



2025/927

31.7.2025

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2025/927

z dnia 20 maja 2025 r.

uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego i uchylające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 28c,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działania lotnicze są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji („EU ETS”) ustanowionym dyrektywą 2003/87/WE.
- (2) Dyrektywa 2003/87/WE została zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 ⁽²⁾ w celu zapewnienia większego wkładu lotnictwa w realizację unijnego celu redukcji emisji w całej gospodarce oraz odpowiedniego wdrożenia mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Zmieniona dyrektywa nie zmienia zakresu EU ETS w odniesieniu do lotów wewnątrz europejskich do 2026 r. i przewiduje stosowanie mechanizmu CORSIA do lotów obsługiwanych przez operatorów statków powietrznych z siedzibą w Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG) oraz lotów między EOG a Szwajcarią i Zjednoczonym Królestwem.
- (3) Mechanizm CORSIA funkcjonuje od 2019 r. na potrzeby monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla. Ma on być stosowanym na całym świecie środkiem rynkowym, którego celem jest kompensowanie emisji dwutlenku węgla w lotnictwie międzynarodowym od stycznia 2021 r.
- (4) W dniu 27 czerwca 2018 r. Rada ICAO przyjęła pierwsze wydanie tomu IV załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w dniu 7 grudnia 1944 r. i ustanowiła tym samym międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania w zakresie ochrony środowiska dla mechanizmu CORSIA (CORSIA SARP). Unia i jej państwa członkowskie wdrażają mechanizm CORSIA od początku okresu obejmującego lata 2021–2023, zgodnie z decyzją Rady (UE) 2020/954 ⁽³⁾. Dnia 20 marca 2023 r. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przyjęła drugie wydanie CORSIA SARP. Weszło ono w życie dnia 31 lipca 2023 r. i zaczęło obowiązywać z dniem 1 stycznia 2024 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/958 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 115, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj>).

⁽³⁾ Decyzja Rady (UE) 2020/954 z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zgłoszenia dobrowolnego udziału w mechanizmie kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) od dnia 1 stycznia 2021 r. oraz wariantu wybranego do obliczania wymogów wobec przewoźników lotniczych dotyczących kompensacji w latach 2021–2023 (Dz.U. L 212 z 3.7.2020, s. 14, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/954/oj>).

- (5) Zgodnie z art. 28c dyrektywy 2003/87/WE przyjęto rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 ⁽⁴⁾ w celu tymczasowego wdrożenia przepisów dotyczących mechanizmu CORSIA na potrzeby monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych. Dyrektywę 2003/87/WE następnie zmieniono w celu należytego wdrożenia CORSIA w prawie Unii. Należy zatem zaktualizować przepisy tymczasowe ustanowione w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2019/1603 w celu dostosowania ich do najnowszych przepisów określonych w dyrektywie 2003/87/WE. Dostosowanie to wymaga odpowiedniej regulacji w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA oraz anulowania jednostek emisji na potrzeby kompensacji w ramach tego mechanizmu. Biorąc pod uwagę zakres zmian oraz dla zachowania jasności, niniejsze rozporządzenie powinno zastąpić rozporządzenie delegowane (UE) 2019/1603.
- (6) Do celów EU ETS, zgodnie z rozporządzeniami wykonawczymi Komisji (UE) 2018/2066 ⁽⁵⁾ oraz (UE) 2018/2067 ⁽⁶⁾, zastosowanie mają ustalenia dotyczące monitorowania i raportowania emisji oraz weryfikacji raportów na temat wielkości emisji. Ze względu na skuteczność administracyjną oraz w celu zminimalizowania kosztów zapewnienia zgodności z przepisami ponoszonych przez operatorów należy stosować te same przepisy w odniesieniu do wdrażania mechanizmu CORSIA ICAO, a przepisy rozbieżne ustanowić, w stosownych przypadkach, w niniejszym rozporządzeniu.
- (7) Aby zapewnić zgodność z odpowiednimi instrumentami przyjętymi przez ICAO oraz uniknąć wszelkich zakłóceń konkurencji, oprócz lotów międzynarodowych objętych załącznikiem I do dyrektywy 2003/87/WE niniejsze rozporządzenie powinno mieć również zastosowanie do lotów, które rozpoczynają się lub kończą na lotnisku znajdującym się w jednym z krajów i terytoriów zamorskich wymienionych w załączniku II do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (8) Certyfikacja partii alternatywnego paliwa lotniczego w ramach kilku systemów powinna być możliwa, jeżeli taka partia spełnia kryteria dla każdego z tych systemów. Aby zapobiec podwójnym zgłoszeniom, operatorzy statków powietrznych powinni złożyć oświadczenie zawierające wykaz wszystkich systemów dotyczących gazów cieplarnianych, w których uczestniczą, potwierdzające, że żadna ilość alternatywnego paliwa lotniczego nie jest zgłoszona więcej niż raz. W szczególności rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/2066 wprowadzono zasadę proporcjonalności w odniesieniu do przepisów dotyczących raportowania w zakresie wykorzystywania alternatywnych paliw lotniczych. Jeżeli alternatywnych paliw lotniczych nie można fizycznie przypisać na lotnisku do konkretnego lotu, operator statków powietrznych powinien zaraportować paliwo w ramach EU ETS proporcjonalnie do swoich emisji z lotów objętych EU ETS. W takim przypadku operator statków powietrznych powinien mieć możliwość zaraportowania i zgłoszenia pozostałych alternatywnych paliw lotniczych w ramach mechanizmu CORSIA.
- (9) W celu zapewnienia przejrzystości państwa członkowskie powinny przekazać odpowiednie dane Sekretariatowi ICAO zgodnie z harmonogramem określonym w niniejszym rozporządzeniu. W szczególności państwa członkowskie powinny przedłożyć wykaz administrowanych przez siebie operatorów statków powietrznych oraz wykaz weryfikatorów, którzy uzyskali akredytację CORSIA od krajowej jednostki akredytującej w danym państwie członkowskim. Ponadto na potrzeby obliczenia rocznego sektorowego współczynnika wzrostu przez Sekretariat ICAO państwa członkowskie powinny przekazać zweryfikowane dane dotyczące emisji w odniesieniu do wszystkich lotów międzynarodowych, które wykonali administrowani przez te państwa operatorzy statków powietrznych. W tej sprawozdawczości nie określa się wielkości emisji wykorzystywanej do obliczania wymogów dotyczących kompensacji w ramach mechanizmu CORSIA zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/1879 ⁽⁷⁾. Ponadto pod koniec każdego okresu CORSIA państwa członkowskie powinny również przekazać Sekretariatowi ICAO odpowiednie zweryfikowane dane dotyczące anulowania jednostek emisji, którego dokonali administrowani przez te państwa członkowskie operatorzy statków powietrznych.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1603 z dnia 18 lipca 2019 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do środków przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji lotniczych w celu wdrożenia globalnego środka rynkowego (Dz.U. L 250 z 30.9.2019, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/1603/oj).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2066 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie monitorowania i raportowania w zakresie emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 601/2012 (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/2067 z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie weryfikacji danych oraz akredytacji weryfikatorów na podstawie dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 334 z 31.12.2018, s. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2067/oj).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1879 z dnia 9 lipca 2024 r. ustanawiające zasady stosowania dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do obliczania wymogów dotyczących kompensacji do celów mechanizmu CORSIA (Dz.U. L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

