P9_TA(2024)0205

Contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 10 de abril de 2024, sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

(C/2025/1313)

O Parlamento Europeu,

— Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2023)0441),

— Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e os artigos 91.º, n.º 1, e 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a Comissão apresentou a proposta ao Parlamento (C9-0305/2023),

— Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

— Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ([1]),

— Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ([2]),

— Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,

— Tendo em conta as deliberações conjuntas da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e da Comissão dos Transportes e do Turismo, nos termos do artigo 58.º do seu Regimento,

— Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A9-0070/2024),

1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;

2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;

3. Encarrega a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

([1]) JO C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj.
([2]) Ainda não publicado no Jornal Oficial.

P9_TC1-COD(2023)0266

Posição do Parlamento Europeu aprovada em primeira leitura em 10 de abril de 2024 tendo em vista a adoção do Regulamento (UE) 2024/... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1, e o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ([1]),

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ([2]),

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) Apoiar os esforços para melhorar a sustentabilidade e a eficiência do sistema de transportes da União é uma condição prévia para manter uma trajetória estável rumo à neutralidade climática ***o mais tardar*** até 2050, tendo simultaneamente em devida conta a necessidade de ***garantir uma transição justa e inclusiva,*** preservar o crescimento contínuo e ***reforçar*** a competitividade do setor europeu. **[Alt. 1]**

(2) A contabilização das emissões de gases com efeito de estufa é utilizada em vários setores económicos – incluindo os transportes – para quantificar os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de atividades específicas de empresas e pessoas. Uma melhor informação sobre o desempenho dos serviços de transporte é um instrumento poderoso para ***reduzir a pegada de carbono dos contratos públicos,*** criar os incentivos adequados para que os utilizadores dos transportes façam escolhas mais sustentáveis e para influenciar as decisões comerciais dos organizadores e operadores de transportes. Dados fiáveis e comparáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa são o requisito subjacente para criar esses incentivos e, assim, estimular a mudança de comportamentos tanto dos consumidores como das empresas, contribuindo para os objetivos do Pacto Ecológico Europeu ~~([3])~~ no domínio dos transportes e da Lei Europeia em matéria de Clima. **[Alt. 2]**

(3) Não obstante o interesse crescente das partes interessadas do setor dos transportes, a adoção global da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte continua a ser muito limitada. Na maioria dos casos, os utilizadores não obtêm informações exatas sobre o desempenho dos serviços de transporte e os organizadores e operadores de serviços de transporte não calculam nem divulgam as suas emissões. A adoção da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa é desproporcionadamente baixa, sobretudo entre as pequenas e médias empresas (PME), que representam a grande maioria das empresas que oferecem serviços de transporte no mercado da UE. ***Na verdade, as PME enfrentam uma quantidade desproporcionalmente maior de encargos financeiros e burocráticos quando decidem contabilizar as suas emissões de gases com efeito de estufa.*** **[Alt. 3]**

(4) Em 2011, a Comissão Europeia adotou o Livro Branco sobre os transportes ([4]), que apresenta uma visão para o futuro do sistema de transportes da UE e define uma agenda política para fazer face aos desafios futuros relacionados com os transportes, em especial a necessidade de manter e desenvolver a mobilidade e reduzir consideravelmente a pegada de carbono das operações de transporte e logística.

([1]) JO C de, p..
([2]) JO C de, p..
([3]) ~~Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: «Pacto Ecológico Europeu», COM(2019) 640 final.~~
([4]) Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos, COM(2011)0144 final.

(5) ***A comunicação da Comissão sobre*** a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de dezembro de 2020 ~~(5)~~ refere incentivos para a escolha das opções de transporte mais sustentáveis dentro de cada modo de transporte e entre os mesmos***, com uma forte ênfase na transição para o transporte ferroviário, tanto para os passageiros como para as mercadorias, incluindo metas concretas para ambos, tais como contributos concretos para o papel do setor dos transportes na consecução da meta vinculativa ao abrigo do direito da União prevista no Regulamento (UE) 2021/1119*** [6] ***do Parlamento Europeu e do Conselho, de reduzir as emissões líquidas de gases com efeito de estufa em pelo menos 55 % em relação aos níveis de 1990 até 2030, bem como do objetivo de alcançar a neutralidade climática em toda a economia o mais tardar até 2050***. Estes incentivos incluem o estabelecimento de um quadro europeu para a medição harmonizada das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes e da logística, baseado em padrões reconhecidos mundialmente, que possam, então, ser utilizados para fornecer às empresas e aos utilizadores finais uma estimativa da pegada de carbono das suas escolhas e aumentar a procura por parte dos utilizadores finais e dos consumidores ao optarem por soluções de transporte e de mobilidade mais sustentáveis, ***incluindo a entrega de encomendas,*** sem ter de passar pelas soluções mais radicais. **[Alt. 4]**

(5-A) A maior parte dos gases com efeito de estufa relacionados com o transporte e a logística são emitidos durante o funcionamento dos veículos, a produção de vetores energéticos e o fabrico dos veículos. **[Alt. 5]**

(6) Por conseguinte, o estabelecimento de regras harmonizadas para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte de mercadorias e de passageiros é adequado para obter valores comparáveis relativamente às emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte e para evitar informações enganosas sobre o seu desempenho resultantes da possibilidade de escolher entre várias metodologias de cálculo das emissões e dados de entrada. Essas regras devem assegurar condições de concorrência equitativas entre ***as entidades de transporte da UE e as entidades de transporte de países terceiros, bem como entre*** os modos de transporte, os segmentos e as redes nacionais da União. Também devem ajudar a criar incentivos à mudança de comportamentos ~~tanto das~~***entre os organismos públicos, as*** empresas ~~como dos~~***e outros*** utilizadores para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos serviços de transporte, através da adoção e utilização de dados comparáveis e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa. **[Alt. 6]**

(7) O presente regulamento deve ***prever um quadro de referência para a divulgação das emissões de gases com efeito de estufa numa base voluntária ou contratual ou devido a obrigações decorrentes do direito da União e do direito nacional. Deve ainda*** disponibilizar um quadro de referência para outras medidas de redução das emissões que possam ser adotadas pelas autoridades públicas e pelo setor a título complementar, nomeadamente sempre que sejam estabelecidas cláusulas de transparência em matéria de gases com efeito de estufa nos contratos de transporte, prestadas informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa de uma opção de viagem ou de entrega aos passageiros ou utilizadores ou definidos critérios relacionados com o clima aplicáveis aos processos de adjudicação de contratos públicos ecológicos. ***No caso do comércio eletrónico e da entrega de encomendas, tal facilitaria o cumprimento do requisito de indicar, juntamente com as informações atuais sobre a data estimada de entrega, o preço associado e as emissões associadas a cada opção.*** **[Alt. 7]**

(8) Apesar dos benefícios decorrentes de uma maior transparência no desempenho dos serviços de transporte, a aplicação obrigatória do presente regulamento a todas as entidades que prestam serviços de transporte no mercado da União seria desproporcionada e conduziria a custos e encargos excessivos. Por conseguinte, o presente regulamento só deve ser aplicável às entidades que decidam, ou estejam vinculadas por outros regimes legislativos e não legislativos pertinentes, calcular e divulgar dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte de mercadorias ou de passageiros com partida ou destino no território da União, inclusivamente os serviços cuja origem ou destino se situem num país terceiro. ***Com efeito, a fim de garantir a contabilização de todos os serviços de transporte pertinentes, bem como condições de concorrência equitativas entre as entidades de transporte da UE e as entidades de transporte de países terceiros, o presente regulamento deve aplicar-se aos serviços de transporte que se iniciem e terminem fora do território da União, mas que parem na União para embarcar ou desembarcar passageiros ou carregar ou descarregar mercadorias.*** **[Alt. 8]**

(9) O presente regulamento ~~não~~ deve ser aplicável aos intermediários de dados, como os que oferecem serviços de mobilidade digital multimodal, ~~sempre que estes não calculem diretamente os~~***bem como serviços digitais de navegação e serviços de planeamento de rotas de viagem, quando calculam*** dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, ~~mas apenas divulguem~~***nomeadamente quando combinam*** dados sobre essas emissões fornecidos por uma entidade envolvida ou por outra pessoa singular ou coletiva pertinente. ~~No entanto,~~ Os intermediários de dados ***que não calculam dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, mas que apenas divulgam dados sobre essas emissões*** devem estar vinculados por regras pertinentes relativas à comunicação e transparência dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa divulgados para assegurar a comparabilidade desses dados no mercado ***e entre modos de transporte***. **[Alt. 9]**

---

(5) ~~Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro, COM(2020) 789 final.~~

(6) ***Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.o 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).***

(9-A) Os intermediários de dados que disponibilizam serviços de mobilidade digital multimodal apresentam várias opções aos consumidores com base no tempo de viagem, nos custos conexos e no modo de deslocação. Estes intermediários de dados devem igualmente estar habilitados a fornecer aos consumidores informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa de uma determinada viagem. Por conseguinte, as entidades em causa ou outras pessoas singulares ou coletivas pertinentes devem ser obrigadas a facultar essas informações aos intermediários de dados. **[Alt. 10]**

(10) O presente regulamento não deve ser aplicável sempre que o cálculo e a divulgação das emissões de gases com efeito de estufa sejam efetuados de forma agregada. Tal inclui as situações em que a divulgação obrigatória de informações relacionadas com o ambiente para a comunicação de informações sobre sustentabilidade e a compilação de contas do ambiente para fins estatísticos decorrem de outras regras da União, como as previstas na Diretiva Comunicação de Informações sobre Sustentabilidade das Empresas ([7]) e no Regulamento relativo às contas económicas europeias do ambiente ([8]). Em contrapartida, as informações obtidas com base no presente regulamento podem contribuir para a elaboração de relatórios consolidados sobre as emissões exigidos nos termos de outra legislação da União aplicável, desde que as respetivas metodologias e os dados recolhidos sejam suficientemente compatíveis.

