028, o których mowa w art. 10 ust. 4 akapit drugi lit. c) tego rozporządzenia.

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

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2173 z dnia 16 października 2020 r. zmieniające załączniki I, II i III do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 w celu aktualizacji parametrów monitorowania i wyjaśnienia niektórych aspektów związanych ze zmianą regulacyjnej procedury badań (Dz.U. L 433 z 22.12.2020, s. 1).

- (4) Aby odróżnić przypadek kompletnych i niekompletnych pojazdów podstawowych należy dostosować definicję masy próbnej („TM”) dla średniej masy próbnej w kilogramach wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych, określoną w części B pkt 6.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/631.
- (5) W załącznikach II i III do rozporządzenia (UE) 2019/631 określono rodzaj i format danych, które państwa członkowskie lub producenci muszą gromadzić i przekazywać Komisji co roku w odniesieniu do nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych. W oparciu o zdobyte doświadczenia stało się oczywiste, że niektóre parametry monitorowania można usunąć w celu ułatwienia procesu monitorowania, ponieważ parametry te nie są wykorzystywane do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji ani średnich indywidualnych poziomów emisji, a zatem powinny zostać usunięte bez utrudniania rzetelnej oceny zgodności producentów z ich docelowymi indywidualnymi poziomami emisji. Ponadto konieczne jest dodanie pewnych nowych parametrów, w szczególności do celów weryfikacji emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów dopuszczonych do użytku. Te zmiany parametrów należy odzwierciedlić w odniesieniu do rodzaju danych, które mają być gromadzone w części A załącznika II i części A załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/631, a także w odniesieniu do formatów gromadzenia danych określonych w części B załącznika II i części B załącznika III do tego rozporządzenia.
- (6) W załączniku III do rozporządzenia (UE) 2019/631 szczegółowo określono procedurę stosowaną przez producentów w celu obliczania wartości emisji CO<sub>2</sub> i masy w przypadku lekkich pojazdów użytkowych, homologowanych w wielu etapach. W przypadku pojedynczego niekompletnego pojazdu podstawowego masę pojazdu oblicza się zgodnie z częścią A pkt 1.2.4 załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/631, biorąc pod uwagę wartość masy karoserii (B<sub>0</sub>), która została ustalona na 1,375 do celów obliczeń dotyczących roku kalendarzowego 2021. W odniesieniu do lat kalendarzowych 2022–2024 wartość tę należy zmienić na podstawie średniej masy w stanie gotowym do jazdy nowych niekompletnych pojazdów podstawowych zarejestrowanych w Unii w latach kalendarzowych 2018, 2019 i 2020.
- (7) W obliczu braku ostatecznych danych z monitorowania emisji CO<sub>2</sub> dla nowych lekkich pojazdów użytkowych za rok kalendarzowy 2020, przegląd wartości B<sub>0</sub> nie mógł zostać zakończony do dnia 31 października 2021 r. jak przewidziano w części A pkt 1.2.4 załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/631. Biorąc pod uwagę, że zmiana wartości B<sub>0</sub> z wykorzystaniem wyłącznie danych za lata kalendarzowe 2018 i 2019 skutkowałaby wartością bardzo zbliżoną do obecnej wartości B<sub>0</sub> oraz w celu ułatwienia wdrażania i zapewnienia pewności prawa dla zainteresowanych producentów, należy utrzymać mającą obecnie zastosowanie wartość B<sub>0</sub> na rok kalendarzowy 2022. W odniesieniu do lat kalendarzowych 2023 i 2024 zmienioną wartość B<sub>0</sub> obliczono na podstawie ostatecznych danych z monitorowania lekkich pojazdów użytkowych za lata kalendarzowe 2018, 2019 i 2020. Ponadto, aby zapewnić producentom pewność prawa po 2024 r., należy wyjaśnić, że zmieniona wartość B<sub>0</sub> nadal ma zastosowanie również w latach następujących po 2024 r.
- (8) Niezbędne jest wyjaśnienie w celu lepszego uwzględnienia różnych sposobów określania wpływu oporu aerodynamicznego w przypadku niekompletnych pojazdów podstawowych kategorii N<sub>1</sub> w ramach obliczania kontrolnego poziomu emisji CO<sub>2</sub>.
- (9) Część B załącznika III do rozporządzenia (UE) 2019/631 zawiera pewne informacje dotyczące w szczególności regulacyjnej procedury badań NEDC, które stały się nieaktualne, i w związku z tym powinny zostać usunięte.
- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/631,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) w załączniku II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 3) w załączniku III wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Następujące przepisy stosuje się od dnia 1 stycznia 2024 r.:

- a) pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i (iii) oraz pkt 2 lit. b) i c) załącznika II;
- b) pkt 1 lit. a) ppkt (iii) i (v) oraz pkt 3 lit. c) i e) załącznika III.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 czerwca 2023 r.

*W imieniu Komisji*  
*Przewodnicząca*  
Ursula VON DER LEYEN

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części A wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 3d w brzmieniu:

„3d. W przypadku grupy utworzonej zgodnie z art. 6 referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP określa się na podstawie wartości  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  i  $NEDC_{2020target}$  obliczonych dla całej grupy.