- (10) Państwa członkowskie muszą uwzględnić wszelkie redukcje wynikające z wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA w 2024 r., aby obliczyć ostateczne wymogi dotyczące kompensacji do celów mechanizmu CORSIA na 2024 r. zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2024/1879. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem mieć zastosowanie do emisji i wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach CORSIA, które miały miejsce od dnia 1 stycznia 2024 r.
- (11) Aby zapewnić terminowe stosowanie przepisów określonych w niniejszym rozporządzeniu, powinno ono niezwłocznie wejść w życie.
- (12) Należy zatem uchylić rozporządzenie delegowane (UE) 2019/1603,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do operatorów statków powietrznych, którzy spełniają warunki określone w art. 12 ust. 6 akapit trzeci i czwarty dyrektywy 2003/87/WE.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących lotów międzynarodowych, zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879, które to loty wykonuje dany operator statków powietrznych w okresie sprawozdawczym i za które operator ten jest odpowiedzialny:
 - a) loty objęte załącznikiem I do dyrektywy 2003/87/WE;
 - b) loty, które rozpoczynają się lub kończą na lotnisku znajdującym się w jednym z krajów i terytoriów zamorskich wymienionych w załączniku II do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do nowego operatora statków powietrznych, począwszy od roku po spełnieniu przez niego warunków określonych w art. 12 ust. 6 akapit trzeci i czwarty dyrektywy 2003/87/WE.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „paliwo kwalifikujące się w ramach mechanizmu CORSIA” oznacza paliwo lotnicze certyfikowane jako paliwo kwalifikujące się w ramach mechanizmu CORSIA (mechanizm kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego) przez systemy certyfikacji zrównoważonego rozwoju wymienione w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) „jednostka emisji” oznacza jednostkę emisji, o której mowa w art. 11a ust. 1 dyrektywy 2003/87/WE, do celów art. 12 ust. 9 tej dyrektywy;
- 3) „program jednostek emisji” oznacza program, który dostarcza jednostki emisji.

Artykuł 3

Administrujące państwo członkowskie

1. Operator statków powietrznych, który jest wymieniony w załączniku do rozporządzenia Komisji (WE) nr 748/2009⁽⁸⁾, raportuje swoje emisje do administrującego państwa członkowskiego określonego w tym załączniku.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 748/2009 z dnia 5 sierpnia 2009 r. w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE poczynając od dnia 1 stycznia 2006 r. ze wskazaniem administrującego państwa członkowskiego dla każdego operatora statków powietrznych (Dz.U. L 219 z 22.8.2009, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/748/oj>).