(10-A)
Quaisquer alegações efetuadas com base nos dados de saída comunicados em conformidade com o presente regulamento devem estar em plena conformidade com a Diretiva (UE) (…..)/(….) relativa à fundamentação e à comunicação de alegações ambientais explícitas (Diretiva Alegações Ecológicas), bem como com a Diretiva (…..)/(….) que altera as Diretivas 2005/29/CE e 2011/83/UE no que diz respeito à capacitação dos consumidores para a transição ecológica através de uma melhor proteção contra práticas desleais e de melhor informação. **[Alt. 11]**

(11) Um dos aspetos fundamentais do quadro harmonizado da União estabelecido pelo presente regulamento é a utilização de uma metodologia adequada para calcular as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. A metodologia deve assegurar que os cálculos das emissões efetuados ao longo de uma cadeia de transportes geram dados comparáveis e exatos sobre as emissões de gases com efeito de estufa, seguindo um único conjunto de etapas metodológicas. Também deve ter devidamente em conta as necessidades do mercado dos transportes, a fim de evitar uma complexidade desnecessária, encargos e custos excessivos***, sobretudo para as PME,*** e ser aceite pelas partes interessadas. **[Alt. 12]**

(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de Normalização ([9]) em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, ~~foi escolhida como~~***deve ser*** a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte***, do poço às rodas,*** nos termos do presente regulamento. A análise demonstrou que a norma ISO 14083:2023 é a mais relevante e proporcional para a consecução dos objetivos do presente regulamento***, nomeadamente pela sua rápida aceitação por parte do mercado e pela comparabilidade dos dados proporcionada***. A quantificação das emissões é efetuada numa base do poço às rodas, o que inclui as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do fornecimento de energia de veículos e da utilização de veículos durante as operações de transporte e de plataforma. **[Alt. 13]**

(12-A)
A norma EN ISO 14083:2023 tem as suas limitações, nomeadamente o facto de não considerar as emissões de gases com efeito de estufa de todo o ciclo de vida dos serviços de transporte. Por conseguinte, a Comissão deve avaliar a possibilidade de alargar o âmbito da metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte num futuro próximo, de modo a abranger o cálculo e a comunicação das emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida dos serviços de transporte. A metodologia futura deve ter em conta a adoção de veículos com nível nulo de emissões e o disposto no artigo 14.º, n.º 5, da Diretiva 2003/87/CE. Para o efeito, a Comissão deve ter em conta os esforços em curso, como a norma ISO 14067:2018 e a regulamentação que estabelece as categorias de produtos relativas aos serviços de transporte, previstas no Sistema Internacional de Declarações Ambientais de Produtos. **[Alt. 14]**

(12 Bnacionais de normalização dos Estados Membros, deve esforçar se por proporcionar ao setor dos transportes o acesso à norma ISO 14083:2023 ou à norma equivalente europeia, a CEN ISO 14083, de forma gratuita para as micro, pequenas e médias empresas («PME»), tal como definidas na Recomendação 2003/361/CE da Comissão. As normas devem estar acessíveis na sua versão que faz fé e em todas as línguas oficiais da União, a fim de tornar o presente regulamento mais acessível a todos os que por ele são abrangidos. **[Alt. 111]**

([7]) Diretiva (UE) 2022/2464 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, que altera o Regulamento (UE) n.º 537/2014, a Diretiva 2004/109/CE, a Diretiva 2006/43/CE e a Diretiva 2013/34/UE no que diz respeito ao relato de sustentabilidade das empresas (JO L 322 de 16.12.2022, p. 15)

([8]) Regulamento (UE) n.º 691/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2011, relativo às contas económicas europeias do ambiente (JO L 192 de 22.7.2011, p. 1).

([9]) https://www.cencenelec.eu.

(12-C)
O artigo 2.º do TUE prevê que a União Europeia se baseia no princípio do Estado de direito, que exige o livre acesso de todas as pessoas singulares ou coletivas da União Europeia ao direito da UE, e que os particulares devem poder conhecer sem ambiguidade os seus direitos e as suas obrigações (Acórdão de 22 de fevereiro de 2022, Stichting Rookpreventie Jeugd e o., C 160/20, n.º 41). Este livre acesso deve, nomeadamente, permitir a qualquer pessoa a quem a legislação se destina a proteger verificar, dentro dos limites permitidos por lei, se os destinatários das regras previstas por essa lei respeitam efetivamente essas regras. Assim, pelos efeitos que lhe são conferidos pela legislação da UE, uma norma harmonizada pode especificar os direitos conferidos aos particulares, bem como as suas obrigações, e essas especificações podem ser necessárias para que estes possam verificar se um determinado produto ou serviço cumpre efetivamente os requisitos dessa legislação. **[Alt. 112]**

(12-D)
No seu acórdão de 27 de outubro de 2016 no processo C 613/14, o Tribunal de Justiça declarou que uma norma harmonizada, adotada com base numa diretiva e cujas referências foram publicadas no **Jornal Oficial da União Europeia*****, faz parte do direito da UE devido aos seus efeitos jurídicos. No seu acórdão de 5 de março de 2024 no processo C 588/21 P, o Tribunal de Justiça declarou a existência de um interesse público superior, na aceção do artigo 4.º, n.º 2, último período, do Regulamento n.º 1049/2001, decorrente dos princípios do Estado de direito, da transparência, da abertura e da boa governação, e que justifica a divulgação de normas harmonizadas específicas, uma vez que essas normas fazem parte do direito da UE devido aos seus efeitos jurídicos.*** **[Alt. 113]**

(12-E) Considera-se, em geral, que as emissões ao longo de todo o ciclo de vida incluem as emissões de gases com efeito de estufa do poço às rodas e as emissões da produção, manutenção e eliminação de veículos, bem como das infraestruturas, na medida do necessário, tal como definido na Recomendação (UE) 2021/2279 da Comissão. Por razões de proporcionalidade e a fim de limitar a complexidade administrativa e os custos de aplicação, para efeitos do presente regulamento as infraestruturas não devem ser incluídas na avaliação das emissões ao longo do ciclo de vida. **[Alt. 16]**

(13) Há que ter em atenção para não se desviar das escolhas metodológicas originais da norma EN ISO 14083:2023, a fim de evitar incoerências no cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte no mercado, especialmente no contexto das cadeias de transporte internacionais. No entanto, é conveniente avaliar periodicamente a necessidade de um eventual ajustamento da norma EN ISO 14083:2023 na perspetiva das políticas da União, ***inclusive da futura legislação,*** bem como de futuras alterações dessa norma que possam ser efetuadas pelo Comité Europeu de Normalização ou por outro organismo competente. Caso estas avaliações ~~revelem~~***concluam que existe*** um risco de que determinada parte da norma pode criar desequilíbrios indevidos no cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte em segmentos de mercado específicos ou conduzir a discrepâncias entre essa norma e os objetivos do presente regulamento ou de outra legislação da União aplicável, a Comissão, em cooperação com os Estados-Membros, pode considerar a possibilidade de solicitar ao Comité Europeu de Normalização que reveja a norma em conformidade ou decidir excluir essa parte da norma do âmbito de aplicação do presente regulamento. ***Importa excluir alterações da norma ou de um componente que deem origem a um risco manifesto de incompatibilidade com os objetivos do presente regulamento e outras regras aplicáveis da União, nomeadamente com o objetivo climático a longo prazo e as metas intermédias da União previstos no Regulamento (UE) 2021/1119, bem como com outra legislação da UE em matéria de clima.*** **[Alt. 17]**

(14) Para evitar a circulação de informações inexatas no mercado, pode ser necessário esclarecer a metodologia de referência no que diz respeito aos parâmetros e pressupostos pertinentes relativos às emissões de gases com efeito de estufa utilizados para calcular as emissões antes de um serviço ser prestado. O mesmo se aplica a outros parâmetros técnicos pertinentes relacionados com a atribuição de emissões ou a agregação de elementos de dados, caso a utilização desses parâmetros não esteja explicitamente esclarecida na metodologia.