W przypadku grupy nowo utworzonej w latach 2021–2024 lub w przypadku zmiany w członkostwie grupy istniejącej w 2020 r., referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP oblicza się na podstawie wartości  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  i  $NEDC_{2020target}$  dla całej nowej grupy.”;

b) w pkt 5 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) W przypadku producenta, któremu przyznano odstępstwo zgodnie z art. 10 ust. 4 na którykolwiek z lat kalendarzowych od 2025 r. do 2028 r., docelowy indywidualny poziom emisji (poziom docelowy w ramach odstępstwa<sub>2025–2028</sub>) oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{WLTP_{CO_2}} \cdot \frac{WLTP_{CO_2,ind}}{NEDC_{CO_2,ind}} \cdot \text{poziom docelowy}_{2021} \cdot (1 - \text{współczynnik redukcji}_{2025})$$

W przypadku producenta, który nie był odpowiedzialny za rejestrację nowych samochodów osobowych w 2020 r. lub dla którego wartość  $WLTP_{CO_2}$  zdefiniowana w pkt 3 lub  $NEDC_{CO_2}$  zdefiniowana w pkt 3 wynosi zero, docelowy indywidualny poziom emisji (poziom docelowy w ramach odstępstwa<sub>2025–2028</sub>) oblicza się w następujący sposób:

$$\text{Poziom docelowy w ramach odstępstwa}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{NEDC_{CO_2}} \cdot \text{poziom docelowy}_{2021} \cdot (1 - \text{współczynnik redukcji}_{2025})$$

gdzie:

$WLTP_{CO_2,measured}$	oznacza średnią wartość $WLTP_{CO_2,measured}$ zgodnie z definicją w pkt 6.0 dla wszystkich indywidualnych producentów, do których stosuje się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2020 r.;
$WLTP_{CO_2}$	oznacza średnią wartość $WLTP_{CO_2}$ zgodnie z definicją w pkt 3 dla wszystkich indywidualnych producentów, do których stosuje się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2020 r.;
$NEDC_{CO_2}$	oznacza średnią wartość $NEDC_{CO_2}$ zgodnie z definicją w pkt 3 dla wszystkich indywidualnych producentów, do których stosuje się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4, ważoną na podstawie liczby nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2020 r.;
$WLTP_{CO_2, ind}$	jest równa $WLTP_{CO_2}$ zdefiniowanej w pkt 3;
$NEDC_{CO_2, ind}$	jest równa $NEDC_{CO_2}$ zdefiniowanej w pkt 3;
współczynnik redukcji <sub>2025</sub>	oznacza redukcję, o której mowa w art. 1 ust. 4 lit. a);
poziom docelowy <sub>2021</sub>	oznacza redukcję o 45 % średniego indywidualnego poziomu emisji CO <sub>2</sub> tego producenta w 2007 r.”;

2) w części B wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 3d w brzmieniu:

„3d. W przypadku grupy utworzonej zgodnie z art. 6 referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP określa się na podstawie wartości  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  i  $NEDC_{2020target}$  obliczonych dla całej grupy.

W przypadku grupy nowo utworzonej w latach 2021–2024 lub w przypadku zmiany w członkostwie grupy istniejącej w 2020 r., referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji WLTP oblicza się na podstawie wartości  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  i  $NEDC_{2020target}$  dla całej nowej grupy.”;

b) w pkt 6.2.1 słowa:

„TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach (kg), wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych danego producenta zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym;”

zastępuje się słowami:

„TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach (kg), wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych danego producenta zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym.

W przypadku kompletnego pojazdu podstawowego związanego z pojazdem skompletowanym wartość masy próbnej, którą należy uwzględnić, to masa próbna tego pojazdu podstawowego.

W przypadku niekompletnego pojazdu podstawowego związanego z pojazdem skompletowanym wartość masy próbnej, którą należy uwzględnić, to wartość  $DM_{base}$  określona zgodnie z załącznikiem III część A pkt 1.2.4 lit. a);”.

---

## ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w części A wprowadza się następujące zmiany:
  - a) w pkt 1a wprowadza się następujące zmiany:
    - (i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:  
„Państwa członkowskie, dla każdego roku kalendarzowego, ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego jako pojazd kategorii M<sub>1</sub> na ich terytorium i przekazują je Komisji zgodnie z art. 7 ust. 2 w formacie określonym w części B sekcja 2 A.”;
    - (ii) dodaje się pkt 5a w brzmieniu:  
„5a) identyfikator rodziny obciążenia drogowego lub identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego.”;
    - (iii) dodaje się pkt 9a w brzmieniu:  
„9a) znak odpowiadający przepisom stosowanym w odniesieniu do homologacji typu.”;
    - (iv) uchyla się pkt 19, 22, 23 i 24;
    - (v) uchyla się akapit drugi;
  - b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:  
„2. Szczegółowe dane, o których mowa w pkt 1a, pochodzą ze świadectwa zgodności danego samochodu osobowego, chyba że wskazano inaczej w części B sekcja 2 A niniejszego załącznika.”;