2. Operator statku powietrznego, który nie jest wymieniony w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 748/2009, raportuje swoje emisje państwu członkowskiemu, które wydało jego certyfikat przewoźnika lotniczego, lub – w przypadku gdy operator nie posiada certyfikatu przewoźnika lotniczego – państwu członkowskiemu, w którym ten operator statku powietrznego posiada swoją rejestrację sądową.
3. Do dnia 30 listopada każdego roku państwa członkowskie przedkładają Sekretariatowi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wykaz operatorów statków powietrznych, którymi administrują zgodnie z ust. 1 lub 2, lub, w stosownych przypadkach, zaktualizowany wykaz.

Artykuł 4

Monitorowanie i raportowanie emisji

Operatorzy statków powietrznych monitorują i raportują emisje z lotów, o których mowa w art. 1 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, oraz podlegają takim samym wymogom jak wymogi określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/2066, o ile niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej.

Artykuł 5

Monitorowanie i raportowanie paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA

1. Operator statku powietrznego, który zamierza zgłosić redukcje wynikające z wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879, monitoruje i raportuje ilość zakupionych niemieszanych paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA (wyrażoną w tonach).
2. Do celów raportowania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA operatorzy statków powietrznych podlegają takim samym wymogom jak wymogi określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/2066, z wyjątkiem art. 53a, 54a i 54c tego rozporządzenia.
3. Jeżeli paliwo lotnicze nie jest certyfikowane jako paliwo kwalifikujące się w ramach mechanizmu CORSIA, nie stanowi paliwa kwalifikującego się w ramach tego mechanizmu i uznaje się je za lotnicze paliwo kopalne zgodnie z tabelą 1 w załączniku III do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066.
4. Operatorzy statków powietrznych określają całkowitą ilość wykorzystanych paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA, odejmując od całkowitej ilości zakupionych paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA wszelkie paliwa kwalifikujące się w ramach tego mechanizmu, które zostały sprzedane stronom trzecim.
5. Operatorzy statków powietrznych dołączają do swojego rocznego raportu na temat wielkości emisji, który należy złożyć zgodnie z art. 68 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066, oświadczenie zawierające listę wszystkich systemów emisji gazów cieplarnianych, w których uczestniczą i w których można zgłaszać redukcje wynikające z wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA lub innych alternatywnych paliw lotniczych zgodnie z definicją w art. 3 pkt 23b rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066, i w oświadczeniu tym operatorzy potwierdzają, że nie zgłoszono w ramach tych innych systemów tych samych partii paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA.
6. Operatorzy statków powietrznych raportują wykorzystanie paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA w rocznym raporcie na temat wielkości emisji, który należy przedłożyć zgodnie z art. 68 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066. Operatorzy statków powietrznych raportują następujące informacje dotyczące całego zakupionego do końca okresu sprawozdawczego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA:
 - a) rodzaj paliwa, w tym gatunek paliwa, wsad i proces konwersji;
 - b) całkowitą zgłoszoną masę niemieszanych paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA (wyrażoną w tonach) w podziale na rodzaje paliwa;
 - c) wartości emisji w całym cyklu życia;
 - d) zgłoszone redukcje wynikające z wykorzystania każdego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA, obliczone zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879;
 - e) zgłoszone całkowite redukcje wynikające z wykorzystania wszystkich paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA.
7. Operatorzy statków powietrznych dołączają również do rocznego raportu na temat wielkości emisji, który należy przedłożyć zgodnie z art. 68 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2066, informacje uzupełniające wymienione w załączniku II do niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do zgłoszonej redukcji wynikającej z wykorzystania każdego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA.
8. Operatorzy statków powietrznych zapewniają, by oni sami lub ich wyznaczeni przedstawiciele mieli prawo do audytu dokumentacji produkcyjnej wszelkich zakupionych przez nich paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA.

Artykuł 6

Weryfikacja danych dotyczących emisji i paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA

1. Weryfikacja danych dotyczących emisji, które należy raportować zgodnie z art. 4 niniejszego rozporządzenia, oraz akredytacja weryfikatorów przeprowadzających tę weryfikację podlegają takim samym wymogom jak wymogi określone rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/2067, chyba że w niniejszym rozporządzeniu określono inaczej.
2. Niezależnie od ust. 1 niniejszego artykułu weryfikatorzy przeprowadzający weryfikację danych dotyczących emisji zaraportowanych zgodnie z art. 4 niniejszego rozporządzenia oraz paliw kwalifikujących się do CORSIA zaraportowanych zgodnie z art. 5 ust. 6 niniejszego rozporządzenia, są akredytowani w tym celu zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ^(*) i niniejszym rozporządzeniem przez krajową jednostkę akredytującą państwa członkowskiego. Krajowe jednostki akredytujące określają wszelkie szczegółowe wymogi, które weryfikatorzy muszą spełnić, aby uzyskać akredytację.
3. Do celów weryfikacji wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA oraz redukcji wynikających z wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach tego mechanizmu, zaraportowanych zgodnie z art. 5 ust. 6 niniejszego rozporządzenia, przepisy art. 17 ust. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2067 nie mają zastosowania.
4. Weryfikacja wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA oraz redukcji wynikających z wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach tego mechanizmu opiera się na rejestrach zakupu paliwa, sprawozdaniach z transakcji, rejestrach mieszanek paliwowych oraz dokumentach certyfikacyjnych paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA.
5. W przypadku gdy weryfikator przeprowadza weryfikację paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA zaraportowanych zgodnie z art. 5 ust. 6, weryfikator zapewnia, by przeprowadzane działania weryfikacyjne pozwalały mu ustalić, czy osiągnięto następujące cele:
 - a) wysokość zgłaszanych redukcji wynikających z wykorzystania paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA jest zasadniczo poprawna i wiernie odzwierciedla redukcje w okresie sprawozdawczym oraz jest poparta wystarczającymi i odpowiednimi dowodami wewnętrznymi i zewnętrznymi;
 - b) zgłoszone partie paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA nie zostały zgłoszone przez operatora statków powietrznych w ramach żadnych innych dobrowolnych lub obowiązkowych systemów dotyczących gazów cieplarnianych, w których operator statków powietrznych uczestniczył (w których można zgłaszać paliwa kwalifikujące się w ramach mechanizmu CORSIA), w odpowiednim okresie CORSIA, a także w okresie CORSIA bezpośrednio poprzedzającym ten okres;
 - c) operator statków powietrznych monitorował, obliczał i raportował wykorzystanie paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA w okresie sprawozdawczym zgodnie z art. 5.
6. W przypadku gdy weryfikator przeprowadza weryfikację paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA zaraportowanych zgodnie z art. 5 ust. 6, zakres weryfikacji obejmuje następujące elementy:
 - a) wszelkie wewnętrzne procedury operatora statków powietrznych dotyczące paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA, w tym kontrole operatora statków powietrznych mające na celu zapewnienie, by zgłoszone paliwa kwalifikujące się w ramach mechanizmu CORSIA były certyfikowane jako takie przez systemy certyfikacji zrównoważonego rozwoju wymienione w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
 - b) kontrole, czy nie dochodzi do podwójnego zgłaszania tych samych partii paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA lub innego alternatywnego paliwa lotniczego, a w szczególności, czy zakupione paliwo kwalifikujące się w ramach mechanizmu CORSIA lub inne alternatywne paliwa lotnicze nie zostały zgłoszone jako wykorzystane we wcześniejszym raporcie lub w innym systemie dotyczącym gazów cieplarnianych. Wszelkie niezgodności wykraczające poza tę obowiązkową kontrolę należy uwzględnić w sprawozdaniu z weryfikacji do dalszego rozpatrzenia przez państwo członkowskie;
 - c) ocenę ryzyka związanego z weryfikacją wraz z wprowadzeniem odpowiednich zmian w planie weryfikacji;
 - d) ocenę, czy istnieje dostateczny dostęp do odpowiednich informacji wewnętrznych i zewnętrznych, aby mieć wystarczającą pewność co do każdego zgłoszenia paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

7. W przypadku gdy weryfikator przeprowadza weryfikację paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA raportowanych zgodnie z art. 5 ust. 6 niniejszego rozporządzenia, sprawozdanie z weryfikacji sporządzone na podstawie art. 27 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/2067 zawiera potwierdzenie, że przeprowadzono kontrole, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, a także ustalenia dotyczące celów, o których mowa w ust. 5 niniejszego artykułu.

8. Do dnia 30 listopada każdego roku państwa członkowskie przedkładają Sekretariatowi ICAO wykaz weryfikatorów akredytowanych przez krajową jednostkę akredytującą tego państwa członkowskiego, o której mowa w ust. 2, lub, w stosownych przypadkach, zaktualizowany wykaz.

Artykuł 7

Raportowanie anulowania jednostek emisji

1. W przypadku gdy ilość w ramach całkowitego ostatecznego wymogu kompensacji CO₂ zgłoszona przez państwa członkowskie zgodnie z art. 4 ust. 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879 nie jest równa zeru, operatorzy statków powietrznych przedkładają swojemu administrującemu państwu członkowskiemu raport na temat anulowania jednostek emisji, który jest weryfikowany zgodnie z art. 8 niniejszego rozporządzenia, oraz kopię powiązanego sprawozdania z weryfikacji do dnia 30 kwietnia 2025 r. w odniesieniu do okresu CORSIA obejmującego lata 2021–2023 oraz do dnia 30 kwietnia 2028 r. w odniesieniu do okresu CORSIA obejmującego lata 2024–2026.