(15) Podem ser utilizados diferentes tipos de dados de entrada, incluindo dados primários e secundários, para calcular as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. A utilização de dados primários conduz a resultados mais fiáveis e precisos, pelo que deve ser ~~dada prioridade à sua utilização progressiva~~***obrigatória*** nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. No entanto, ***como*** os dados primários podem ser inacessíveis ou exageradamente dispendiosos para ~~determinadas partes interessadas, em especial para as PME~~***as pequenas e médias empresas, estas devem ser isentadas***. Por conseguinte, a utilização de dados secundários deve ser permitida ~~em~~***nas*** condições ~~claras~~***previstas no presente regulamento***. ***Os fabricantes de equipamento de origem devem conceder às PME acesso a dados a bordo do veículo que sejam pertinentes para o efeito.*** **[Alt. 18]**

(15-A)
Sempre que um organizador de serviços de transporte que subcontrata, na totalidade ou em parte, o desempenho concreto de um serviço de transporte, decide integrar os dados das emissões de gases com efeito de estufa do subcontratante no seu cálculo global, esse organizador deve poder basear-se em dados secundários relativos aos serviços de transporte prestados pelo(s) subcontratante(s). Importa, assim, conceder flexibilidade para a utilização de dados secundários fornecidos por um ou mais subcontratantes, mesmo que os dados primários sejam utilizados para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa resultantes dos serviços de transporte prestados por outros subcontratantes ou pela própria frota do organizador dos serviços de transporte. **[Alt. 19]**

(15-B)
Os Estados-Membros podem introduzir incentivos de natureza administrativa, financeira ou operacional com vista a estimular a utilização de dados primários e, neste contexto, os Estados-Membros, sempre que criarem esses incentivos, devem notificar a Comissão, para lhe permitir acompanhar o bom funcionamento do mercado interno e garantir condições de concorrência equitativas. **[Alt. 20]**

(16) Relativamente aos dados secundários, as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte podem ser calculadas utilizando valores por defeito ou dados modelizados. No entanto, a utilização de valores por defeito e de dados modelizados deve produzir dados exatos e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte específico, pelo que esses valores por defeito devem ser definidos e os dados modelizados desenvolvidos ***e periodicamente atualizados*** de forma neutra e objetiva, com base em fontes fidedignas e parâmetros adequados. ***Considera-se que as bases de dados e os valores por defeito que conduzam a uma subestimação das emissões resultantes comparativamente aos dados primários comunicados não cumprem os controlos da qualidade técnica relativos à exatidão e à fiabilidade das informações. Estes controlos da qualidade técnica devem ser repetidos regularmente.*** **[Alt. 21]**

(17) Por conseguinte, deve ser criada uma base de dados central da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa, a fim de melhorar a comparabilidade dos resultados das emissões de gases com efeito de estufa obtidos em aplicação do presente regulamento***. Esta base de dados deve proporcionar granularidade suficiente e refletir as especificidades setoriais, nacionais e regionais a nível da União, bem como incluir quadros separados para cada modo de transporte. Deve ser garantida a sua atualização regular, bem como a integração dos avanços tecnológicos mais recentes em matéria de redução das emissões, sempre que aplicável***. No entanto, dada as especificidades setoriais, nacionais e regionais desses valores por defeito em toda a União, devem ser autorizadas outras bases de dados e conjuntos de dados pertinentes geridos por terceiros, na condição de serem submetidos a um controlo da qualidade técnica a nível da União. **[Alt. 22]**

(18) Aquando do estabelecimento da intensidade das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte, são necessários fatores de emissão de gases com efeito de estufa para os vetores energéticos dos transportes, a fim de obter estimativas das emissões de gases com efeito de estufa que reflitam a quantidade de energia utilizada numa perspetiva do poço às rodas. Por conseguinte, deve ser criada uma base de dados central da UE de fatores de emissão de gases com efeito de estufa para os vetores energéticos, a fim de assegurar a comparabilidade e a qualidade dos dados de entrada.

(18-A)
Para a quantificação das emissões relacionadas com a utilização de eletricidade, a partir de valores de intensidade de emissões atualizados e precisos para cada Estado-Membro, importa incentivar uma abordagem baseada na localização, desde que seja possível garantir valores de intensidade precisos e atualizados para os vários Estados-Membros. Além disso, é desejável uma abordagem baseada no mercado, contanto que seja garantida uma rastreabilidade adequada, através de um contrato acreditável com garantias de origem. As bases de dados criadas pelo presente regulamento devem utilizar valores assentes numa abordagem baseada na localização. **[Alt. 23]**

(19) O desenvolvimento e a manutenção das bases de dados da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa ***definidos no presente regulamento*** e para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa, bem como o controlo de qualidade técnica das bases de dados e dos conjuntos de dados externos operados por terceiros, devem ser efetuados por um organismo neutro e competente que opere a nível da União. Tendo em conta o seu mandato, a Agência Europeia do Ambiente está em melhor posição para prestar a assistência necessária para a correta aplicação desta parte do regulamento. Sempre que pertinente, este trabalho pode contar com o contributo e o apoio de outros organismos setoriais da UE, em conformidade com legislação específica da União. **[Alt. 24]**

(20) Podem ser utilizados dados modelizados se estes se basearem num modelo estabelecido de acordo com a metodologia de referência e, se for caso disso, com outras disposições relativas à utilização de dados secundários e às ferramentas de cálculo previstas no presente regulamento.

(21) O Regulamento (UE) 2015/757 ([10]) e a Diretiva 2003/87/CE ([11]) exigem a recolha, o cálculo e a comunicação anual das emissões de ~~CO2~~***gases com efeito de estufa*** dos navios e das aeronaves, respetivamente. O Regulamento (UE) 2015/757 e a Diretiva 2003/87/CE podem, em certa medida, complementar as disposições do presente regulamento, especialmente no que diz respeito à geração de dados relativos ao combustível queimado como contributo para a quantificação das emissões dos serviços de transporte. Os dados de entrada utilizados para a

([10]) Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

([11]) Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32);

geração de dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte também podem ser obtidos através da aplicação de outros quadros legislativos como o Regulamento (UE) 2019/1242 ([12])**e,** o Regulamento (UE) 2019/631 ([13])***e o Regulamento (UE) 2023/2405*** ([14]). **[Alt. 25]**

(22) É conveniente estabelecer métricas comuns para exprimir os dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa que estejam na base da comparabilidade desses dados e que permitam uma avaliação comparativa eficaz dos vários serviços de transporte. As métricas comuns devem também permitir uma comunicação clara por parte de um fornecedor de dados e uma compreensão exata dessa comunicação por parte de um destinatário dos dados. ***Neste sentido, ao determinar as distâncias, em especial no que diz respeito à definição da intensidade das emissões, a Comissão deve especificar as regras pormenorizadas respeitantes à utilização da opção «distância ortodrómica», («GCD») no âmbito da norma ISO 14083. Essas regras não devem impedir a utilização de dados primários relativos à distância real, como no setor ferroviário.*** **[Alt. 26]**

(23) Quaisquer dados desagregados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte que sejam divulgados a terceiros para efeitos comerciais ou regulamentares, em conformidade com o âmbito de aplicação do presente regulamento, devem incluir, de forma indispensável e proeminente, os dados de saída gerados de acordo com as regras específicas relativas ao cálculo das emissões de gases com efeito de estufa previstas no presente regulamento. Sempre que pertinente, podem ser acrescentados elementos de dados adicionais que sirvam outras finalidades para além das definidas no presente regulamento.

(23-A)

A divulgação de dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa antes da prestação de um serviço de transporte é crucial para a promoção de um processo de decisão informado por parte dos cidadãos e influencia as decisões comerciais das entidades que organizam e prestam estes serviços no mercado. As entidades e os intermediários de dados em causa devem, por isso, divulgar as informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com um serviço de transporte específico, sempre que possível antes da prestação do serviço de transporte. No entanto, os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa podem ser divulgados após a prestação do serviço de transporte, nomeadamente quando as comunicações entre as empresas exijam um nível de informação mais pormenorizado, como é exemplo o contexto das cadeias logísticas e das relações de subcontratação. **[Alt. 27]**

(23-B)

Os intermediários de dados devem ser obrigados a incluir os dados, de forma visível, no resultado de cada pesquisa e a classificação das emissões como opção de seleção predefinida, sendo a opção mais ecológica apresentada em primeiro lugar. Devem incluir ainda uma comparação fácil entre diferentes escolhas modais, incluindo a utilização do veículo privado e de bicicleta, sempre que adequado. Os operadores de comércio eletrónico devem também apresentar as emissões dos serviços de transporte associadas às diferentes opções de entrega de encomendas, a par do custo e da data estimada disponível no momento. Os dados de saída relacionados com as emissões reais do serviço de transporte devem também ser fornecidos após a conclusão do serviço. **[Alt. 28]**

(24) Para demonstrar a conformidade com os requisitos estabelecidos no presente regulamento, uma entidade que calcule e divulgue dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte deve poder apresentar provas que fundamentem os respetivos dados de saída. As provas devem ser produzidas em conformidade com as regras de comunicação de informações a nível do serviço de transporte estabelecidas na norma EN ISO 14083:2023 e disponibilizadas a pedido de uma autoridade competente, como um tribunal, ou de qualquer outro terceiro, se tal for exigido nos termos de acordos separados, incluindo na perspetiva entre empresas.

(25) A menos que se apliquem acordos separados, um intermediário de dados que recolha dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte junto de uma entidade envolvida ou de outra pessoa singular ou coletiva pertinente e os divulgue no mercado, não deve ser considerado responsável se esses dados violarem qualquer dos requisitos relativos ao cálculo e à verificação das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte e à certificação das ferramentas de cálculo previstos no presente regulamento. No entanto, o intermediário de dados deve envidar esforços para evitar a divulgação de dados inexatos ou incorretos e respeitar as regras relativas aos dados de saída, comunicação e transparência em matéria de emissões de gases com efeito de estufa. Além disso, o intermediário de dados deve indicar a fonte destes dados para permitir a identificação do respetivo fornecedor de dados.