2) W części B sekcja 2 A w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pierwszej kolumnie w pozycji pierwszej nagłówek „Odniesienie do części A pkt 1 i 1a” otrzymuje brzmienie:  
„Odniesienie do części A pkt 1a”;
- b) dodaje się pozycję 5a) w brzmieniu:

„5a)	Identyfikator rodziny obciążenia drogowego lub identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego	0.2.3.4. 0.2.3.5”
------	--	----------------------

c) dodaje się pozycję 9a w brzmieniu:

„9a)	Znak odpowiadający przepisom stosowanym w odniesieniu do homologacji typu	47”
------	---	-----

d) pozycja 14 otrzymuje brzmienie:

„14)	Rodzaj paliwa	26
	Rodzaj zasilania	26.1 23 (w przypadku pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym) 23.1 (w przypadku hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrznie)”

- e) uchyla się pozycje 19, 22, 23 i 24;
- f) uchyla się uwagę 4.



## ZAŁĄCZNIK III

W załączniku III do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części A wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 1.1.a. wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł i formuła wprowadzająca otrzymują brzmienie:

„1.1.a. Sprawozdawczość państw członkowskich w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych jako pojazdy kategorii N<sub>1</sub>

„Państwa członkowskie, dla każdego roku kalendarzowego, ewidencjonują następujące szczegółowe dane w odniesieniu do każdego kompletnego lub skompletowanego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego jako pojazd kategorii N<sub>1</sub> na ich terytorium i przekazują je Komisji zgodnie z art. 7 ust. 2 w formacie określonym w części C sekcja 2 A.”;

(ii) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) producent (w przypadku pojazdów skompletowanych: producent pojazdu podstawowego);”;

(iii) dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) identyfikator rodziny obciążenia drogowego lub identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego;”;

(iv) dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) pojazd kompletny lub skompletowany;”;

(v) dodaje się pkt 9a w brzmieniu:

„9a) znak odpowiadający przepisom stosowanym w odniesieniu do homologacji typu;”;

(vi) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) Masa pojazdu kompletnego lub skompletowanego w stanie gotowym do jazdy;”;

(vii) dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) W przypadku pojazdów skompletowanych masa pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy;”;

(viii) uchyla się pkt 19, 23, 24 i 25;

(ix) uchyla się akapit drugi;

b) uchyla się pkt 1.2.1. i 1.2.1.2a.;

c) w pkt 1.2.2. wprowadza się następujące zmiany:

(i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Dla każdego nowego pojazdu skompletowanego zgłoszonego przez państwa członkowskie zgodnie z pkt 1.1.a. producent pojazdu podstawowego przekazuje Komisji dane określone w lit. a) i b) niniejszego punktu w odniesieniu do każdego pojazdu podstawowego o tym samym numerze identyfikacyjnym pojazdu co pojazd skompletowany. Dane przekazuje się w terminie trzech miesięcy od powiadomienia producenta o danych wstępnych zgodnie z art. 7 ust. 4 akapit drugi.”;

(ii) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

— ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„identyfikator rodziny interpolacji pojazdu, o którym mowa w pkt 6.2.6 regulaminu ONZ 154”;

— uchyla się ppkt (iv), (v) i (viii);

— pkt (vii) otrzymuje brzmienie:

„(vii) masę niekompletnego pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy.”;

(iii) lit. b) ppkt (iv) otrzymuje brzmienie:

„(iv) masę kompletnego pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy.”;

d) pkt 1.2.3 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy producent pojazdu podstawowego nie przekazuje danych, o których mowa w pkt 1.2.2, indywidualne poziomy emisji CO<sub>2</sub> i masę w stanie gotowym do jazdy przekazane przez państwa członkowskie dla powiązanego pojazdu skompletowanego, zgodnie z pkt 1.1a., wykorzystuje się do określenia, czy pojazd wchodzi w zakres niniejszego rozporządzenia, oraz do obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> i docelowego indywidualnego poziomu emisji danego producenta pojazdu podstawowego.”;

e) w pkt 1.2.4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Począwszy od roku kalendarzowego 2020, producent oblicza kontrolny poziom emisji CO<sub>2</sub> dla każdego niekompletnego pojazdu podstawowego zgodnie z metodą interpolacji, o której mowa w pkt 3.2.3.2 lub 3.2.4 załącznika B7 do regulaminu ONZ 154, przy zastosowaniu tej samej metody, którą stosuje się do homologacji typu WE pojazdu podstawowego w odniesieniu do jego emisji, przy czym warunki są określone w tych punktach, z następującymi wyjątkami:”;

(ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Masa pojedynczego pojazdu

Termin »TM<sub>ind</sub>«, o którym mowa w pkt 3.2.3.2.2.1 lub 3.2.4.1.1.1 załącznika B7 do regulaminu ONZ 154, zastępuje się masą standardową pojazdu podstawowego, DM<sub>base</sub>. W przypadku gdy DM<sub>base</sub> jest niższa niż masa próbna pojazdu Low (TM<sub>L</sub>) z rodziny interpolacji, TM<sub>ind</sub> zastępuje się TM<sub>L</sub>. W przypadku gdy DM<sub>base</sub> jest wyższa niż masa próbna pojazdu High z rodziny interpolacji (TM<sub>H</sub>), TM<sub>ind</sub> zastępuje się TM<sub>H</sub>.