2. Raport na temat anulowania jednostek emisji zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia.

3. Aby można było raportować jednostki emisji jako anulowane, operatorzy statków powietrznych anulują jednostki emisji w rejestrze wyznaczonym przez program jednostek emisji i zwracają się do każdego rejestru programu jednostek emisji o udostępnienie na ogólnodostępnej stronie internetowej rejestru informacji na temat każdej anulowanej jednostki emisji operatora statków powietrznych w danym okresie CORSIA. W przypadku każdej partii anulowanych jednostek emisji informacje obejmują co najmniej skonsolidowane informacje identyfikacyjne wymienione w pkt 5 lit. a)–i) oraz l) załącznika III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 8

Weryfikacja raportów na temat anulowania jednostek emisji

1. Weryfikacja raportów na temat anulowania jednostek emisji, które to raporty złożono zgodnie z art. 7 niniejszego rozporządzenia, oraz akredytacja weryfikatorów przeprowadzających tę weryfikację podlegają takim samym wymogom jak wymogi określone rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/2067, chyba że w niniejszym rozporządzeniu określono inaczej.

2. Niezależnie od ust. 1 niniejszego artykułu weryfikatorzy przeprowadzający weryfikację raportów na temat anulowania jednostek emisji, które to raporty złożono zgodnie z art. 7 niniejszego rozporządzenia, są akredytowani w tym celu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 i niniejszym rozporządzeniem przez krajową jednostkę akredytującą państwa członkowskiego. Krajowe jednostki akredytujące określają wszelkie szczegółowe wymogi, które weryfikatorzy muszą spełnić, aby uzyskać akredytację.

3. W przypadku wszystkich weryfikacji raportów na temat anulowania jednostek emisji wymagany jest wystarczający poziom pewności.

4. Weryfikator upewnia się, że przeprowadzone działania weryfikacyjne pozwalają mu ustalić, czy osiągnięto następujące cele:

- a) operator statku powietrznego prawidłowo raportował anulowanie jednostek emisji zgodnie z art. 7;
- b) raportowana liczba anulowanych jednostek emisji jest wystarczająca, aby spełnić całkowite ostateczne wymogi dotyczące kompensacji obowiązujące operatora statków powietrznych, zgłoszone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 4 ust. 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879, w odniesieniu do odpowiedniego okresu CORSIA, a operator statku powietrznego może wykazać wyłączone prawo użytkowania takich anulowanych jednostek emisji;
- c) jednostki emisji anulowane przez operatora statku powietrznego w celu spełnienia ostatecznych wymogów dotyczących kompensacji nie zostały wykorzystane przez operatora statku powietrznego do skompensowania żadnych innych emisji.

5. Zakres weryfikacji odzwierciedla czas oraz informacje objęte raportem na temat anulowania jednostek emisji, a weryfikator potwierdza, że anulowane jednostki emisji wykorzystane do spełnienia ostatecznych wymogów dotyczących kompensacji obowiązujących operatora statków powietrznych nie zostały wykorzystane do skompensowania żadnych innych emisji.
6. Przeprowadzając weryfikację, weryfikatorzy nie polegają na pobieraniu próbek.
7. W przypadku gdy weryfikatorzy przeprowadzają wyłącznie weryfikację raportu na temat anulowania jednostek emisji, mogą zdecydować o nieprzeprowadzaniu wizyty na miejscu. Decyzja ta opiera się na wynikach analizy ryzyka i podejmuje się ją po ustaleniu, że można uzyskać zdalny dostęp do wszystkich istotnych danych. Weryfikatorzy bez zbędnej zwłoki informują operatora statku powietrznego o swojej decyzji.
8. Sprawozdanie z weryfikacji powiązane z raportem na temat anulowania jednostek emisji zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku IV.

Artykuł 9

Przekazywanie danych przez państwa członkowskie do ICAO

1. Aby ułatwić obliczanie sektorowego współczynnika wzrostu, państwa członkowskie do dnia 31 lipca każdego roku przekazują Sekretariatowi ICAO odpowiednie dane, które zostały zaraportowane zgodnie z art. 14 dyrektywy 2003/87/WE i zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Przed przekazaniem tych danych właściwe organy przeprowadzają kontrole rzędu wielkości danych, które mają być przekazane. Jednocześnie państwa członkowskie przekazują te dane Komisji. W stosownych przypadkach takie istotne dane zawierają co najmniej informacje wymienione w załączniku V do niniejszego rozporządzenia.
2. Na wniosek państwa członkowskiego Komisja może zwrócić się o pomoc do Eurocontrol w celu poprawy dokładności danych dotyczących emisji, mając na uwadze ich przekazanie zgodnie z ust. 1.
3. Jeżeli właściwe państwo członkowskie, weryfikator lub operator statków powietrznych odkryje błąd w danych zaraportowanych przez operatora statków powietrznych, a zaraportowane dane zostały już przekazane zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, państwo członkowskie aktualizuje te dane w celu skorygowania błędu. Państwo członkowskie ocenia wszelkie skutki w odniesieniu do obowiązujących operatora statków powietrznych wymogów dotyczących kompensacji obliczonych zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879 w poprzednich latach i w razie potrzeby dokonuje korekty w celu zrekompensowania błędu w okresie CORSIA, w którym wykryto błąd.
4. Państwa członkowskie przekazują Sekretariatowi ICAO informacje na temat anulowania jednostek emisji do dnia 31 lipca 2025 r. w odniesieniu do okresu CORSIA obejmującego lata 2021–2023 oraz do dnia 31 lipca 2028 r. w odniesieniu do okresu CORSIA obejmującego lata 2024–2026. Przed przekazaniem tych danych właściwe organy przeprowadzają kontrole rzędu wielkości danych, które mają być przekazane. Jednocześnie państwa członkowskie przekazują te dane Komisji. Przekazane dane zawierają co najmniej informacje wymienione w załączniku VI.

Artykuł 10

Uchylenie

Rozporządzenie delegowane (UE) 2019/1603 traci moc.

Odesłania do uchylonego rozporządzenia delegowanego traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku VII.

*Artykuł 11***Przepis przejściowy**

Emisje i wykorzystanie paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA, które wystąpiły od dnia 1 stycznia 2024 r., są monitorowane, raportowane i weryfikowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

*Artykuł 12***Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania**

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 20 maja 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

Systemy certyfikacji zrównoważonego rozwoju zatwierdzone w ramach mechanizmu CORSIA

- 1) International Sustainability & Carbon Certification (Międzynarodowy certyfikat zrównoważonego rozwoju i węgla, ISCC)
- 2) Roundtable on Sustainable Biomaterials (Okrągły stół ds. zrównoważonych biomateriałów, RSB)
- 3) ClassNK SCS (Zrównoważony system certyfikacji ClassNK)

ZAŁĄCZNIK II

Minimalna treść informacji uzupełniających do rocznego raportu operatora statków powietrznych na temat wielkości emisji z uwzględnieniem redukcji wynikających z wykorzystania każdego zgłoszonego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA

- 1) Informacje o operatorach statków powietrznych oraz informacje sprawozdawcze:
 - a) nazwa operatora statków powietrznych;
 - b) adres operatora statków powietrznych;
 - c) rok sprawozdawczy.
- 2) Data zakupu paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA.
- 3) Identyfikacja producenta paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA:
 - a) nazwa producenta paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA;
 - b) adres producenta paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA.
- 4) Wyprodukowanie paliwa:
 - a) data produkcji paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA;
 - b) lokalizacja produkcji paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA;
 - c) numer identyfikacyjny każdej partii paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA;
 - d) masa każdej wyprodukowanej partii paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA.
- 5) Rodzaj paliwa:
 - a) rodzaj paliwa (tj. Jet-A, Jet-A1, TS-1, paliwo do silników odrzutowych nr 3, Jet-B, benzyna lotnicza);
 - b) wsad wykorzystany do tworzenia paliwa niemieszanego kwalifikującego się CORSIA;
 - c) proces konwersji wykorzystywany do wytworzenia paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA.
- 6) Zakupione paliwo:
 - a) proporcja zakupionych partii niemieszanego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w zaokrągleniu do najbliższego %);
 - b) całkowita masa każdej partii niemieszanego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w tonach);
 - c) masa zakupionego niemieszanego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w tonach).
- 7) Dowody na to, że paliwo kwalifikuje się w ramach mechanizmu CORSIA zgodnie z art. 2 pkt 1, tj. ważny dokument certyfikacji paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA.
- 8) Wartości emisji w całym cyklu życia paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA, określone w dokumencie certyfikacyjnym dotyczącym paliwa kwalifikującego się w ramach tego mechanizmu:
 - a) wartość emisji w całym cyklu życia (LCEF) dla danego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA, która jest równa sumie pkt 8 lit. b) i c) (w g CO₂e/MJ w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej);
 - b) wartość podstawowej oceny cyklu życia (LCA) dla danego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w g CO₂e/MJ w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej);
 - c) wartość pośredniej zmiany użytkowania gruntów (ILUC) dla danego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w g CO₂e/MJ w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej);
- 9) Nabywca pośredni:
 - a) nazwa nabywcy pośredniego;
 - b) adres nabywcy pośredniego.
- 10) Strona odpowiedzialna za wysyłkę paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA do przedsiębiorstwa zajmującego się mieszaniami paliw:
 - a) nazwa strony odpowiedzialnej za wysyłkę paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA do przedsiębiorstwa zajmującego się mieszaniami paliw;
 - b) adres strony odpowiedzialnej za wysyłkę paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA do przedsiębiorstwa zajmującego się mieszaniami paliw.