([12]) Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

([13]) Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (reformulação) (Texto relevante para efeitos do EEE.) (JO L 111 de 25.4.2019, p. 53)

([14]) ***Regulamento (UE) 2023/2405 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de outubro de 2023, relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (ReFuelEU Aviação) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(26) As ferramentas de cálculo externas disponibilizadas no mercado para uma utilização comercial e não comercial mais vasta podem facilitar a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, apoiando assim a sua adoção por grupos mais vastos de partes interessadas. A utilização destas ferramentas deve ser certificada para assegurar a sua conformidade com os requisitos do presente regulamento, especialmente no que diz respeito à utilização da metodologia comum de referência e de um conjunto adequado de dados de entrada. ***A certificação deve especificar se a ferramenta de cálculo permite cálculos baseados em dados primários.*** **[Alt. 29]**

(26-A)
Para criar um procedimento comum e facilmente comparável, bem como para reduzir os encargos administrativos e financeiros para as entidades que desejem calcular as suas emissões, sobretudo para as PME, a Comissão deve desenvolver uma ferramenta de cálculo pública e gratuita que garanta a acessibilidade dos dados de saída, que seja fácil de utilizar e que esteja facilmente acessível em linha. Esta ferramenta de cálculo deve ser acompanhada de documentos de orientação passo a passo. A Comissão deve ainda garantir que a ferramenta ajude a sensibilizar para a utilização de dados primários no cálculo das emissões de gases com efeito de estufa e incentive a esta utilização. **[Alt. 30]**

(27) Um sistema de verificação bem concebido da conformidade dos dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa divulgados no mercado e dos processos de cálculo subjacentes, em conformidade com os requisitos estabelecidos no presente regulamento, deve aumentar significativamente a confiança na fiabilidade e exatidão desses dados. As entidades que sejam aprovadas na avaliação da conformidade devem ter o direito de obter uma prova de conformidade, que deve ser, em regra, reconhecida em toda a União. ~~Nos casos em que tenham sido incluídos dados primários,~~ A prova de conformidade deve ~~reconhecer esse facto, em especial~~***especificar a percentagem de dados primários utilizada,*** para incentivar a recolha e a utilização de dados primários por ***parte de*** qualquer entidade abrangida pelas regras estabelecidas no presente regulamento. **[Alt. 31]**

(28) Os encargos administrativos associados à verificação podem ser desproporcionados para as empresas de menor dimensão, pelo que devem ser evitados. Para o efeito, as PME devem ser isentas dos requisitos relativos à verificação, a menos que pretendam obter uma prova de conformidade. Além disso, as grandes empresas devem ter em conta o princípio da proporcionalidade, sempre que ponderarem solicitar a verificação da conformidade aos parceiros da cadeia de valor, em especial às PME.

(28-A)
A contabilização das emissões de gases com efeito de estufa baseada em dados primários poderia revelar a quantidade de combustível ou de energia consumida relacionada com as missões de clientes específicos, pelo que as emissões poderiam ser convertidas, de forma inversa, no custo das operações. Sobretudo no setor do transporte de mercadorias, tal prejudicaria o poder negocial das PME. As grandes empresas não devem, por isso, ser autorizadas a solicitar as emissões de gases com efeito de estufa baseados em dados primários aos parceiros da cadeia de valor, em especial às PME. **[Alt. 32]**

(29) Caso a verificação das informações relativas aos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte seja organizada em conformidade com regras específicas estabelecidas por outra legislação da União, nomeadamente um regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável e aplicado pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, essas regras devem ser tratadas de forma equivalente, na condição de a avaliação da verificação ser efetuada de acordo com os requisitos do presente regulamento.

(29-A)
Para garantir a devida aceitação e aplicação do presente regulamento, os Estados-Membros devem contribuir para a sua execução, nomeadamente através da criação de um sistema de sanções. As sanções financeiras devem ser proporcionadas e dissuasivas e devem ter em conta qualquer reincidência no incumprimento dos deveres de cálculo e de informação ou na prestação de informações enganosas por parte das entidades em causa. Os montantes mínimos ou máximos previstos não devem, de forma alguma, gerar incentivos ao incumprimento. **[Alt. 33]**

(30) A fim de permitir o funcionamento eficiente do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à avaliação e exclusão de determinados elementos da metodologia de referência, à apresentação de pedidos ao Comité Europeu de Normalização, ao estabelecimento das regras relativas ao controlo da qualidade técnica das bases de dados externas de valores por defeito, à adaptação das métricas para os dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa e à definição de novos métodos e critérios de acreditação dos organismos de avaliação da conformidade. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos

preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ([15]). Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(31) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, devem ser atribuídas à Comissão competências de execução no que diz respeito à certificação das ferramentas de cálculo e à verificação dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([16]).

(32) A comparabilidade dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte e uma melhor adoção da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa na prática comercial não são objetivos que podem ser suficientemente concretizados pelos Estados-Membros, sem correr o risco de introduzir burocracia no mercado interno e acarretar custos e encargos administrativos adicionais para os setores. Esses objetivos podem antes, devido aos efeitos de rede da ação conjunta dos Estados-Membros, ser mais bem alcançados a nível da União. Consequentemente, a União pode adotar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia.

(33) De acordo com o princípio da proporcionalidade, é necessário e conveniente, para a concretização do objetivo fundamental de incentivar a mudança de comportamentos tanto das empresas como dos utilizadores para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos serviços de transporte através da adoção e utilização de dados comparáveis e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa, estabelecer regras para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. O presente regulamento não excede o necessário para alcançar os objetivos previstos, em cumprimento do artigo 5.º, n.º 4, do Tratado da União Europeia,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO 1

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece regras para a contabilização ***e a divulgação*** das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte com partida ou destino no território da União. **[Alt. 34]**

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável a ~~qualquer entidade que preste ou organize serviços de transporte de mercadorias e de passageiros na União que calcule as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte com partida ou destino no território da União e divulgue dados desagregados sobre essas emissões a terceiros para efeitos comerciais ou regulamentares.~~***:***

a) Entidades que prestem ou organizem serviços de transporte de mercadorias e de passageiros na União que calculem as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte com partida ou destino no território da União e divulguem dados desagregados sobre essas emissões a terceiros;

b) Intermediários de dados que calculem diretamente os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte e não se limitem a divulgar dados sobre essas emissões que tenham sido fornecidos por uma entidade implicada ou por outra pessoa singular ou coletiva pertinente. **[Alt. 35]**

([15]) Acordo Interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia sobre Legislar Melhor (JO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

([16]) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) «Gás com efeito de estufa», um constituinte gasoso da atmosfera, tanto natural como antropogénico, que absorve e emite radiação em comprimentos de onda específicos dentro do espetro da radiação terrestre emitida pela superfície da Terra, pela própria atmosfera e pelas nuvens***, conforme estabelecido no mais recente relatório de avaliação do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC)***; **[Alt. 36]**

2) «Emissão de gases com efeito de estufa», a libertação de um gás com efeito de estufa para a atmosfera expressa em massa de equivalente de dióxido de carbono;

3) «Equivalente de dióxido de carbono (CO_2eq)», a unidade de comparação do forçamento radiativo de um gás com efeito de estufa com o do dióxido de carbono;

4) «Contabilização das emissões de gases com efeito de estufa», as ações realizadas para quantificar, através de medições e cálculos, as emissões de gases com efeito de estufa e utilizadas para comunicar essas emissões;

5) «Serviço de transporte», o transporte de mercadorias ou de passageiros desde a origem ao destino; um serviço de transporte pode implicar um ou vários elementos da cadeia de transportes que envolvam tanto uma operação ou operações de transporte como uma operação ou operações de plataforma;

6) «Operação de transporte», a utilização de um veículo para transportar passageiros e/ou mercadorias;

7) «Operação de plataforma», a operação destinada a transferir mercadorias ou passageiros através de uma plataforma;

8) «Veículo», um meio de transporte de passageiros e/ou mercadorias em todos os modos de transporte;

9) «Cadeia de transportes», uma sequência de elementos de transporte relacionados com mercadorias ou com um (grupo de) passageiro(s) que, no seu conjunto, constitui a sua deslocação desde a origem ao destino;

10) «Elemento da cadeia de transportes», um troço de uma cadeia de transportes em que as mercadorias ou um (grupo de) passageiro(s) é transportado por um único veículo ou que transita por uma única plataforma;

11) «Divulgação de dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte», a comunicação de dados desagregados sobre as emissões de gases com efeito de estufa relacionados com um serviço de transporte específico por uma entidade envolvida ou por um intermediário de dados a quaisquer terceiros, no contexto da prestação, comunicação ou comercialização desse serviço, antes ou depois da prestação do serviço de transporte;

12) «Entidade envolvida», uma entidade que calcula as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte com partida ou destino no território da União e que divulga dados sobre essas emissões a terceiros para efeitos comerciais ou regulamentares;

13) «Intermediário de dados», uma pessoa singular ou coletiva que recolhe***, calcula ou*** ~~e~~ divulga dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte ~~com base em acordos jurídicos, contratuais ou outros acordos pertinentes separados~~; **[Alt. 37]**