DM<sub>base</sub> oblicza się według następującego wzoru:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

gdzie:

MRO <sub>base</sub>	oznacza masę pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy zgodnie z definicją w pkt 3.2.5 regulaminu ONZ 154;
B <sub>0</sub>	oznacza wartość masy karoserii wynoszącą 1,375 do roku kalendarzowego 2022 i 1,351 w odniesieniu do lat kalendarzowych 2023–2034;
TPMLM	to technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zdefiniowana w pkt 3.2.23 regulaminu ONZ 154.”;

(iii) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Opór toczenia pojedynczego pojazdu

Opór toczenia pojazdu podstawowego stosuje się do celów pkt 3.2.3.2.2.2 lub 3.2.4.1.1.2 załącznika B7 do regulaminu ONZ 154.”;

(iv) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Wpływ oporu aerodynamicznego pojedynczego pojazdu

W przypadku niekompletnego pojazdu podstawowego należącego do rodziny macierzy obciążenia drogowego producent określa termin »A<sub>f,ind</sub>«, o którym mowa w pkt 3.2.4.1.1.3 załącznika B7 do regulaminu ONZ 154, zgodnie z jedną z następujących opcji:

- (i) powierzchnia czołowa pojazdu reprezentatywnego z rodziny macierzy obciążenia drogowego, w m<sup>2</sup>;
- (ii) średnia wartość powierzchni czołowej pojazdu High i pojazdu Low z rodziny interpolacji, w m<sup>2</sup>;
- (iii) powierzchnia czołowa pojazdu High z rodziny interpolacji, w przypadku gdy metoda interpolacji nie jest stosowana, w m<sup>2</sup>.

W przypadku niekompletnego pojazdu podstawowego, który nie należy do rodziny macierzy obciążenia drogowego termin  $f_{2,ind}$ , o którym mowa w pkt 3.2.3.2.2.4 załącznika B7 do regulaminu ONZ 154, określa się jako równy jednej z poniższych wartości:

- (i) średniej wartości terminów  $f_{2,L}$  i  $f_{2,H}$ , o których mowa w tym punkcie;
- (ii) terminowi  $f_{2,H}$ , o którym mowa w tym punkcie.”;

f) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Szczegółowe dane, o których mowa w pkt 1.1.a., pochodzą ze świadectwa zgodności danego lekkiego pojazdu użytkowego, chyba że wskazano inaczej w części C sekcja 2a.”;

2) uchyla się część B;

3) w części C sekcja 2a wprowadza się następujące zmiany:

a) w pierwszej kolumnie nagłówek „Odniesienie do części A pkt 1.1 i 1.1a” otrzymuje brzmienie:

„Odniesienie do części A pkt 1.1a”;

b) pozycja 1 otrzymuje brzmienie:

„1)	Nazwa producenta (standardowe oznaczenie UE) <sup>(1)</sup>	Nazwa nadana przez Komisję
	Nazwa producenta <sup>(2)</sup>	0.5 lub, w przypadku pojazdów podlegających wielostopniowej homologacji typu, 0.5.1 (nazwa producenta pojazdu podstawowego)”

c) dodaje się pozycję 5a w brzmieniu:

„5a)	Identyfikator rodziny obciążenia drogowego lub identyfikator rodziny macierzy obciążenia drogowego	0.2.3.4. 0.2.3.5.”
------	--	-----------------------

d) dodaje się pozycję 7a w brzmieniu:

„7a)	Pojazd kompletny lub skompletowany	0.4”
------	------------------------------------	------

e) dodaje się pozycję 9a w brzmieniu:

„9a)	Znak odpowiadający przepisom stosowanym w odniesieniu do homologacji typu	47”
------	---	-----

f) pozycja 12 otrzymuje brzmienie:

„12)	Masa pojazdu kompletnego lub skompletowanego w stanie gotowym do jazdy	13”
------	--	-----

g) dodaje się pozycję 12a w brzmieniu:

„12a)	Masa pojazdu podstawowego w stanie gotowym do jazdy (w przypadku pojazdu skompletowanego)	14”
-------	---	-----

h) pozycja 14 otrzymuje brzmienie:

„14)	Rodzaj paliwa	26
	Rodzaj zasilania	26.1 23 (w przypadku pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym) 23.1 (w przypadku hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnątrznie)”

i) pozycja 22 otrzymuje brzmienie:

„22)	Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita (TPMLM)	16.1”
------	--	-------

j) uchyla się pozycje 19, 23, 24 i 25;

k) uchyla się uwagę 4.

---

# DECYZJE

## DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2023/1635

z dnia 14 sierpnia 2023 r.

**zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2022/74 określającą wykaz programów Interreg i całkowitą kwotę łącznego wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i z każdego unijnego instrumentu finansowania zewnętrznego dla każdego programu oraz wykaz kwot przesuniętych między komponentami w ramach celu „Europejska współpraca terytorialna” na lata 2021–2027**

(notyfikowana jako dokument nr C(2023) 5459)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1059 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących celu „Europejska współpraca terytorialna” (Interreg) wspieranego w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz instrumentów finansowania zewnętrznego <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 1,

po konsultacji z komitetem ustanowionym art. 115 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją wykonawczą (UE) 2022/74 <sup>(3)</sup> Komisja określiła wykaz programów Interreg i całkowitą kwotę łącznego wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego („EFRR”) oraz, w stosownych przypadkach, całkowitą kwotę wsparcia z każdego unijnego instrumentu finansowania zewnętrznego dla każdego programu, w podziale na państwa członkowskie na lata 2021–2027.
- (2) Niczym niesprowokowana i nieuzasadniona agresja wojskowa Federacji Rosyjskiej wobec Ukrainy i toczący się konflikt zbrojny zasadniczo zmieniły sytuację w zakresie bezpieczeństwa w Europie. W swoich konkluzjach z 24 lutego 2022 r. Rada Europejska potępiła agresję wojskową wobec Ukrainy, a także zaangażowanie Białorusi w tę agresję.
- (3) W związku z tym Komisja zawiesiła przygotowywanie programów Interreg z udziałem Unii, Federacji Rosyjskiej oraz Białorusi, a Unia nałożyła szereg sankcji na te dwa państwa. Całkowite kwoty na 2022 r. przydzielone na programy współpracy transgranicznej Interreg, których przygotowywanie zawieszono, zostały w 2022 r. ponownie podzielone między inne programy Interreg zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/1059.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 94.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 159.

<sup>(3)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/74 z dnia 17 stycznia 2022 r. określająca wykaz programów Interreg i całkowitą kwotę łącznego wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i z każdego unijnego instrumentu finansowania zewnętrznego dla każdego programu oraz wykaz kwot przesuniętych między komponentami w ramach celu „Europejska współpraca terytorialna” na lata 2021–2027 (Dz.U. L 12 z 19.1.2022, s. 151).

- (4) Biorąc pod uwagę kontynuację wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, na obecną sytuację programów, które miały obejmować Federację Rosyjską i Białoruś, wpływa znacząca zmiana w stosunkach z Federacją Rosyjską i Białorusią, co wyklucza możliwość przywrócenia warunków realizacji programów współpracy z tymi państwami na warunkach i w ramach czasowych przewidzianych w rozporządzeniu (UE) 2021/1059.
- (5) Zainteresowane państwa członkowskie i Komisja uzgodniły zatem, że nie będą kontynuować przygotowywania programów Interreg z udziałem Federacji Rosyjskiej i Białorusi w okresie programowania 2021–2027. Początkowo przewidziane programy należy zatem usunąć z wykazu programów Interreg, które mają otrzymać wsparcie. Z tych samych powodów należy anulować pierwotnie planowany udział Federacji Rosyjskiej i Białorusi w dwóch programach transnarodowych.
- (6) W tym kontekście środki przydzielone na cały okres programowania do 2027 r. na programy z udziałem Federacji Rosyjskiej i Białorusi, które nie zostaną zatwierdzone w tym okresie, należy zbiorczo ponownie podzielić między inne istniejące programy Interreg. Ponowny podział może polegać w szczególności na przeniesieniu przydzielonych zasobów z EFRR do innego programu Interreg również wspieranego ze środków Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej przydzielonych na współpracę transgraniczną (IPA III – współpraca transgraniczna) lub ze środków Instrumentu Sąsiedztwa oraz Współpracy Międzynarodowej i Rozwojowej przydzielonych na współpracę transgraniczną dla obszaru geograficznego w ramach polityki sąsiedztwa (ISWMR – współpraca transgraniczna) lub na wewnętrzne programy transgraniczne Interreg, w których uczestniczy dane państwo członkowskie.
- (7) Ponadto zgodnie z art. 9 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2021/1059 niektóre państwa członkowskie poinformowały Komisję o zmianie pierwotnie wskazanego podziału swojego udziału na każdy program, w którym uczestniczą. W niniejszej decyzji należy również odzwierciedlić te zaktualizowane kwoty. Ponadto w związku z decyzją o rozszerzeniu zasięgu geograficznego dwóch programów transnarodowych na inne państwa należy zaktualizować załącznik III.
- (8) W oparciu o wszystkie informacje przekazane przez zainteresowane państwa członkowskie należy zatem zaktualizować wykaz programów Interreg i całkowitą kwotę łącznego wsparcia z EFRR oraz, w stosownych przypadkach, całkowitą kwotę wsparcia z każdego unijnego instrumentu finansowania zewnętrznego dla każdego programu, w podziale na państwa członkowskie.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję wykonawczą (UE) 2022/74,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

W decyzji wykonawczej (UE) 2022/74 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik I zastępuje załącznikiem I do niniejszej decyzji;
- 2) załącznik II zastępuje się załącznikiem II do niniejszej decyzji;
- 3) załącznik III zastępuje się załącznikiem III do niniejszej decyzji.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 sierpnia 2023 r.