- 11) Przedsiębiorstwo zajmujące się mieszaniem paliw:
 - a) nazwa strony odpowiedzialnej za mieszanie paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA z paliwem lotniczym;
 - b) adres strony odpowiedzialnej za mieszanie paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA z paliwem lotniczym.
 - 12) Miejsce, w którym paliwo niemieszanego kwalifikujące się w ramach mechanizmu CORSIA jest mieszane z paliwem lotniczym.
 - 13) Data otrzymania paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA przez przedsiębiorstwo zajmujące się mieszaniem paliw.
 - 14) Masa otrzymanego paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w tonach).
 - 15) Mieszanka paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA i paliwa lotniczego (w zaokrągleniu do najbliższego %).
 - 16) Dokumentacja, która potwierdza, że partia lub partie paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA zostały zmieszane z paliwem lotniczym (np. wydany po zmieszaniu certyfikat analizy paliwa mieszanego).
 - 17) Masa paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w tonach).
-

ZAŁĄCZNIK III

Minimalna treść raportu na temat anulowania jednostki emisji składanego przez operatora statków powietrznych do administrującego państwa członkowskiego

- 1) Informacje o operatorze statków powietrznych:
 - a) nazwa operatora statków powietrznych;
 - b) adres operatora statków powietrznych;
 - c) dane kontaktowe osoby w przedsiębiorstwie operatora statków powietrznych odpowiedzialnej za raport na temat anulowania jednostek emisji;
 - d) niepowtarzalny identyfikator operatora statków powietrznych;
 - e) administrujące państwo członkowskie.
- 2) Rok lub lata w zgłoszonym okresie CORSIA, dla których w tym raporcie uzgodniono wymogi dotyczące kompensacji.
- 3) Całkowite ostateczne wymogi dotyczące kompensacji (w tonach) obowiązujące operatora statków powietrznych, zgodnie z informacjami przekazanymi przez państwo członkowskie na podstawie z art. 4 ust. 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879.
- 4) Całkowita liczba anulowanych jednostek emisji w celu uzgodnienia całkowitych ostatecznych wymogów dotyczących kompensacji, określonych w pkt 3.
- 5) Skonsolidowane informacje identyfikacyjne dla każdej partii anulowanych jednostek emisji:
 - a) liczba anulowanych jednostek emisji;
 - b) początek numerów seryjnych;
 - c) końcówka numerów seryjnych;
 - d) data anulowania;
 - e) program jednostek emisji;
 - f) rodzaj jednostki;
 - g) państwo przyjmujące;
 - h) metodyka;
 - i) dowód kwalifikowalności daty jednostki;
 - j) nazwa rejestru jednostek emisji;
 - k) niepowtarzalny identyfikator rachunku w rejestrze, na którym partia została anulowana;
 - l) operator statków powietrznych, w którego imieniu jednostka została anulowana;
 - m) niepowtarzalny identyfikator rachunku w rejestrze, z którego zainicjowano anulowanie.

ZAŁĄCZNIK IV

Minimalna treść sprawozdania z weryfikacji powiązanego z raportem na temat anulowania jednostek emisji, składanego przez operatora statków powietrznych do administrującego państwa członkowskiego

- 1) Nazwiska weryfikatora i członków zespołu weryfikacyjnego.
 - 2) Przydział czasowy (w tym wszelkie zmiany i daty).
 - 3) Zakres weryfikacji.
 - 4) Główne wyniki oceny bezstronności i unikania konfliktów interesów.
 - 5) Kryteria, na podstawie których zweryfikowano raport na temat anulowania jednostek emisji;
 - 6) Informacje i dane operatora statków powietrznych wykorzystane przez zespół weryfikacyjny do krzyżowej kontroli informacji oraz przeprowadzenia innych działań weryfikacyjnych.
 - 7) Kluczowe ustalenia z analizy strategicznej i oceny ryzyka.
 - 8) Zidentyfikowane niezgodności i nieprawidłowości (w tym opis sposobu ich skorygowania).
 - 9) Wnioski z weryfikacji raportu na temat anulowania jednostek emisji (w tym wniosek dotyczący każdego z celów weryfikacji wymienionych w art. 8 ust. 4).
 - 10) Uzasadnienia wniosków z weryfikacji sformułowanych przez zespół weryfikacyjny.
 - 11) Wyniki niezależnego przeglądu, imię i nazwisko osoby dokonującej niezależnego przeglądu.
 - 12) Wnioski z weryfikacji.
-

ZAŁĄCZNIK V

Treść raportu składanego przez państwo członkowskie Sekretariatowi ICAO

CZĘŚĆ 1

Roczny raport na temat wielkości emisji składany przez państwo członkowskie Sekretariatowi ICAO