14) «Atividade com emissão de gases com efeito de estufa», a atividade que produz emissões de gases com efeito de estufa;

15) «Dados da atividade com emissão de gases com efeito de estufa», a medida quantitativa de uma atividade com emissão de gases com efeito de estufa;

16) «Intensidade das emissões de gases com efeito de estufa», o coeficiente que relaciona dados específicos da atividade com emissão de gases com efeito de estufa com a emissão de gases com efeito de estufa;

17) «Fator de emissão de gases com efeito de estufa», ~~o~~***um*** coeficiente que relaciona ~~a~~***dados específicos da*** atividade com emissão de gases com efeito de estufa com a emissão de gases com efeito de estufa; **[Alt. 38]**

18) «Emissões de gases com efeito de estufa do poço às rodas», as emissões que representam o impacto dos gases com efeito de estufa provenientes tanto da utilização de veículos como do fornecimento de energia de veículos***, as quais correspondem a um subconjunto das emissões ao longo de todo o ciclo de vida***; **[Alt. 39]**

19) «Emissões do poço às rodas», as emissões relacionadas com a propulsão dos veículos provenientes da utilização de energia; um subconjunto de emissões do poço às rodas;

19-A) «Emissões ao longo de todo o ciclo de vida», as emissões que representam a soma da parte correspondente das emissões relacionadas com a construção de infraestruturas utilizadas pelo veículo, das emissões relacionadas com a produção, a manutenção e o fim de vida do veículo e das emissões do poço às rodas; **[Alt. 40]**

20) «Vetor energético», uma substância ou fenómeno passível de ser utilizado para produzir trabalho mecânico ou calor ou para operar processos químicos ou físicos;

21) «Dados primários», o valor quantificado de um processo ou atividade obtido a partir de uma medição direta ou de um cálculo baseado em medições diretas;

22) «Dados secundários», os dados modelizados ou valores por defeito que não satisfazem os requisitos dos dados primários, incluindo os dados provenientes de bases de dados e de literatura publicada, fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa provenientes de inventários nacionais, dados calculados, estimativas ou outros dados representativos e dados obtidos a partir de processos ou estimativas de substituição;

23) «Valor por defeito», o valor de dados secundários extraído de uma fonte publicada ***verificada por um organismo de avaliação da conformidade***, considerado como valor por defeito, se não existirem dados primários ou modelizados; **[Alt. 41]**

24) «Dados modelizados», os dados estabelecidos através de um modelo que tem em conta dados primários e/ou parâmetros pertinentes em termos de emissões de gases com efeito de estufa de uma operação de transporte ou de uma operação de plataforma, nomeadamente através de um modelo fornecido por uma ferramenta de cálculo;

25) «Dados de saída», os dados desagregados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte produzidos utilizando a metodologia de referência e os dados de entrada previstos no presente regulamento;

26) «Métrica», uma medida de avaliação quantitativa;

27) «Prova que fundamenta os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte», a elaboração, a pedido, de um relatório sobre um serviço de transporte, conforme estabelecido na norma EN ISO 14083:2023;

28) «Ferramenta de cálculo», uma aplicação, modelo ou software que permite o cálculo automático das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte;

(29) «Ferramenta de cálculo externa», uma ferramenta de cálculo disponibilizada no mercado por terceiros para uma utilização comercial ou não comercial mais vasta;

30) «Organismo de avaliação da conformidade», um organismo de avaliação da conformidade, na aceção do artigo 2.º, ponto 13, do Regulamento (CE) n.º 765/2008 ([17]);

30-A) «Organizador de serviços de transporte», uma entidade que presta serviços de transporte subcontratando a operação de determinados elementos da cadeia de transportes a uma ou mais entidades; **[Alt. 42]**

30-B) «Subcontratante do transporte», uma entidade que fornece operações de transporte para um ou mais elementos da cadeira de transportes em nome de um organizador de serviços de transporte, ao abrigo de disposições contratuais. **[Alt. 43]**

CAPÍTULO II

METODOLOGIA

Artigo 4.º

Metodologia de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte

1. As emissões de gases com efeito de estufa ***do poço às rodas*** dos serviços de transporte devem ser calculadas com base na metodologia definida na norma EN ISO 14083:2023, na sua versão atualizada, e nas regras previstas no capítulo III do presente regulamento. **[Alt. 44]**

1-A. Até... [a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão, através de um sítio Web facilmente acessível, torna gratuito o acesso à norma EN ISO 14083:2023. **[Alt. 45]**

2. ***O mais tardar 36 meses após a data de aplicação do presente regulamento,*** a Comissão avalia a necessidade de um ajustamento de qualquer componente da norma referida no n.º 1, ~~o mais tardar 36 meses após a data de aplicação do presente~~***principalmente com vista a garantir a respetiva coerência com os objetivos climáticos a longo prazo da União e com as metas climáticas intermédias estabelecidas no*** Regulamento ***(UE) 2021/1119 e noutros atos legislativos da União em matéria de clima e energia***. **[Alt. 46]**

2-A. Até... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho que defina uma metodologia comum à União para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida de todos os modos de transporte, sobretudo das emissões decorrentes do fabrico, manutenção e eliminação de veículos. Deve ter devidamente em conta todas as metodologias para

([17]) Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008).

as emissões ao longo do ciclo de vida desenvolvidas em conformidade com o Regulamento (UE) 2019/631, o Regulamento (UE) 2023/1542 e o Regulamento (UE) 2019/1242. O relatório deve avaliar a melhor abordagem a adotar para a aplicação da metodologia comum à União ao longo do ciclo de vida, para efeitos do presente regulamento e, se for caso disso, ser imediatamente acompanhado de uma proposta legislativa para a alteração do presente regulamento. **[Alt. 47]**

2-B. No âmbito da avaliação referida no n.º 2, a Comissão avalia a viabilidade e os impactos económicos, ambientais, sanitários e sociais inerentes à inclusão, no âmbito de aplicação do presente regulamento, da contabilização da poluição atmosférica causada pelos serviços de transporte com partida ou destino no território da União. **[Alt. 48]**

3. A Comissão pode efetuar uma verificação da conformidade para avaliar qualquer alteração da norma referida no n.º 1. A verificação da conformidade é iniciada pela Comissão, que, sempre que adequado, pode atuar a pedido de um Estado-Membro.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º para excluir do âmbito de aplicação do presente regulamento qualquer alteração referida no n.º 3 e qualquer componente referida no n.º 2, se, com base na sua avaliação, essa alteração ou componente criar um risco manifesto de incompatibilidade com os objetivos do presente regulamento e com outras regras da União aplicáveis.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 16.º para solicitar ao Comité Europeu de Normalização que reveja a norma referida no n.º 1, nomeadamente com base no resultado da avaliação referida no n.º 2 e da verificação da conformidade referida no n.º 3.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos ~~de execução~~***delegados*** nos termos do artigo ~~17.º~~***16.º*** para completar o presente regulamento com vista a esclarecer a metodologia de referência referida no n.º 1, para assegurar a sua aplicação uniforme no mercado no que diz respeito à abordagem para determinar os parâmetros adequados pertinentes em termos de emissões para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa antes da prestação de um serviço e, quando aplicável, outros parâmetros técnicos relacionados com a atribuição de emissões ou a agregação de elementos de dados que não sejam explicitamente explicados nessa metodologia. **[Alt. 49]**

CAPÍTULO III

DADOS DE ENTRADA E FONTES

Artigo 5.º

Utilização de dados primários e secundários

1. As entidades referidas no artigo 2.º ***devem utilizar dados primários para calcular as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte por si fornecido, com exceção dos serviços prestados por micro, pequenas e médias empresas, na aceção da Recomendação 2003/361/CE da Comissão. As PME*** devem dar prioridade à utilização de dados primários para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte. **[Alt. 50]**

1-A. Quando as PME trabalham como subcontratantes de transporte, devem poder basear-se em dados secundários, mesmo que o organizador de transportes utilize dados primários para calcular as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de um serviço de transporte prestado por outros subcontratantes de transporte ou pela sua própria frota. **[Alt. 51]**

1-B. Os Estados-Membros podem criar incentivos administrativos, financeiros ou operacionais para estimular a utilização de dados primários, devendo notificar à Comissão a natureza e a calendarização desses incentivos. **[Alt. 52]**

2. A utilização de dados secundários para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte é permitida ***às PME*** nas seguintes condições: **[Alt. 53]**

a) Os valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa provêm de:

   i) uma base de dados central da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa a que se refere o artigo 6.º, n.º 1,

   ii) bases de dados e conjuntos de dados de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa geridos por terceiros, em conformidade com o artigo 7.º;

b) Os fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa para os vetores energéticos dos transportes provêm da base de dados central da UE de fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa a que se refere o artigo 8.º;

c) Os dados modelizados baseiam-se num modelo estabelecido de acordo com a metodologia referida no artigo 4.º e com as regras previstas no artigo 5.º, n.º 2, alínea b), e no artigo 11.º, sempre que adequado.