W imieniu Komisji  
Elisa FERREIRA  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK I

## „ZAŁĄCZNIK I

**Wykaz programów współpracy transgranicznej ze wskazaniem całkowitej kwoty łącznego wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej (IPA III) oraz Instrumentu Sąsiedztwa oraz Współpracy Międzynarodowej i Rozwojowej (ISWMR)**

Nr	CCI	Nazwa programu	Państwa członkowskie	Państwa niebędące członkami UE	Łączny wkład z EFRR	Wkład z IPA II	Wkład z ISWMR	Ogółem
1	2021TC16RFCB001	(Interreg VI-A) Maas-Rijn/Meuse-Rhin/Maas-Rhein (NL-BE-DE)	NL BE DE		125 677 095			125 677 095
2	2021TC16RFCB002	(Interreg VI-A) Austria-Czechy	AT CZ		86 821 148			86 821 148
3	2021TC16RFCB003	(Interreg VI-A) Słowacja-Austria	SK AT		55 500 000			55 500 000
4	2021TC16RFCB004	(Interreg VI-A) Austria-Niemcy/Bawaria	AT DE		61 547 037			61 547 037
5	2021TC16RFCB005	(Interreg VI-A) Hiszpania-Portugalia (POCTEP)	ES PT		320 622 726			320 622 726
6	2021TC16RFCB006	(Interreg VI-A) Hiszpania-Francja-Andora (POCTEFA)	ES FR	AD	243 079 964			243 079 964
7	2021TC16RFCB007	(Interreg VI-A) Węgry-Chorwacja	HU HR		58 070 103			58 070 103
8	2021TC16RFCB008	(Interreg VI-A) Niemcy/Bawaria-Czechy	DE CZ		99 064 772			99 064 772
9	2021TC16RFCB009	(Interreg VI-A) Austria-Węgry	AT HU		49 561 200			49 561 200
10	2021TC16RFCB010	(Interreg VI-A) Niemcy/Brandenburgia-Polska	DE PL		88 300 000			88 300 000
11	2021TC16RFCB011	(Interreg VI-A) Polska-Słowacja	PL SK		132 526 462			132 526 462
12	2021TC16RFCB012	(Interreg VI-A) Polska-Dania-Niemcy-Litwa-Szwecja (Bałtyk Południowy)	PL DK DE LT SE		93 802 411			93 802 411

Nr	CCI	Nazwa programu	Państwa członkowskie	Państwa niebędące członkami UE	Łączny wkład z EFRR	Wkład z IPA II	Wkład z ISWMR	Ogółem
13	2021TC16RFCB013	(Interreg VI-A) Finlandia-Estonia-Łotwa-Szwecja (Bałtyk Środkowy)	FI EE LV SE		162 499 043			162 499 043
14	2021TC16RFCB014	(Interreg VI-A) Węgry-Słowacja	HU SK		133 270 755			133 270 755
15	2021TC16RFCB015	(Interreg VI-A) Szwecja-Norwegia	SE	NO	47 200 000			47 200 000
16	2021TC16RFCB016	(Interreg VI-A) Niemcy/Saksonia-Czechy	DE CZ		152 364 968			152 364 968
17	2021TC16RFCB017	(Interreg VI-A) Polska-Niemcy/Saksonia	PL DE		60 275 000			60 275 000
18	2021TC16RFCB018	(Interreg VI-A) Niemcy/Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia-Polska	DE PL		124 580 000			124 580 000
19	2021TC16RFCB019	(Interreg VI-A) Grecja-Włochy	EL IT		79 582 928			79 582 928
20	2021TC16RFCB020	(Interreg VI-A) Rumunia-Bułgaria	RO BG		163 497 401			163 497 401
21	2021TC16RFCB021	(Interreg VI-A) Grecja-Bułgaria	EL BG		67 162 945			67 162 945
22	2021TC16RFCB022	(Interreg VI-A) Niemcy-Niderlandy	DE NL		240 775 132			240 775 132
23	2021TC16RFCB023	(Interreg VI-A) Niemcy-Austria-Szwajcaria-Liechtenstein (Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein)	DE AT	CH LI	47 569 062			47 569 062
24	2021TC16RFCB024	(Interreg VI-A) Czechy-Polska	CZ PL		178 870 508			178 870 508
25	2021TC16RFCB025	(Interreg VI-A) Szwecja-Dania-Norwegia (Öresund-Kattegat-Skagerrak)	SE DK	NO	141 300 000			141 300 000