- 1) Całkowite roczne emisje CO₂ dla każdej pary państw, agregowane dla wszystkich operatorów statków powietrznych, którzy składają raport do państwa członkowskiego.
- 2) Całkowite roczne emisje CO₂ dla każdego operatora statków powietrznych, który składa raport do państwa członkowskiego:
 - a) całkowite roczne emisje CO₂ dla każdego operatora statków powietrznych, który składa raport do państwa członkowskiego (w tonach);
 - b) wskazanie, czy zastosowano narzędzie do szacowania emisji.
- 3) Całkowite zsumowane roczne emisje CO₂ dla wszystkich par państw podlegających wymogom dotyczącym kompensacji dla każdego operatora statków powietrznych przedkładającego raporty państwu członkowskiemu (w tonach) do celów obliczenia rocznego sektorowego współczynnika wzrostu CORSIA zgodnie z definicją w art. 2 pkt 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879. Są to emisje z lotów międzynarodowych między wszystkimi państwami wymienionymi w dokumencie zatytułowanym „CORSIA States for Chapter 3 State Pairs”, publikowanym corocznie przez Sekretariat ICAO.
- 4) Całkowite zsumowane roczne emisje CO₂ dla wszystkich par państw niepodlegających wymogom dotyczącym kompensacji dla każdego operatora statków powietrznych przedkładającego raporty państwu członkowskiemu (w tonach). Są to emisje z lotów międzynarodowych innych niż wymienione w pkt 3.

CZĘŚĆ 2

Informacje uzupełniające dotyczące paliw kwalifikujących się w ramach mechanizmu CORSIA do rocznego raportu na temat wielkości emisji składanego przez państwo członkowskie Sekretariatowi ICAO

- 1) Produkcja:
 - a) rok produkcji zgłoszonego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA;
 - b) producent paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA;
 - c) miejsce produkcji paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA.
- 2) Partia paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA:
 - a) numer lub numery partii każdego zgłoszonego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA;
 - b) całkowita masa każdej partii paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w tonach).
- 3) Zgłoszone paliwo kwalifikujące się w ramach mechanizmu CORSIA:
 - a) rodzaje paliwa (tj. rodzaj paliwa, wsad i proces konwersji);
 - b) całkowita masa paliwa niemieszanego kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w tonach) według rodzaju paliwa, zgłoszona przez wszystkich operatorów statków powietrznych przedkładających raporty administrującemu państwu członkowskiemu;
 - c) wartość emisji w całym cyklu życia (LCEF) danego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA.
- 4) Całkowite zgłoszone redukcje wynikające z wykorzystania paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w tonach) według rodzaju paliwa.
- 5) Całkowite redukcje zgłoszone przez wszystkich operatorów statków powietrznych przedkładających raporty administrującemu państwu członkowskiemu, wynikające z wykorzystania całego paliwa kwalifikującego się w ramach mechanizmu CORSIA (w tonach).

ZAŁĄCZNIK VI

Treść raportu na temat anulowania jednostek emisji składanego przez państwo członkowskie Sekretariatowi ICAO

- 1) Operatorzy statków powietrznych administrowani przez państwo członkowskie wraz z wymogami dotyczącymi kompensacji w raportowanym okresie CORSIA.
- 2) Rok lub lata w raportowanym okresie CORSIA, w odniesieniu do których w tym raporcie uzgodniono wymogi dotyczące kompensacji.
- 3) Całkowite łączne wymogi dotyczące kompensacji (w tonach) obowiązujące operatorów statków powietrznych, zgodnie z informacjami przekazanymi przez państwo członkowskie na podstawie z art. 4 ust. 7 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1879.
- 4) Całkowita łączna liczba anulowanych jednostek emisji w celu uzgodnienia całkowitych ostatecznych wymogów dotyczących kompensacji określonych w pkt 3.
- 5) Skonsolidowane informacje identyfikacyjne dla każdej partii anulowanych jednostek emisji:
 - a) liczba anulowanych jednostek emisji;
 - b) początek numerów seryjnych;
 - c) koniec numerów seryjnych;
 - d) data anulowania;
 - e) program jednostek emisji;
 - f) rodzaj jednostki;
 - g) państwo przyjmujące;
 - h) metodyka;
 - i) dowód kwalifikowalności daty jednostki;
 - j) nazwa rejestru jednostek emisji.

ZAŁĄCZNIK VII

Tabela korelacji

Rozporządzenie delegowane (UE) 2019/1603	Niniejsze rozporządzenie
Art. 1 ust. 1	Art. 1 ust. 1
Art. 1 ust. 2	Art. 1 ust. 1
Art. 2 ust. 1	Art. 1 ust. 2
Art. 2 ust. 2	—
Art. 2 ust. 3	—
Art. 2 ust. 4	Art. 1 ust. 2
Art. 3 ust. 1	Art. 4
Art. 3 ust. 2	—
Art. 4	Art. 6 ust. 1
Art. 5	Art. 3 ust. 1 i 2
Art. 6	Art. 9 ust. 2
Art. 7	Art. 9 ust. 1
Art. 8	—