2-A. Até... [12 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão deve adotar atos delegados nos termos do artigo 16.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo regras pormenorizadas de aplicação dos critérios de exclusão e dos desvios em relação à distância ortodrómica («DMC»). **[Alt. 54]**

2-B. Os fabricantes de equipamento de origem devem conceder às PME um acesso adequado a dados pertinentes a bordo do veículo, na medida em que tal seja necessário para o cumprimento do presente regulamento e durante o tempo que for necessário para facilitar a recolha de dados exatos e os cálculos subsequentes. **[Alt. 55]**

Artigo 6.º

Base de dados central da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa

1. A Comissão, com a assistência da Agência Europeia do Ambiente, ***e tendo em conta os conhecimentos especializados das partes interessadas pertinentes e de outros organismos sectoriais da UE, cria, 18 meses após a entrada em vigor do presente regulamento,*** ~~cria~~ uma base de dados central da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea i)***, que disponibiliza de forma gratuita***. **[Alt. 56]**

1-A. Ao criarem a base de dados central da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), a Comissão e a Agência Europeia do Ambiente elaboram um quadro separado para cada modo de transporte. **[Alt. 57]**

1-B. Durante o desenvolvimento dos valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa, a Comissão deve:

a) Aplicar a abordagem baseada na localização prevista na norma referida no artigo 4.º («abordagem baseada na localização»);

b) Ter em conta os fatores de emissão de gases com efeito de estufa que tiverem sido determinados em conformidade com a Diretiva (UE) 2018/2001. **[Alt. 58]**

1-C. A matriz elétrica baseada no mercado deve ser comunicada sempre que as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da eletricidade consumida pelo transporte possam ser quantificadas recorrendo à abordagem baseada na localização e à abordagem baseada no mercado ao abrigo da norma EN ISO 14083:2023, desde que se encontrem preenchidas as condições previstas no anexo J dessa norma. **[Alt. 59]**

1-D. Até a base de dados central da UE ser criada, as entidades podem consultar outras bases de dados nacionais verificadas ao abrigo do artigo 13.º, n.º 8, ou de outra legislação da União em vigor, desde que esses dados estejam disponíveis com um nível de agregação idêntico ao exigido pelo presente regulamento. **[Alt. 60]**

2. A Comissão assegura***, pelo menos anualmente,*** a manutenção, a atualização ~~e~~***,*** o desenvolvimento contínuo ***e um nível de segurança adequado*** da base de dados referida no n.º 1, tendo em conta a evolução da tecnologia de ponta no setor dos transportes e as novas abordagens metodológicas para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. ***Quaisquer atualizações dos valores por defeito são comunicadas ao público sem demora. Na sequência de uma dessas atualizações, as entidades em causa devem utilizar os últimos dados disponíveis para calcular e divulgar as informações relativas às suas emissões de gases com efeito de estufa.*** **[Alt. 61]**

2-A. A Comissão, com a assistência da Agência Europeia do Ambiente, e tendo em conta os conhecimentos especializados das partes interessadas pertinentes, garante que os valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa sejam objeto de controlos da qualidade técnica semelhantes aos aplicáveis às bases de dados ou aos conjuntos de dados operados por terceiros. **[Alt. 62]**

3. O acesso à base de dados referida no n.º 1, para consulta ou utilização dos valores por defeito para a intensidade das emissões, deve ser ***fácil,*** aberto ao público e gratuito. **[Alt. 63]**

Artigo 7.º

Bases de dados e conjuntos de dados de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa geridos por terceiros

1. ***Só é possível utilizar as bases de dados ou os conjuntos de dados referidos no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii), para obter dados secundários se estes fornecerem dados mais granulares ou setoriais do que os dados incluídos na base de dados principal da UE, referida no artigo 6.*** O criador de uma base de dados ou de um conjunto de dados a que se referem o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii), apresenta à Comissão um pedido de controlo da qualidade técnica dos valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa inscritos nessa base de dados ou conjunto de dados. A Comissão, com a assistência da Agência Europeia do Ambiente, efetua o controlo da qualidade técnica, em conformidade com os requisitos previstos nos artigos 4.º a 8.º do presente regulamento. ***O controlo da qualidade técnica deve ser efetuado no prazo de 12 meses após a receção oficial do pedido.*** **[Alt. 64]**

1-A. O controlo da qualidade técnica das bases de dados e dos conjuntos de dados de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa a que se refere o n.º 1 deve incluir uma comparação entre as emissões comunicadas com recurso a dados primários e as emissões que seriam comunicadas, para casos de utilização equivalentes e representativos, recorrendo à base de dados ou aos valores por defeito. As bases de dados e os valores por defeito que conduzam a uma subestimação das emissões obtidas comparativamente às emissões comunicadas com recurso a dados primários devem obter uma avaliação negativa no âmbito do controlo da qualidade técnica. **[Alt. 65]**

1-B. O controlo da qualidade técnica deve também garantir que as bases de dados e os conjuntos de dados operados por terceiros cumpram as regras definidas no ato delegado referido no artigo 5.º, n.º 2-A. **[Alt. 66]**

2. Só as bases de dados e conjuntos de dados de valores por defeito para a intensidade das emissões que tenham sido avaliados positivamente no controlo da qualidade técnica referido no n.º 1 são tidos em conta para efeitos de utilização de dados secundários, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii). ***A Comissão deve publicar e manter atualizada uma lista das bases de dados de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa geridas por terceiros e que tenham sido avaliadas positivamente. A lista atualizada deve ser disponibilizada ao público num sítio Web específico.*** **[Alt. 67]**

3. É obrigatório efetuar o controlo da qualidade técnica o mais tardar ~~24~~***12*** meses após a data de aplicação ~~do presente regulamento~~***referida no n.º 1***. O registo da avaliação positiva desse controlo da qualidade técnica é válido por dois anos. **[Alt. 68]**

4. A Comissão adota atos de execução nos termos do artigo 17.º para completar o presente regulamento, estabelecendo regras e condições aplicáveis à realização do controlo da qualidade técnica referido no n.º 1.

4-A. O acesso à base de dados referida no n.º 1, para consulta ou utilização dos valores por defeito para a intensidade das emissões, deve ser aberto ao público e gratuito para as PME. **[Alt. 69]**

Artigo 8.º

Base de dados central da UE de fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa

1. ***Até... [12 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento],*** a Comissão, com a assistência da Agência Europeia do Ambiente ***e tendo em conta os conhecimentos especializados das partes interessadas pertinentes e de outros organismos sectoriais da UE***, cria uma base de dados central da UE de fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, alínea b). **[Alt. 70]**

1-A. Durante o desenvolvimento dos fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa, a Comissão deve:

a) Aplicar a abordagem baseada na localização prevista na norma referida no artigo 4.º («abordagem baseada na localização»);

b) Ter em conta os fatores de emissão de gases com efeito de estufa que tiverem sido determinados em conformidade com a Diretiva (UE) 2018/2001. **[Alt. 71]**

1-B. A matriz elétrica baseada no mercado deve ser comunicada sempre que as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da eletricidade consumida pelo transporte possam ser quantificadas recorrendo à abordagem baseada na localização e à abordagem baseada no mercado ao abrigo da norma EN ISO 14083:2023, desde que se encontrem preenchidas as condições previstas no anexo J dessa norma. **[Alt. 72]**

1-C. Enquanto a base de dados central da UE não é criada, as entidades podem consultar outras bases de dados nacionais verificadas ao abrigo do artigo 13.º, n.º 8, ou de outra legislação da União, desde que esses dados estejam disponíveis com um nível de agregação idêntico ao exigido pelo presente regulamento. **[Alt. 73]**

2. A Comissão, com a assistência da Agência Europeia do Ambiente, assegura***, pelo menos anualmente,*** a manutenção, a atualização ~~e~~***,*** o desenvolvimento contínuo ***e um nível de segurança adequado*** da base de dados referida no n.º 1, tendo em conta a evolução da tecnologia de ponta no setor dos transportes e as novas abordagens metodológicas para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. ***Quaisquer atualizações dos valores por defeito são comunicadas ao público sem demora. Na sequência de uma dessas atualizações, as entidades em causa devem utilizar os últimos dados disponíveis para calcular e divulgar as informações relativas às suas emissões de gases com efeito de estufa.*** **[Alt. 74]**

3. O acesso à base de dados referida no n.º 1, para consulta ou utilização dos fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa para os vetores energéticos dos transportes, deve ser ***fácil*** aberto ao público e gratuito. **[Alt. 75]**

Artigo 8.º-A

Apoio às pequenas e médias empresas em matéria de governação

1. Até... [12 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão deve ter desenvolvido uma ferramenta de cálculo simplificada para PME, acessível ao público, de fácil utilização e gratuita, em conformidade com o artigo 11.º. Esta ferramenta de cálculo deve ser complementada por documentos de orientação detalhados que expliquem claramente o seu funcionamento.

2. A Comissão deve controlar o risco de os dados divulgados pelas PME que intervêm como subcontratantes, ao abrigo do presente regulamento, serem utilizados pelos organizadores de serviços de transporte para práticas de mercado desleais. Até... [dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa que preveja medidas de proteção da confidencialidade dos dados comercialmente sensíveis. **[Alt. 76]**

CAPÍTULO IV

DADOS DE ENTRADA E TRANSPARÊNCIA

Artigo 9.º

Obtenção de dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte

1. Os dados de saída devem ser obtidos utilizando a metodologia de referência e os dados de entrada, em conformidade com os artigos 4.º a 8.º do presente regulamento.