Nr	CCI	Nazwa programu	Państwa członkowskie	Państwa niebędące członkami UE	Łączny wkład z EFRR	Wkład z IPA II	Wkład z ISWMR	Ogółem
26	2021TC16RFCB026	(Interreg VI-A) Łotwa-Litwa	LV LT		45 926 498			45 926 498
27	2021TC16RFCB027	(Interreg VI-A) Szwecja-Finlandia-Norwegia (AURORA)	SE FI	NO	125 314 359			125 314 359
28	2021TC16RFCB028	(Interreg VI-A) Słowenia-Chorwacja	SI HR		41 844 493			41 844 493
29	2021TC16RFCB029	(Interreg VI-A) Słowacja-Czechy	SK CZ		85 323 597			85 323 597
30	2021TC16RFCB030	(Interreg VI-A) Litwa-Polska	LT PL		99 681 967			99 681 967
31	2021TC16RFCB031	(Interreg VI-A) Włochy-Francja (Maritime)	IT FR		154 636 861			154 636 861
32	2021TC16RFCB032	(Interreg VI-A) Francja-Włochy (ALCOTRA)	FR IT		182 330 487			182 330 487
33	2021TC16RFCB033	(Interreg VI-A) Włochy-Szwajcaria	IT	CH	82 346 673			82 346 673
34	2021TC16RFCB034	(Interreg VI-A) Włochy-Słowenia	IT SI		70 898 662			70 898 662
35	2021TC16RFCB035	(Interreg VI-A) Włochy-Malta	IT MT		46 083 225			46 083 225
36	2021TC16RFCB036	(Interreg VI-A) Francja-Niemcy-Szwajcaria (Górny Ren)	FR DE	CH	125 117 615			125 117 615
37	2021TC16RFCB037	(Interreg VI-A) Francja-Szwajcaria	FR	CH	69 766 796			69 766 796
38	2021TC16RFCB038	(Interreg VI-A) Włochy-Chorwacja	IT HR		178 179 438			178 179 438

Nr	CCI	Nazwa programu	Państwa członkowskie	Państwa niebędące członkami UE	Łączny wkład z EFRR	Wkład z IPA II	Wkład z ISWMR	Ogółem
39	2021TC16RFCB039	(Interreg VI-A) Belgia-Francja (Walonie-Vlaanderen-France)	BE FR		286 882 570			286 882 570
40	2021TC16RFCB040	(Interreg VI-A) Francja-Belgia-Niemcy-Luksemburg (Grande Région/Großregion)	FR BE DE LU		181 942 401			181 942 401
41	2021TC16RFCB041	(Interreg VI-A) Belgia-Niderlandy (Vlaanderen-Nederland)	BE NL		205 405 605			205 405 605
42	2021TC16RFCB042	(Interreg VI-A) Rumunia-Węgry	RO HU		140 752 020			140 752 020
43	2021TC16RFCB043	(Interreg VI-A) Estonia-Lotwa	EE LV		27 868 129			27 868 129
44	2021TC16RFCB044	(Interreg VI-A) Włochy-Austria	IT AT		73 071 805			73 071 805
45	2021TC16RFCB045	(Interreg VI-A) Słowenia-Węgry	SI HU		14 109 017			14 109 017
46	2021TC16RFCB046	(Interreg VI-A) Słowenia-Austria	SI AT		45 846 198			45 846 198
47	2021TC16RFCB047	(Interreg VI-A) Grecja-Cypr	EL CY		45 991 214			45 991 214
48	2021TC16RFCB048	(Interreg VI-A) Niemcy-Dania	DE DK		93 771 505			93 771 505
49	2014TC16RFPC001	PEACE PLUS Irlandia-Irlandia Północna/Zjednoczone Królestwo	IE	UK	234 474 919			234 474 919
50	2021TC16IPCB006	(Interreg VI-A) IPA Bułgaria-Macedonia Północna	BG	MK	12 916 849	13 562 691		26 479 540
51	2021TC16IPCB007	(Interreg VI-A) IPA Bułgaria-Serbia	BG	RS	15 804 360	16 594 578		32 398 938
52	2021TC16IPCB005	(Interreg VI-A) IPA Bułgaria Turcja	BG	TR	14 269 738	14 983 225		29 252 963

Nr	CCI	Nazwa programu	Państwa członkowskie	Państwa niebędące członkami UE	Łączny wkład z EFRR	Wkład z IPA II	Wkład z ISWMR	Ogółem
53	2021TC16IPCB003	(Interreg VI-A) IPA Chorwacja-Serbia	HR	RS	18 673 977	19 607 676		38 281 653
54	2021TC16IPCB004	(Interreg VI-A) IPA Chorwacja-Bośnia i Hercegowina-Czarnogóra	HR	BA ME	57 407 658	60 278 041		117 685 699
55	2021TC16IPCB010	(Interreg VI-A) IPA Grecja-Albania	EL	AL	13 000 000	13 650 000		26 650 000
56	2021TC16IPCB009	(Interreg VI-A) IPA Grecja-Macedonia Północna	EL	MK	13 000 000	13 650 000		26 650 000
57	2021TC16IPCB001	(Interreg VI-A) IPA Węgry-Serbia	HU	RS	31 000 000	32 550 000		63 550 000
58	2021TC16IPCB008	(Interreg VI-A) IPA Włochy-Albania-Czarnogóra (Adriatyk Południowy)	IT	AL ME	32 695 846	34 330 638		67 026 484
59	2021TC16IPCB002	(Interreg VI-A) IPA Rumunia-Serbia	RO	RS	36 374 062	38 192 765		74 566 827
60	2021TC16NXCB010	(Interreg VI-A) NEXT Węgry-Słowacja-Rumunia-Ukraina	HU SK RO	UA	30 998 055		52 183 994	83 182 049
61	2021TC16NXCB013	(Interreg VI-A) NEXT Włochy-Tunezja	IT	TN	16 010 314		16 330 520	32 340 834
62	2021TC16NXCB009	(Interreg VI-A) NEXT Polska Ukraina	PL	UA	87 900 000		147 976 156	235 876 156
63	2021TC16NXCB011	(Interreg VI-A) NEXT Rumunia-Republika Mołdawii	RO	MD	36 250 000		61 025 434	97 275 434
64	2021TC16NXCB012	(Interreg VI-A) NEXT Rumunia-Ukraina	RO	UA	25 350 000		42 675 717	68 025 717
Ogółem:					6 112 737 573	257 399 614	320 191 821	6 690 329 008"

**Wykaz programów współpracy transnarodowej ze wskazaniem całkowitej kwoty łącznego wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej (IPA III) oraz Instrumentu Sąsiedztwa oraz Współpracy Międzynarodowej i Rozwojowej (ISWMR)**

Nr	CCI	Nazwa programu	Państwa członkowskie	Państwa niebędące członkami UE	Łączny wkład z EFRR	Wkład z IPA III	Wkład z ISWMR	Ogółem
1	2021TC16IPTN001	(Interreg VI-B) IPA Adriatyk-Morze Jońskie	EL HR IT SI	AL BA ME RS SM MK	65 848 129	70 840 386		136 688 515
2	2021TC16RFTN001	(Interreg VI-B) Obszar alpejski	DE FR IT AT SI	CH LI	107 051 188			107 051 188
3	2021TC16RFTN002	(Interreg VI-B) Obszar atlantycki	ES FR PT IE		113 075 964			113 075 964
4	2021TC16FFTN003	(Interreg VI-B) Region Morza Bałtyckiego	DE DK EE LV LT PL FI SE	NO	250 984 823			250 984 823
5	2021TC16RFTN003	(Interreg VI-B) Europa Środkowa	CZ DE IT HR HU AT PL SI SK		224 623 802			224 623 802
6	2021TC16FFTN004	(Interreg VI-B) Dunaj	AT BG CZ DE HR HU RO SI SK	BA ME RS MD UA	165 424 228	30 000 000	29 179 524	224 603 752
7	2021TC16FFTN001	(Interreg VI-B) Obszar eurośródziemnomorski (EURO MED)	BG EL ES FR HR IT CY MT PT SI	ME MK AL BA	216 559 226	18 340 000		234 899 226
8	2021TC16FFTN005	(Interreg VI-B) Peryferia Północne i Arktyka	IE FI SE	FO GL IS NO	43 716 415			43 716 415
9	2021TC16RFTN004	(Interreg VI-B) Morze Północne	BE DK DE FR NL SE	NO	171 154 311			171 154 311
10	2021TC16RFTN005	(Interreg VI-B) Europa Północno-Zachodnia	BE DE FR IE NL LU	CH	310 480 455			310 480 455
11	2021TC16RFTN006	(Interreg VI-B) Europa Południowo-Zachodnia (SUDOE)	ES FR PT	AD	125 237 199			125 237 199

Nr	CCI	Nazwa programu	Państwa członkowskie	Państwa niebędące członkami UE	Łączny wkład z EFRR	Wkład z IPA III	Wkład z ISWMR	Ogółem
12	2021TC16NXTN001	(Interreg VI-B) NEXT Basen Morza Śródziemnego (NEXT MED)	EL ES FR IT MT CY PT	TR DZ EG IL JO LB PS TN	96 199 962	9 500 000	157 394 763	263 094 725
13	2021TC16NXTN003	(Interreg VI-B) NEXT Środkowy Atlantyck	ES PT	MA	36 123 317		36 418 825	72 542 142
14	2021TC16NXTN002	(Interreg VI-B) NEXT Basen Morza Czarnego	BG EL RO	TR UA AM GE MD	14 552 489	9 500 000	60 958 067	85 010 556
Ogółem:					1 941 031 508	138 180 386	283 951 179	2 363 163 073"

## ZAŁĄCZNIK III

## „ZAŁĄCZNIK III

**Wykaz programów współpracy międzyregionalnej ze wskazaniem całkowitej kwoty łącznego wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej (IPA III) oraz Instrumentu Sąsiedztwa oraz Współpracy Międzynarodowej i Rozwojowej (ISWMR)**

Nr	CCI	Nazwa programu	Państwa członkowskie	Państwa niebędące członkami UE	Łączny wkład z EFRR	Wkład z IPA III	Wkład z ISWMR	Ogółem
1	2021TC16RFIR001	(Interreg VI-C) Interreg Europa	Wszystkie państwa członkowskie	NO CH UA MD AL BA ME MK RS	379 482 670		5 000 000	384 482 670
2	2021TC16FFIR001	(Interreg VI-C) Urbact IV	Wszystkie państwa członkowskie	NO CH UA MD AL BA ME MK RS	79 769 799	5 000 000	2 000 000	86 769 799
3	2021TC16RFIR004	(Interreg VI-C) Program współpracy ESPON 2030	Wszystkie państwa członkowskie	NO CH IS LI	48 000 000			48 000 000
4	2021TC16RFIR002	(Interreg VI-C) Interact	Wszystkie państwa członkowskie	NO CH	45 000 000			45 000 000
Ogółem:					552 252 469	5 000 000	7 000 000	564 252 469”



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