2. Os dados de saída podem ser obtidos utilizando ferramentas de cálculo. As ferramentas de cálculo externas devem cumprir os requisitos previstos no artigo 11.º.

3. Os dados de saída devem consistir~~, no mínimo,~~ na massa total de equivalente de dióxido de carbono (CO_2eq) por serviço de transporte e, em relação a um tipo de serviço de transporte específico, em pelo menos uma das seguintes métricas de dados: **[Alt. 77]**

a) Massa de CO_2eq por tonelada-quilómetro, ou unidades equivalentes, para o transporte de mercadorias;

b) Massa de CO_2eq por tonelada, ou unidades equivalentes, para o fluxo de tráfego de uma plataforma de carga;

c) Massa de CO_2eq por passageiro-quilómetro, ou unidades equivalentes, para o transporte de passageiros;

d) Massa de CO_2eq por passageiro, ou unidades equivalentes, para o fluxo de tráfego de uma plataforma de passageiros.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º para complementar a lista de métricas para os dados de saída referidos no n.º 3.

Artigo 10.º

Comunicação e transparência

1. As entidades envolvidas divulgam os dados de saída de forma clara e inequívoca ***sempre que possível antes da prestação de um serviço de transporte ou da celebração de um contrato***. Aquando da divulgação dos dados de saída, as entidades envolvidas incluem, na comunicação que acompanha essa divulgação, a seguinte declaração: «Emissões de gases com efeito de estufa do poço às rodas calculadas em conformidade com o regulamento [referência ao presente regulamento] ~~do Parlamento Europeu e do Conselho~~***da UE***», pelo menos numa das línguas oficiais da UE e, sempre que possível, numa língua oficial de um Estado-Membro em cujo território o serviço é prestado. **[Alt. 78]**

1-A. As entidades em causa podem optar por apresentar as seguintes informações de forma visível:

a) Se os seus dados estão sujeitos à verificação anual;

b) Se utilizaram dados primários, caso em que devem ser indicadas as variáveis derivadas dos dados primários;

c) Se utilizaram a ferramenta de cálculo da UE prevista no artigo 9.º, n.º 2-A. **[Alt. 79]**

2. Se os dados de saída forem ~~obtidos e~~ divulgados por um intermediário de dados***, em especial serviços de navegação digital e de planeamento do itinerário de viagem,*** com base em acordos separados, são aplicáveis as regras previstas no n.º 1 e no artigo 9.º, n.º 3. Aquando da divulgação dos dados de saída, o intermediário de dados inclui uma referência à fonte desses dados. **[Alt. 80]**

2-A. Os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte devem ser fornecidos aos intermediários de dados digitais por uma entidade implicada ou por outra pessoa singular ou coletiva pertinente. Os dados de saída divulgados pelos referidos intermediários de dados digitais devem incluir as informações de forma visível no resultado de cada pesquisa e incluir a classificação das emissões como opção de seleção predefinida, sendo a opção mais ecológica apresentada em primeiro lugar, bem como uma comparação fácil entre diferentes escolhas modais, incluindo a utilização do veículo privado e de bicicleta, se for caso disso. **[Alt. 81]**

3. Sempre que forem utilizados dados primários na aceção do artigo 5.º, n.º 1, as entidades envolvidas têm o direito de comunicar este facto a quaisquer terceiros, se a utilização de dados primários tiver sido verificada em conformidade com os artigos 12.º e 13.º.

4. As entidades envolvidas devem poder apresentar provas que fundamentem a forma como os dados de saída foram obtidos. Essas provas devem ser elaboradas em conformidade com os requisitos estabelecidos pela metodologia de referência a que se refere o artigo 4.º, n.º 1, e:

a) Servir de base para a avaliação da verificação, em conformidade com os artigos 12.º e 13.º;

b) Ser disponibilizadas a pedido de uma autoridade competente***, em conformidade com as regras previstas no ato delegado referido no artigo 13.º, n.º 9,*** ou de outro terceiro, na medida em que sejam aplicáveis acordos jurídicos ou contratuais distintos; **[Alt. 82]**

c) Se a verificação for efetuada em conformidade com os artigos 12.º e 13.º, incluir uma referência à prova de conformidade a que se refere o artigo 13.º, n.º 6, e os dados de contacto do organismo de avaliação da conformidade que elaborou a prova de conformidade;

d) Se os dados de saída forem obtidos utilizando uma ferramenta de cálculo externa a que se refere o artigo 9.º, n.º 2, incluir uma referência a essa ferramenta de cálculo.

5. Os dados de saída e as provas a que se referem o n.º ~~5~~**4** devem ser estabelecidos de forma clara e inequívoca, pelo menos numa das línguas oficiais da União. ~~Sempre que possível,~~ Devem ser ***apresentados de forma harmonizada e simples e*** disponibilizados sob a forma de uma hiperligação, código QR ou elemento equivalente***, a fim de permitir a interoperabilidade dos dados de saída e dos elementos de prova entre os diferentes prestadores de serviços de transporte***. **[Alt. 83]**

6. Os dados pessoais devem ser tratados em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([18]).

([18]) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados); (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1)

7. Qualquer destinatário dos dados de saída e das provas a que se ~~referem o n.º 5~~***refere o n.º 4*** adota medidas para assegurar a confidencialidade dos dados comerciais pertinentes tratados e comunicados em conformidade com o presente regulamento e que esses dados só podem ser acedidos, tratados e divulgados mediante autorização. **[Alt. 84]**

CAPÍTULO V

MEDIDAS COMPLEMENTARES

Artigo 11.º

Certificação das ferramentas de cálculo

1. As ferramentas de cálculo externas referidas no artigo 9.º, n.º 2, devem ser certificadas por um organismo de avaliação da conformidade a que se refere o artigo 14.º.

2. O criador da ferramenta de cálculo apresenta um pedido a um organismo de avaliação da conformidade, que avalia a conformidade da ferramenta de cálculo com os requisitos previstos nos artigos 4.º a 9.º. Em caso de avaliação positiva, o organismo de avaliação da conformidade emite um certificado de conformidade da ferramenta de cálculo com o presente regulamento***, especificando se a ferramenta permite efetuar cálculos baseados em dados primários***. Em caso de avaliação negativa, o organismo de avaliação da conformidade apresenta a respetiva justificação ao requerente. **[Alt. 85]**

2-A. As ferramentas de cálculo utilizadas a nível interno por uma entidade para calcular as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte, no âmbito do presente regulamento, também devem respeitar os requisitos estabelecidos pela metodologia de referência a que se refere o artigo 4.º, n.º 1. **[Alt. 86]**

3. O organismo de avaliação da conformidade em causa mantém uma lista atualizada das ferramentas de cálculo que certificou e às quais retirou ou suspendeu a certificação. Este organismo disponibiliza essa lista ao público no seu sítio Web e comunica o endereço desse sítio Web sem demora à Comissão.

4. O certificado é válido por um período de dois anos.

5. A Comissão publica no seu sítio Web oficial uma lista ***facilmente acessível*** de todas as ferramentas de cálculo certificadas em conformidade com os n.ºs 1 e 2***, bem como a ligação para o sítio Web a que se refere o n.º 3***. **[Alt. 87]**

6. A Comissão adota atos de execução em conformidade com o artigo 17.º para estabelecer regras relativas à certificação das ferramentas de cálculo e ao certificado de conformidade conexo, incluindo regras relativas à renovação, suspensão e retirada da certificação.

CAPÍTULO VI

VERIFICAÇÃO DOS DADOS E PROCESSOS DE CÁLCULO DAS EMISSÕES DE GASES COM EFEITO DE ESTUFA

Artigo 12.º

Âmbito da verificação

1. Os dados de saída referidos no artigo 9.º devem ser objeto de verificação da sua conformidade com os requisitos previstos nos artigos 4.º a 9.º do presente regulamento. ***A verificação deve ser efetuada pelo menos anualmente, em conformidade com os atos delegados referidos no artigo 13.º, n.º 9. A verificação pode também ser solicitada pelo organismo de avaliação da conformidade, por outra entidade em causa ou pelos seus clientes.*** **[Alt. 88]**

2. Os requisitos de verificação ***anual*** a que se referem o n.º 1 são aplicáveis às entidades envolvidas referidas no artigo 2.º, com exceção das micro, pequenas e médias empresas referidas na Recomendação 2003/361/CE da Comissão ([19]). As micro, pequenas e médias empresas podem submeter-se à verificação mediante pedido. **[Alt. 89]**

([19]) Recomendação 2003/361/CE da Comissão, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (JO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

Artigo 13.º

Atividades e processo de verificação

1. O organismo de avaliação da conformidade a que se refere o artigo 14.º verifica a fiabilidade, credibilidade, cumprimento e exatidão dos dados de saída divulgados por uma entidade envolvida. ***A verificação deve ser efetuada pelo menos anualmente e em conformidade com as regras pormenorizadas previstas nos atos delegados referidos no artigo 13.º, n.º 9.*** **[Alt. 90]**

2. A verificação deve ser efetuada em conformidade com os requisitos previstos nos artigos 4.º a 9.º e com base nas provas referidas no artigo 10.º, n.º 5. Esta verificação deve incidir sobre:

a) A metodologia de cálculo utilizada;

b) A(s) fonte(s) dos dados de entrada ***e a percentagem de dados primários*** utilizados para o cálculo; **[Alt. 91]**

c) A exatidão do cálculo efetuado;

d) As métricas aplicadas.

2-A. Os intermediários de dados devem ser verificados com base na capacidade dos seus algoritmos de incorporar e permitir a visualização de informações fielmente ordenadas em função das emissões, também como opção por defeito, bem como diferentes filtros e destaques relativos à qualidade dos dados, tal como referido no artigo 10.º, n.º 2-A. **[Alt. 92]**

3. Se forem utilizadas ferramentas de cálculo externas, o organismo de avaliação da conformidade tem em conta o respetivo certificado de conformidade referido no artigo 11.º.

3-A. Caso a entidade utilize ferramentas de cálculo próprias para os dados de saída a que se refere o primeiro período do artigo 9.º, n.º 1, o organismo de avaliação da conformidade avalia se tais ferramentas cumprem os requisitos da metodologia de referência referida no artigo 4.º, n.º 1. **[Alt. 93]**

4. Se a avaliação da verificação identificar cálculos incorretos ou não conformidades com os artigos 4.º a 9.º do presente regulamento, o organismo de avaliação da conformidade informa ~~atempadamente~~***sem demora*** a entidade envolvida. Em seguida, essa entidade retifica o cálculo ou corrige as não conformidades, de modo a permitir a conclusão do processo de verificação. **[Alt. 94]**

4-A. Sempre que, após ter sido notificada pelo menos duas vezes pelo organismo de avaliação da conformidade, a entidade se recuse a retificar os cálculos ou a corrigir as não conformidades com os artigos 4.º a 9.º do presente regulamento, a autoridade competente deve, a pedido do organismo de avaliação da conformidade, instaurar um procedimento sancionatório, de acordo com as regras pormenorizadas previstas no ato delegado referido no n.º 9. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas e podem ter em conta, entre outros aspetos, os benefícios económicos gerados ou que se espera virem a ser gerados pela entidade em causa como resultado do incumprimento, se aplicável. **[Alt. 95]**

5. A entidade em causa fornece ao organismo de avaliação da conformidade***, no prazo de 30 dias,*** todas as informações suplementares que lhe permitam realizar os procedimentos de verificação. O organismo de avaliação da conformidade pode efetuar verificações durante o processo de verificação***, em conformidade com as regras pormenorizadas previstas no ato delegado referido no n.º 9,*** para determinar a fiabilidade dos dados e dos cálculos. **[Alt. 96]**

6. Uma vez concluída a verificação, o organismo de avaliação da conformidade elabora~~, sempre que adequado,~~ uma prova de conformidade que ateste que os dados de saída cumprem os requisitos estabelecidos no presente regulamento ***e que especifique se a entidade utiliza dados primários***. **[Alt. 97]**

7. O organismo de avaliação da conformidade em causa elabora e mantém atualizada a lista das entidades objeto de verificação ***anual*** nos termos dos n.ºs 1 a 6. Até 31 de março de cada ano, o organismo de avaliação da conformidade notifica essa lista à Comissão. **[Alt. 98]**

8. Sempre que outra legislação da União estabeleça regras específicas em matéria de avaliação da verificação dos dados de saída, essas regras devem ser tratadas de forma equivalente, na condição de a avaliação da verificação ser efetuada em conformidade com o presente regulamento.

9. A Comissão adota atos ~~de execução~~***delegados*** em conformidade com o artigo ~~17.º~~***16.º*** para estabelecer regras pormenorizadas relativas à verificação ~~dos dados~~***da data*** de saída ~~e~~***,*** à prova de conformidade conexa ***e aos procedimentos sancionatórios***. Essas regras devem incluir disposições relativas às provas referidas no artigo 10.º, n.º 5, e aos direitos de comunicação associados à utilização de dados primários referidos no artigo 10.º, n.º 4. **[Alt. 99]**

CAPÍTULO VII

ACREDITAÇÃO

Artigo 14.º

Organismos de Avaliação da Conformidade

1. Os organismos de avaliação da conformidade devem ser acreditados para executar as atividades de verificação ou certificação referidas nos artigos 11.º, 12.º e 13.º.

2. Os organismos de avaliação da conformidade devem ser independentes ~~das~~***de quaisquer*** entidades que solicitem as atividades de verificação ou certificação referidas nos artigos 11.º, 12.º e 13.º. **[Alt. 100]**

3. O organismo de avaliação da conformidade, os seus quadros superiores e o pessoal responsável pela execução das atividades de verificação não podem exercer qualquer atividade suscetível de comprometer a independência das suas apreciações ou a sua integridade no exercício das atividades de verificação ou certificação.

4. O organismo de avaliação da conformidade e o seu pessoal executam as suas atividades de verificação ou certificação com a maior integridade profissional e a maior competência técnica, e não estão sujeitos a quaisquer pressões ou incentivos, nomeadamente de ordem financeira, suscetíveis de influenciar a sua apreciação ou os resultados das suas atividades de verificação, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas atividades.

5. O organismo de avaliação da conformidade deve possuir os conhecimentos especializados, o equipamento e a infraestrutura necessários para realizar as atividades de verificação ou certificação para as quais foi acreditado.

6. O pessoal do organismo de avaliação da conformidade está sujeito ao sigilo profissional no que diz respeito a todas as informações obtidas no desempenho das atividades de verificação e certificação.

7. Sempre que o organismo de avaliação da conformidade subcontratar atividades específicas relacionadas com a verificação ou certificação ou recorrer a uma filial, assume plena responsabilidade pelas atividades executadas pelos subcontratantes ou filiais e avalia e controla as qualificações do subcontratante ou da filial e o trabalho por eles realizado.

Artigo 15.º

Procedimentos de acreditação

1. Os organismos de avaliação da conformidade referidos no artigo 14.º, n.º 1, devem ser acreditados por um organismo nacional de acreditação nos termos do capítulo II do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho.

2. Cada Estado-Membro designa uma autoridade que deve manter uma lista atualizada dos organismos de avaliação da conformidade acreditados. As autoridades nacionais designadas disponibilizam a lista ao público num sítio Web oficial do governo.

3. Até 31 de março de cada ano, o organismo nacional de acreditação notifica à Comissão a lista dos organismos de avaliação da conformidade acreditados, juntamente com todos os dados de contacto pertinentes.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo novos métodos e critérios para a acreditação dos organismos de avaliação da conformidade.

CAPÍTULO VIII

PODERES DELEGADOS E DE EXECUÇÃO

Artigo 16.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.º 4, no artigo 4.º, n.º 5, no artigo ***4.º, n.º 6, no artigo 5.º, n.º 2-A, no artigo*** 9.º, n.º 4***, no artigo 13.º, n.º 9***, e no artigo 15.º, n.º 4, é conferido à Comissão por um prazo indeterminado a partir de **...** [SP: inserir a data correspondente à data de entrada em vigor do presente regulamento]. **[Alt. 101]**

3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, n.º 4, no artigo 4.º, n.º 5, no artigo ***4.º, n.º 6, no artigo 5.º, n.º 2-A, no artigo*** 9.º, n.º 4***, no artigo 13.º, n.º 9***, e no artigo 15.º, n.º 4, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor. **[Alt. 102]**

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 4.º, n.º 4, do artigo 4.º, n.º 5, do artigo ***4.º, n.º 6, do artigo 5.º, n.º 2-A, do artigo*** 9.º, n.º 4***, do artigo 13.º, n.º 9***, e do artigo 15.º, n.º 4, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de [dois meses] a contar da sua notificação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho. **[Alt. 103]**

Artigo 17.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité na aceção de Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 18.º

Relatório e revisão

A Comissão deve proceder à avaliação do presente regulamento tendo em conta os objetivos que o mesmo persegue e apresentar um relatório sobre as principais conclusões ao Parlamento Europeu e ao Conselho até **...** [SP: inserir a data correspondente a ~~cinco anos~~***36 meses*** após a entrada em vigor do regulamento].

O relatório referido no n.º 1 inclui:

a) Uma avaliação dos impactos para as entidades em causa dos encargos burocráticos inerentes à aplicação do presente regulamento;

b) Uma avaliação dos impactos da execução e aplicação do presente regulamento, no que diz respeito às operações subcontratadas;

c) Uma avaliação do impacto dos incentivos nacionais de natureza administrativa, financeira ou operacional introduzidos pelos Estados-Membros, ao abrigo do artigo 5.º, n.º 1-B;

d) Uma avaliação dos impactos, para todas as entidades que organizam e prestam serviços de transporte, do requisito obrigatório de quantificação e divulgação das emissões de gases com efeito de estufa ao abrigo das regras estabelecidas no presente regulamento. **[Alt. 104]**

Artigo 19.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. O presente regulamento é aplicável a partir de **...** [SP: inserir a data correspondente a ~~42~~***24*** meses após a entrada em vigor do presente regulamento]. **[Alt. 105]**

3. No entanto, o artigo 4.º, n.º 4, o artigo 4.º, n.º 5, o artigo 4.º, n.º 6, o artigo ***6.º, n.º 1, o artigo*** 7.º, n.º 4***, o artigo 8.º, n.º 1***, o artigo 9.º, n.º 4, o artigo 11.º, n.º 6, o artigo 13.º, n.º 9, e o artigo 15.º, n.º 4, são aplicáveis a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento. **[Alt. 106]**

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em …, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente*