Parlamento Europeu
2019-2024

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar
Comissão dos Transportes e do Turismo

2023/0266(COD)

18.1.2024

ALTERAÇÕES
17 - 119

Projeto de relatório
Pascal Canfin, Barbara Thaler
(PE757.207v01-00)

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

Proposta de regulamento
(COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

Alteração 17
Marian-Jean Marinescu

Proposta de regulamento
–

Proposta de rejeição

O Parlamento Europeu rejeita 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.

Or. en

Alteração 18
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 até 2050, tendo simultaneamente em devida conta a necessidade de ***preservar o*** crescimento ***contínuo e*** a competitividade do setor europeu.	(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 até 2050, tendo simultaneamente em devida conta a necessidade de ***assegurar uma transição justa e inclusiva, trabalhar rumo a um*** crescimento ***respeitando os limites do planeta e reforçar*** a competitividade do setor europeu.

Or. en

Alteração 19
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 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[52] no domínio dos transportes e da Lei Europeia em matéria de Clima.	(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 ***uma menor pegada de carbono dos contratos públicos e*** a mudança de comportamentos tanto dos consumidores como das empresas, contribuindo para os objetivos do Pacto Ecológico Europeu[52] no domínio dos transportes e da Lei Europeia em matéria de Clima.
[52] 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.	[52] 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.

Or. en

Alteração 20
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 3

Texto da Comissão	*Alteração*

(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.	(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.***

Or. en

Alteração 21
Aurélia Beigneux

Proposta de regulamento
Considerando 4

Texto da Comissão	*Alteração*
(4) Em 2011, a Comissão Europeia adotou o Livro Branco sobre os transportes[53], 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.	(4) Em 2011, a Comissão Europeia adotou o Livro Branco sobre os transportes[53], 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. ***Este programa de ação deve ser revisto e alterado, a fim de ter em conta as consequências económicas da crise***

sanitária associada à COVID-19, e que afetou fortemente os setores do transporte e do turismo: estes setores, que ainda há pouco recuperaram o seu nível de atividade anterior à crise sanitária, veem-se já confrontados com uma subida sem precedentes dos preços da energia desde o início da guerra na Ucrânia, e têm agora, além disso, de autofinanciar a sua transição energética para responder às metas vinculativas de descarbonização previstas no Pacto Ecológico Europeu.

---

[53] Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos, COM(2011) 0144 final.

[53] Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos, COM(2011) 0144 final.

Or. fr

Justificação

É evidente que as necessidades de mobilidade aumentaram consideravelmente na UE desde 2011 e que as mais recentes exigências ambientais em matéria de descarbonização só vieram apertar o colete de forças regulamentar das empresas dos transportes: o programa de ação previsto no Livro Branco sobre os transportes deve, pois, ser atualizado para se manter coerente com os verdadeiros problemas contemporâneos que afetam o setor dos transportes e do turismo de três anos a esta parte.

Alteração 22
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 5

Texto da Comissão	*Alteração*
(5) A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de dezembro de 2020[54] refere incentivos para a escolha das opções de transporte mais sustentáveis dentro de cada modo de transporte e entre os mesmos. Estes incentivos incluem o estabelecimento de um quadro europeu para a medição harmonizada das emissões	(5) A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de dezembro de 2020[54] 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***

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, sem ter de passar pelas soluções mais radicais.

[54] 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.

mercadorias, incluindo metas mais concretas para ambos, 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 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 entrega de encomendas,*** sem ter de passar pelas soluções mais radicais.

[54] 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.

Or. en

Alteração 23
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta de regulamento
Considerando 5-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(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.

Or. en

Alteração 24
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta de regulamento
Considerando 5-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(5-B) As emissões de gases com efeito de estufa do fabrico, manutenção e eliminação de um veículo contribuem significativamente para o total das emissões ao longo do ciclo de vida desse veículo.

Or. en

Alteração 25
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta de regulamento
Considerando 5-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(5-C) A contabilização das emissões da construção e do desmantelamento das infraestruturas de produção de energia relacionadas com energias renováveis, como a produção e a construção de células solares, turbinas eólicas e centrais hidroelétricas, é necessária para permitir

uma comparação justa entre todos os vetores de energias renováveis.

Or. en

Alteração 26
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta de regulamento
Considerando 5-D (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(5-D) Para uma comparação holística de todos os vetores energéticos disponíveis para operações de transporte, é importante aditar o contributo das emissões resultantes da construção e do desmantelamento de infraestruturas de produção de energia a partir de combustíveis fósseis, de fontes renováveis ou de energia nuclear.

Or. en

Alteração 27
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta de regulamento
Considerando 5-E (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(5-E) Não é fácil obter dados relativos à construção dos veículos junto dos respetivos fabricantes, nomeadamente dos situados fora da União. Esta característica é, apesar disso, importante, uma vez que permite contabilizar todo o espetro de emissões relacionadas com uma atividade de transporte, abordando simultaneamente as fugas de carbono no que diz respeito ao fabrico de veículos.

Or. en

Alteração 28
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 6

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 os modos de transporte, os segmentos e as redes nacionais da União. Também devem ajudar a criar incentivos à 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.	(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 os modos de transporte, os segmentos e as redes nacionais da União. Também devem ajudar a criar incentivos à 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. ***A única forma de cumprir estes requisitos é utilizando uma metodologia de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa ao longo de todo o ciclo de vida.***

Or. en

Alteração 29
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 6

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 os modos de transporte, os segmentos e as redes nacionais da União. Também devem ajudar a criar incentivos à 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.	(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 os modos de transporte, os segmentos e as redes nacionais da União. Também devem ajudar a criar incentivos à mudança de comportamentos tanto ***dos organismos públicos e*** das empresas como dos ***outros*** utilizadores para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos serviços de transporte, ***sobretudo quando as compras são efetuadas, na totalidade ou em parte, com fundos públicos,*** através da adoção e utilização de dados comparáveis e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa.

Or. en

Alteração 30
Caroline Nagtegaal

Proposta de regulamento
Considerando 6

Texto da Comissão	*Alteração*
(6) Por conseguinte, o estabelecimento de regras harmonizadas para a contabilização das emissões de gases com	(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 os modos de transporte, os segmentos e as redes nacionais da União. Também devem ajudar a criar incentivos à 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.

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 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.

Or. en

Alteração 31
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(6-A) Os utilizadores devem poder fazer escolhas informadas. Importa, pois, disponibilizar dados fiáveis sobre as emissões previstas de cada serviço de transporte antes da compra do serviço ou da celebração do contrato, com base em dados de saída passados de serviços equivalentes. Esta disponibilização é essencial no caso dos serviços de transporte de passageiros e de entregas, mas também no caso das operações logísticas das empresas, nos seus esforços

para reduzir a pegada de carbono. Este objetivo global deve prevalecer para possibilitar a garantia de uma partilha contínua de dados ao longo de toda a cadeia de transporte, para a qual as informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI) poderiam ser um instrumento útil no que diz respeito ao transporte de mercadorias, permitindo, nomeadamente, a realização de todo o potencial de redução das emissões do transporte combinado. O acesso a dados sobre as emissões finais após a prestação do serviço também é desejável, sobretudo no domínio do transporte de mercadorias, para permitir a contabilização exata das emissões das empresas em causa.

Or. en

Alteração 32
Pascal Canfin

Proposta de regulamento
Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(6-A) Para promover a mudança de comportamentos a favor da mobilidade descarbonizada, os serviços de mobilidade digital destinados a facilitar as viagens multimodais através de serviços de transporte, veículos, bicicletas, dispositivos de mobilidade pessoais ou a pé devem dar aos utilizadores informações sobre as quantidades de gases com efeito de estufa emitidos pelo(s) modo(s) de transporte utilizado(s) para cada rota sugerida. Estes dispositivos digitais devem destacar as sugestões de rota com o menor impacto em termos de emissões de gases com efeito de estufa.

Or. en

Alteração 33
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta de regulamento
Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(6-A) Para permitir às empresas, aos utilizadores e aos indivíduos comparar diferentes modos de transporte segundo as respetivas emissões de gases com efeito de estufa, a Comissão deve desenvolver, até 2028, uma metodologia que permita a inclusão das emissões de gases com efeito de estufa resultantes da construção, da manutenção e da eliminação dos veículos.

Or. en

Alteração 34
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 6-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(6-B) Dada a escala da crise climática e o enorme potencial do setor dos transportes para contribuir para fazer face à mesma, todas as entidades que prestem serviços de transporte em território da União devem ser obrigadas a calcular as emissões de gases com efeito de estufa desses serviços e a disponibilizar os dados aos consumidores e aos utilizadores finais, a fim de promover escolhas informadas. Para dar aos operadores tempo suficiente para se adaptarem, o presente regulamento deve seguir uma abordagem de introdução progressiva, começando por ser voluntária e tornando-se obrigatória após

	um certo período. Esta abordagem progressiva é particularmente importante para garantir condições de concorrência equitativas e para ter em conta as necessidades das micro, pequenas e médias empresas («PME») referidas na Recomendação 2003/361/CE da Comissão.

Or. en

Alteração 35
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) O presente regulamento deve 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.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 36
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) O presente regulamento deve 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.	(7) O presente regulamento deve 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 permitiria prestar, juntamente com as informações atuais sobre a data estimada de entrega, o preço associado e as emissões associadas a cada opção.***

Or. en

Alteração 37
Pascal Canfin

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) O presente regulamento deve 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	(7) O presente regulamento deve disponibilizar um quadro de referência para outras medidas de redução das emissões que possam ser adotadas ***pelos Estados-Membros,*** 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

utilizadores ou definidos critérios relacionados com o clima aplicáveis aos processos de adjudicação de contratos públicos ecológicos.

viagem ou de entrega aos passageiros ou utilizadores***, exigida, nos termos da lei nacional, a divulgação das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte,*** ou definidos critérios relacionados com o clima aplicáveis aos processos de adjudicação de contratos públicos ecológicos.

Or. en

Alteração 38
Andreas Glück, Jan-Christoph Oetjen

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) O presente regulamento deve 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.	(7) O presente regulamento deve 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***, criado um regime de certificação para os combustíveis sustentáveis*** ou definidos critérios relacionados com o clima aplicáveis aos processos de adjudicação de contratos públicos ecológicos.

Or. en

Alteração 39
Aurélia Beigneux

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) O presente regulamento deve ***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.	(7) O presente regulamento ***não*** deve ***incluir*** cláusulas de transparência em matéria de gases com efeito de estufa nos contratos de transporte***: a prestação de*** informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa de uma opção de viagem ou de entrega aos passageiros ou utilizadores ou ***a definição de*** critérios relacionados com o clima aplicáveis aos processos de adjudicação de contratos públicos ecológicos ***só devem ser comunicados se as empresas de transporte assim o desejarem***.

Or. fr

Justificação

As disposições previstas no presente regulamento não devem dar origem, de forma insidiosa, a novas obrigações contratuais referentes aos contratos dos transportes: o contrato de transporte deve continuar a ser da responsabilidade do transportador junto dos seus clientes-expedidores (se se tratar de transporte de mercadorias) ou dos seus utilizadores (se se tratar de transporte de passageiros): o transportador deve continuar a ser livre de aplicar a sua política comercial e a sua política de comunicação junto dos seus clientes.

Alteração 40
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.***	(8) ***O*** presente regulamento ***deve aplicar-se*** a todas as entidades que prestam serviços de transporte***. Estas devem*** calcular e divulgar dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte de mercadorias ou de passageiros com partida***, trânsito*** ou destino no território da União,

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.	inclusivamente os serviços cuja origem ou destino se situem num país terceiro. ***O presente regulamento deve, pois, aplicar-se também às entidades estabelecidas num país terceiro que efetuem serviços de transporte no território da União.***
	Or. en

Alteração 41
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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. ***Os futuros desenvolvimentos e revisões devem procurar alargar a aplicação obrigatória do regulamento, tendo em consideração as necessidades e as limitações das PME.***

Or. en

Alteração 42
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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 ***e que sejam operados por entidades sediadas em países terceiros, às quais por conseguinte, o presente regulamento também se aplica***.

Or. en

Justificação

Embora o âmbito de aplicação da proposta inclua os pontos de origem ou de destino situados em países terceiros, não é claro se as entidades de países terceiros terão acesso e os recursos necessários para calcular e divulgar com êxito informações sobre os dados relativos às emissões de GEE.

Alteração 43
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.***	(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 ***e*** destino no território da União***.***

Or. en

Alteração 44
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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.	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***, escala*** ou destino no território da União, inclusivamente os serviços cuja origem ou destino se situem num país terceiro.

Or. en

Justificação

A inclusão do termo «escala» visa evitar a concorrência desleal a favor dos operadores de transportes de países terceiros ou perturbações da igualdade das condições de concorrência que comprometa a competitividade dos serviços de transporte da UE.

Alteração 45
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(8-A) Os futuros desenvolvimentos e revisões do presente regulamento devem procurar incluir os poluentes atmosféricos no seu âmbito de aplicação. Estima-se que a poluição atmosférica tenha causado mais de 300 000 mortes prematuras na UE-28 em 2018[54-A], agravando as doenças existentes e causando novas doenças. O setor dos transportes é um dos que mais contribui para a poluição atmosférica, sobretudo nas zonas urbanas. A inclusão dos poluentes atmosféricos no presente regulamento ajudaria a criar incentivos à mudança de comportamentos dos organismos públicos, das empresas e dos outros utilizadores para reduzir as emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos serviços de transporte, sobretudo quando as compras são efetuadas, na totalidade ou em parte, com fundos públicos, através da adoção e

utilização de dados comparáveis e fiáveis.

[54-A] ***Agência Europeia do Ambiente (AEA), Air Quality in Europe – 2020 report (não traduzido para português), 2020.***

Or. en

Alteração 46
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, mas ***apenas divulguem*** dados sobre essas emissões fornecidos por uma entidade envolvida ou por outra pessoa singular ou coletiva pertinente. ***No entanto***, os intermediários de dados 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.	(9) ***Os*** intermediários de dados, como os que oferecem serviços de mobilidade digital multimodal, ***bem como os serviços digitais de navegação e os serviços de planeamento de rotas de viagem, não podem calcular*** diretamente os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, mas ***devem divulgar*** dados sobre essas emissões fornecidos por uma entidade envolvida ou por outra pessoa singular ou coletiva pertinente. ***Por conseguinte***, os intermediários de dados 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***. ***Os intermediários de dados incluem serviços que combinam dados fornecidos por diferentes entidades em causa, por exemplo os que oferecem viagens multimodais ou viagens compostas por múltiplos segmentos, contanto que não alterem, de nenhuma forma, os dados originais e que estes já tenham sido certificados ao abrigo do presente regulamento.***

Or. en

Alteração 47
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 9-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(9-A) Para garantir uma verdadeira comparação multimodal pelos utilizadores a todos os níveis, inclusive pelos passageiros, importa garantir a disponibilidade de dados relativos às emissões reais decorrentes da utilização de automóvel privado. A utilização de dados a bordo do veículo, aliada aos serviços de navegação digitais, deve permitir uma disponibilização suficientemente precisa dessas informações. Cada trajeto calculado num navegador ou num planeador de rotas deve indicar as emissões esperadas, tendo em conta o tipo de veículo, ao passo que, no que diz respeito ao reabastecimento ou recarregamento, cada fatura deve integrar as emissões associadas do fornecimento, respetivamente, do combustível ou da eletricidade e a média das emissões e da intensidade das emissões associadas à utilização da quantidade abastecida ou carregada. Os fabricantes de equipamento de origem (OEM), além de possibilitarem e promoverem o necessário acesso livre dos utilizadores privados e das PME aos dados a bordo do veículo para estes fins, devem também disponibilizar, no momento da venda dos seus veículos, informações claras sobre a intensidade média prevista das emissões, desagregada por tipo de estrada.

Or. en

Alteração 48
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 10

Texto da Comissão	*Alteração*
(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[55] e no Regulamento relativo às contas económicas europeias do ambiente[56]. ***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) ***Os dados gerados pela aplicação do*** presente regulamento ***podem ser agregados e combinados com informações adicionais para efeitos de*** 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 ***decorrentes*** de outras regras da União, como as previstas na Diretiva Comunicação de Informações sobre Sustentabilidade das Empresas[55] e no Regulamento relativo às contas económicas europeias do ambiente[56]. 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.
[55] 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)	[55] 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)**.**
[56] 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).	[56] 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).

Or. en

Alteração 49
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) O presente regulamento deve ser alinhado com as normas europeias para a comunicação de informações sobre sustentabilidade, um componente essencial da Diretiva Comunicação de Informações sobre Sustentabilidade das Empresas (CISE), bem como com outros atos legislativos da UE em vigor, a fim de evitar incoerências na comunicação das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte. 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.

Or. en

Alteração 50
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Proposta de regulamento
Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) O presente regulamento deve ser alinhado com as normas europeias para a comunicação de informações sobre sustentabilidade, um componente essencial da Diretiva Comunicação de Informações sobre Sustentabilidade das Empresas (CISE), bem como com outros atos legislativos da UE em vigor, a fim de evitar incoerências na comunicação das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte. 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.

Or. en

Alteração 51
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) Importa ter em consideração uma avaliação baseada em todo o ciclo de vida, que inclua as emissões calculadas numa base do poço às rodas, as emissões libertadas durante o transporte, o processo de construção da infraestrutura, o processo de produção de veículos de transporte, o consumo de outros

materiais, a água e a eliminação em fim de vida. A abordagem de todo o ciclo de vida deve evitar uma possível representação enganosa e incompleta das emissões dos serviços de transporte.

Or. en

Alteração 52
Jan-Christoph Oetjen, Caroline Nagtegaal

Proposta de regulamento
Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) O presente regulamento deve ser alinhado com as normas europeias para a comunicação de informações sobre sustentabilidade, um componente essencial da Diretiva Comunicação de Informações sobre Sustentabilidade das Empresas (CISE), a fim de evitar incoerências na comunicação das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte.

Or. en

Justificação

A falta de harmonização das normas europeias para a comunicação de informações sobre sustentabilidade com o quadro CountEmissions EU corre o risco de criar um conjunto fragmentado de metodologias de comunicação de informações.

Alteração 53
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(11) Um dos aspetos fundamentais do quadro harmonizado da União estabelecido	(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 e ser aceite pelas partes interessadas.	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.

Or. en

Alteração 54
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 e ser aceite pelas partes interessadas.	(11) Um dos aspetos fundamentais do quadro harmonizado da União estabelecido pelo presente regulamento é a utilização de uma metodologia adequada para calcular ***o ciclo de vida completo das*** 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 e ser aceite pelas partes interessadas.

Alteração 55
Aurélia Beigneux

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de Normalização[57] em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, foi escolhida como a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte 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. 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.	(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de Normalização[57] em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, foi escolhida como a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte 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. 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. ***Por conseguinte, nesta abordagem «do poço às rodas», afigura-se muito complexo determinar o nível de emissões ligadas ao ciclo de vida da energia utilizada nos transportes, desde o seu modo de produção ou de transformação, sem correr o risco de incriminar sistematicamente os transportadores utilizadores dessa energia: importa dissociar a parte das emissões de gases com efeito de estufa geradas durante a produção das energias destinadas aos veículos de transporte, isto é, a montante da sua disponibilização nas estações e pontos de carregamento.***
[57] https://www.cencenelec.eu	[57] https://www.cencenelec.eu

Or. fr

Justificação

Nesta abordagem «do poço às rodas», importa dissociar o ciclo de vida das energias ou dos combustíveis no momento da sua produção, antes de serem comercializados nas estações ou pontos de carregamento: os transportadores são meros utilizadores destas energias e, por conseguinte, não podem ser responsabilizados pelas emissões de gases com efeito de estufa que as energias geraram ao longo do seu processo de fabrico ou de transformação, antes de serem distribuídas nos pontos de carregamento.

Alteração 56
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de Normalização[57] em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, foi escolhida como a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte 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. 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.	(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de Normalização[57] em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, foi escolhida como a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte 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. 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. ***Esta omite as emissões resultantes da produção, da manutenção e da eliminação dos veículos, sendo, por isso, incompleta.***
[57] https://www.cencenelec.eu	[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

Alteração 57
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de Normalização[57] em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, foi escolhida como a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte 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. 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.	(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de Normalização[57] em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, foi escolhida como a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte 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. 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. ***A Comissão deve conceder acesso gratuito à norma ISO.***
[57] https://www.cencenelec.eu	[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

Alteração 58
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de	(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de

Normalização[57] em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, foi escolhida como a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte 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. 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.

[57] https://www.cencenelec.eu

Normalização[57] em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, foi escolhida como a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa ***do poço às rodas*** dos serviços de transporte 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. A quantificação das emissões 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.

[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

Alteração 59
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de Normalização[57] em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, ***foi escolhida como*** a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte 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. 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	(12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de Normalização[57] em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, ***deve ser*** a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte nos termos do presente regulamento. A norma ISO 14083:2023 ***cumpre os*** objetivos do presente regulamento***, incluindo uma rápida aceitação pelo mercado e a comparabilidade dos dados***. 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.	de veículos e da utilização de veículos durante as operações de transporte e de plataforma.
[57] https://www.cencenelec.eu	[57] https://www.cencenelec.eu

Or. en

Alteração 60
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) A Comissão deve estudar 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 no futuro próximo, para incluir o cálculo e a comunicação das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte ao longo de todo o ciclo de vida, nomeadamente no que diz respeito ao fabrico, à manutenção e ao fim de vida dos veículos, à construção, manutenção e utilização de infraestruturas e ao impacto climático equivalente das emissões de gases que não CO_2 na aviação. Para o efeito, a Comissão deve ter em conta os esforços em curso, como a ISO 14067:2018 e a regulamentação que estabelece a categoria do produto relativa aos serviços de transporte estabelecida no Sistema Internacional de Declarações Ambientais de Produtos.

Or. en

Alteração 61
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) A Comissão, em cooperação com o Comité Europeu de Normalização e os organismos nacionais 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, gratuito para as micro, pequenas e médias empresas («PME»), tal como definidas na Recomendação 2003/361/CE da Comissão. As normas devem ser acessíveis na sua versão autêntica e em todas as línguas oficiais da União, para que o presente regulamento seja mais acessível a todos os que sejam abrangidos por ele.

Or. en

Alteração 62
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(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, bem como de futuras alterações dessa norma que possam ser efetuadas pelo Comité Europeu de Normalização ou por outro organismo	(13) ***Entretanto,*** 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

competente. ***Caso*** estas avaliações ***revelem*** 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.

Europeu de Normalização ou por outro organismo competente. ***Se*** estas avaliações ***concluírem existir*** 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, ***nomeadamente no que diz respeito à garantia do devido alinhamento com a meta vinculativa ao abrigo do direito da União prevista no Regulamento (UE) 2021/1119 de reduzir as emissões líquidas de gases com efeito de estufa em pelo menos 55 % em relação aos níveis de 1990 até 2030 e com o objetivo de alcançar a neutralidade climática em toda a economia o mais tardar até 2050,*** 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. ***Nessa situação, a Comissão deve ter devidamente em conta outra legislação pertinente da União, incluindo a Diretiva (UE) 2023/2413, o Regulamento (UE) 2015/757 e o Regulamento (UE) 2023/2405, incluindo a sua dimensão não-CO_2.***

Or. en

Alteração 63
Pascal Canfin

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(13) Há que ter em atenção para não se desviar das escolhas metodológicas	(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, 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 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.	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, 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 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.***
	Or. en

Alteração 64
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(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, 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 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.	(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, bem como de futuras alterações dessa norma que possam ser efetuadas pelo Comité Europeu de Normalização ou por outro organismo competente. ***É particularmente importante avaliar possíveis elementos adicionais e uma maior exatidão para reforçar o impacto ambiental positivo da norma.*** Caso estas avaliações revelem 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.

Or. en

Alteração 65
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(13-A) Há que elaborar uma metodologia para calcular as emissões ao longo de todo o ciclo de vida relacionadas com a construção de infraestruturas utilizadas pelo veículo e as emissões relacionadas com a produção, a manutenção e o fim de vida do veículo. A Comissão pode ter em conta normas internacionais como a ISO 14067, em conformidade com as normas internacionais no domínio da avaliação do ciclo de vida (ISO 14040 e ISO 14044), o Sistema Internacional de Declarações Ambientais de Produtos, a regulamentação que estabelece a categoria do produto relativa aos serviços de transporte ou as normas europeias relativas à comunicação de informações sobre sustentabilidade e os métodos da Comissão de medição da pegada ambiental. A metodologia do ciclo de vida deve ser introduzida por meio de um ato delegado.

Or. en

Alteração 66
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(13-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. Futuros desenvolvimentos do presente regulamento devem analisar as possibilidades e procurar adotar uma metodologia de referência que tenha em conta as emissões de gases com efeito de estufa de todo o ciclo de vida dos serviços

de transporte.

Or. en

Alteração 67
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta de regulamento
Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(13-A) Para evitar desvantagens concorrenciais para os veículos e os materiais produzidos na Europa, a Comissão deve incluir as emissões decorrentes da produção e da eliminação de veículos. A Comissão deve, em cooperação com os Estados-Membros, solicitar ao Comité Europeu de Normalização que reveja a norma em conformidade, uma vez adotada a metodologia.

Or. en

Alteração 68
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 14

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(14) Para evitar a ***divulgação*** 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 ***à percentagem de dados primários de cada tipo utilizados,***

atribuição de emissões ou a agregação de elementos de dados, caso a utilização desses parâmetros não esteja explicitamente esclarecida na metodologia.

desagregados por elemento da cadeia de transporte, se aplicável, e 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.

Or. en

Alteração 69
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 15

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. No entanto, os dados primários podem ser ***inacessíveis*** ou exageradamente dispendiosos para ***determinadas partes interessadas, em especial para as PME***. Por conseguinte, a utilização de dados secundários deve ser permitida ***em*** condições ***claras***.	(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 ***incentivada, devendo ser*** dada prioridade à sua utilização progressiva nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa***, cuja utilização deve passar a ser obrigatória cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento***. No entanto, os dados primários podem ser ***impossíveis de obter*** ou exageradamente dispendiosos para ***as pequenas e médias empresas, pelo que estas devem ser isentas***. Por conseguinte, a utilização de dados secundários deve ser permitida ***nas*** condições ***previstas no presente regulamento***.

Or. en

Alteração 70
Mario Furore, Maria Angela Danzì

Proposta de regulamento
Considerando 15

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. No entanto, os dados primários podem ser inacessíveis ou exageradamente dispendiosos para determinadas partes interessadas, em especial para as PME. Por conseguinte, a utilização de dados secundários deve ser permitida em condições claras.	(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 ***a*** sua utilização progressiva nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa ***deve ser obrigatória***. No entanto, os dados primários podem ser inacessíveis ou exageradamente dispendiosos para determinadas partes interessadas, em especial para as PME***, que devem ser dispensadas da obrigação***. Por conseguinte, a utilização de dados secundários deve ser permitida ***às PME,*** em condições claras.

Or. it

Alteração 71
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 15

Texto da Comissão	*Alteração*
(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*** nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. No entanto, os dados primários podem ser inacessíveis ***ou exageradamente dispendiosos para***	(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***, precisos e granulares***, pelo que deve ser ***obrigatória*** nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. No entanto, os dados primários podem ser ***inicialmente*** inacessíveis para as PME. Por conseguinte, a utilização de

determinadas partes interessadas, em especial para as PME. Por conseguinte, a utilização de dados secundários deve ser permitida em condições claras.	dados secundários ***pelas PME*** deve ser permitida em condições claras***, durante um período de transição de 36 meses***. ***Os OEM devem conceder às PME acesso a dados a bordo do veículo pertinentes para o efeito.***

Or. en

Alteração 72
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 15

Texto da Comissão	*Alteração*
(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*** nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. No entanto, os dados primários podem ser inacessíveis ou exageradamente dispendiosos ***para determinadas partes interessadas, em especial*** para as PME. Por conseguinte, ***a utilização de*** dados secundários ***deve ser permitida*** em condições claras.	(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 ***obrigatória*** nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. No entanto, os dados primários podem ser inacessíveis ou exageradamente dispendiosos para as PME. Por conseguinte, ***as PME devem ser autorizadas a utilizar*** dados secundários em condições claras.

Or. en

Alteração 73
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Proposta de regulamento
Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(15-A) Sempre que um organizador de

serviços de transporte subcontrate parcialmente a prestação de um serviço de transporte, as partes devem poder decidir se calculam os dados de saída da parte subcontratada do serviço de transporte com base em dados primários ou secundários, independentemente do método escolhido pelo organizador do serviço de transporte para o cálculo dos seus próprios dados de saída.

Or. en

Justificação

Em situações que envolvam serviços de transporte subcontratados, o principal adjudicatário deve poder aceitar uma combinação de dados primários e secundários dos subcontratantes ao medir as emissões de GEE de um serviço de transporte. Deve fazê-lo independentemente do método escolhido pelo adjudicatário principal para comunicar as emissões de GEE da sua própria frota. O adjudicatário principal deve poder somar os valores aquando da comunicação dos dados, independentemente da forma como os valores foram calculados (isto é, com base em dados primários ou secundários).

Alteração 74
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(15-A) Os Estados-Membros podem introduzir incentivos de natureza administrativa, financeira ou operacional para estimular a utilização de dados primários e, neste contexto, os Estados-Membros devem notificar a Comissão sempre que criem esses incentivos, para que esta possa acompanhar o bom funcionamento do mercado interno e assegurar condições de concorrência equitativas.

Or. en

Alteração 75
Pascal Canfin

Proposta de regulamento
Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(15-A) Para promover uma utilização mais abrangente dos dados primários, um Estado-Membro deve, apesar disso, prever que a utilização de dados primários seja obrigatória para as operações de transporte realizadas no seu território por entidades com um número de funcionários superior a um determinado limiar fixado pela legislação nacional, caso o serviço de transporte se inicie e termine no seu território.

Or. en

Alteração 76
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Proposta de regulamento
Considerando 15-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(15-B) Sempre que um organizador de serviços de transporte que subcontrata, na totalidade ou em parte, o desempenho concreto de um serviço de transporte e 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 no que diz respeito aos serviços de transporte prestados pelo(s) subcontratante(s). Importa 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.

Or. en

Justificação

Em situações que envolvam serviços de transporte subcontratados, o principal adjudicatário deve poder aceitar uma combinação de dados primários e secundários dos subcontratantes ao medir as emissões de GEE de um serviço de transporte. Deve fazê-lo independentemente do método escolhido pelo adjudicatário principal para comunicar as emissões de GEE da sua própria frota. O adjudicatário principal deve poder somar os valores aquando da comunicação dos dados, independentemente da forma como os valores foram calculados (isto é, com base em dados primários ou secundários).

Alteração 77
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 16

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 de forma neutra e objetiva, com base em fontes fidedignas e parâmetros adequados.	(16) ***Se aplicável***, as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte podem ser calculadas utilizando valores por defeito ou dados modelizados ***(«dados secundários»)***. 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. ***O tipo privilegiado de base de dados («base de dados de desempenho dos transportes referenciada pelos pares») baseia-se em dados primários regulares recolhidos num grupo de pares com diferenciação setorial e geográfica, traduzidos em fatores de intensidade das emissões que podem ser utilizados pelas PME. Considera-se que***

as bases de dados e os valores por defeito que resultem numa subestimativa das emissões resultantes em comparação os dados primários comunicados falham o controlo da qualidade técnica. Os controlos da qualidade técnica devem ser repetidos regularmente.

Or. en

Alteração 78
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(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. ***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.	(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. ***A Comissão, que cria e mantém a base dados com a assistência da Agência Europeia do Ambiente, deve ter em conta, com a maior precisão possível,*** as especificidades setoriais, nacionais e regionais desses valores por defeito em toda a União***. A base de dados deve incluir quadros separados para cada modo de transporte. Deve dar-se a*** terceiros ***a possibilidade de contribuírem para a base de dados***, na condição de ***os dados que possam disponibilizar*** serem submetidos a um controlo da qualidade técnica a nível da União. ***O contributo de terceiros pode ser valioso, sobretudo para melhorar a exatidão dos valores no que diz respeito às especificidades setoriais, nacionais e regionais.***

Or. en

Alteração 79
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(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. 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.	(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, ***diferenciada por modo de transporte e que tenha em conta a desagregação entre diferentes vetores energéticos e veículos da frota,*** 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, devendo incluir quadros separados para cada modo de transporte, assegurando a sua atualização regular e integrando avanços tecnológicos de pontos na redução das emissões, se 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 ***por um período intercalar***, na condição de serem submetidos a um controlo da qualidade técnica a nível da União.

Or. en

Alteração 80
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(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. 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.	(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 ***por modo de transporte***, a fim de melhorar a comparabilidade dos resultados das emissões de gases com efeito de estufa obtidos em aplicação do presente regulamento. 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.

Or. en

Alteração 81
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 18

Texto da Comissão	*Alteração*
(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) 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. ***Tendo em conta os efeitos***

positivos da utilização de tecnologias com emissões nulas e a necessidade de as incentivar a curto prazo, o fator de emissões de gases com efeito de estufa da eletricidade deve ser contabilizado como zero. A Comissão pode prever a possibilidade de ter em conta o fator real das emissões de gases com efeito de estufa da eletricidade numa fase posterior, ao rever ou substituir a norma EN ISO 14083:2023, assegurando simultaneamente que os valores primários ou secundários dos fatores de emissões de gases com efeito de estufa dos diferentes combustíveis representem com exatidão as suas emissões do mundo real.

Or. en

Alteração 82
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(18-A) Importa incentivar uma abordagem baseada na localização, que pressuponha um conjunto de valores precisos e atualizados de intensidade para os diferentes Estados-Membros, ao quantificar as emissões relacionadas com a utilização de eletricidade com base em valores atualizados e exatos de intensidade das emissões para cada Estado-Membro. É, além disso, desejável uma abordagem baseada no mercado, contanto que seja garantia adequada rastreabilidade, 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.

Or. en

Alteração 83
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 19

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 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.	(19) O desenvolvimento e a manutenção das bases de dados da UE ***criadas pelo presente regulamento***, 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.

Or. en

Alteração 84
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Proposta de regulamento
Considerando 19

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 e para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa, bem como o controlo de qualidade técnica	(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 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.	das bases de dados e dos conjuntos de dados, 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.

Or. en

Alteração 85
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 19

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 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.	(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 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, 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.

Or. en

Alteração 86
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 19

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 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.	(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 e para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa, bem como o controlo de qualidade técnica ***dos dados fornecidos*** 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.

Or. en

Alteração 87
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 19-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(19-A) Ao desenvolverem as bases de dados, a Comissão e a Agência Europeia do Ambiente devem prestar especial atenção para que os valores por defeito assegurem condições de concorrência equitativas entre todos os modos de transporte, tendo em conta as limitações da norma a que se refere o artigo 4.º, n.º 1, e garantindo que os valores e as

	respetivas correlações estejam alinhados com os objetivos últimos da Lei Europeia em matéria de Clima. Devem abordar eventuais distorções de potenciais valores por defeito que possam beneficiar determinados modos de transporte de forma desigual, devendo ainda ter em conta as diferenças existentes no seio das frotas de veículos, incluindo muitos veículos heterogéneos.

Or. en

Alteração 88
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 20

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 89
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 21

Texto da Comissão	*Alteração*
(21) O Regulamento (UE) 2015/757[58] e a Diretiva 2003/87/CE[59] exigem a recolha, o cálculo e a comunicação anual das emissões de CO_2 dos navios e das	(21) O Regulamento (UE) 2015/757[58] e a Diretiva 2003/87/CE[59] exigem a recolha, o cálculo e a comunicação anual das emissões de CO_2 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 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[60] ***e*** o Regulamento (UE) 2019/631[61].

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 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[60]***,*** o Regulamento (UE) 2019/631[61] ***e o Regulamento (UE) 2023/2405***.

---

[58] 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).

[59] 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)***;***

[60] 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 CO2 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).

[61] 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 CO2 dos automóveis novos de passageiros

[58] 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).

[59] 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)***.***

[60] 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 CO2 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).

[61] 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 CO2 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)	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)
	Or. en

Alteração 90
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 22

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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, nomeadamente no que diz respeito à definição da intensidade das emissões, o presente regulamento só deve utilizar a opção da distância ortodrómica prevista na ISO 14083 para aumentar a comparabilidade e reduzir os encargos administrativos, exceto em casos em que seja possível utilizar dados primários exatos relativos à distância real tanto no numerador como no denominador, como acontece no setor ferroviário.***
	Or. en

Alteração 91

Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 22

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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. ***Importa esclarecer que as entidades em causa não devem poder reduzir o volume das emissões de gases com efeito de estufa dos dados de saída utilizando unidades de remoção de carbono.***

Or. en

Alteração 92
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 22-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(22-A) Para evitar a ecomaquilhagem, é importante garantir a harmonização, não só na metodologia de cálculo, mas também na apresentação dos dados de saída. Só as emissões verificadas e os valores relativos à intensidade das emissões são objetivamente comparáveis. Estes dados de saída devem ser claramente apresentados e não devem ser sujeitos a categorizações, como códigos de cores ou esquemas de categorias, que possam estar sujeitos a interpretação

individual. Além disso, é essencial que todos os serviços de transporte oferecidos por uma entidade em causa e toda a sua frota de veículos sejam tidos em conta, e não apenas aqueles que têm menor intensidade das emissões de gases com efeito de estufa, uma vez que este tipo de divulgação parcial também pode implicar ecomaquilhagem. As informações fornecidas aos utilizadores e aos potenciais clientes devem indicar claramente a percentagem de dados primários utilizados, para recompensar a sua aplicação.

Or. en

Alteração 93
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 22-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(22-A) Para incentivar escolhas comportamentais ecológicas, a Comissão deve criar um portal gratuito onde os utilizadores possam examinar os dados de saída facultados pelas entidades nos termos do presente regulamento. O portal deve permitir que os utilizadores identifiquem e comparem facilmente a pegada de carbono dos diferentes prestadores de serviços de transporte dentro de locais geográficos específicos e visualizar a percentagem de serviços de transporte prestados utilizando veículos com emissões nulas. O portal deve permitir pesquisas por consulta e descarregamentos, por exemplo para apoiar investigação no domínio dos serviços de transporte na União.

Or. en

Alteração 94
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 22-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(22-B) Os regimes de comunicação codificados por cores ajudam os cidadãos, sobretudo os que possuem conhecimentos limitados acerca do assunto em questão, a compreender os dados relativos às emissões e a comparar emissões similares e o respeito pelo ambiente de diferentes prestadores de serviços. Importa, pois, criar, por meio de um ato delegado, um regime de comunicação codificado por cores para as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte.

Or. en

Alteração 95
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 23

Texto da Comissão	*Alteração*
(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) Quaisquer dados desagregados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte que sejam divulgados***, nomeadamente*** 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***, incluindo informações sobre a metodologia utilizada, os pressupostos e a percentagem de utilização de dados***

primários de cada tipo, desagregados por elemento da cadeia de transporte, se aplicável, incentivando a transparência e fomentando uma vantagem comparativa qualitativa para as empresas com dados de entrada mais detalhados e, por conseguinte, dados de saída de melhor qualidade relativos às suas emissões.

Or. en

Alteração 96
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 23-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(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 incentivar um processo de decisão informado por parte dos cidadãos. No entanto, os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa podem ser divulgados após a prestação do serviço de transporte em casos devidamente justificados, nomeadamente quando as comunicações entre as empresas exijam um nível de informação mais pormenorizado, por exemplo no contexto das cadeias logísticas e das relações de subcontratação.

Or. en

Alteração 97
Pascal Canfin

Proposta de regulamento
Considerando 23-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*

(23-A) A divulgação de informações sobre as emissões dos serviços de transporte permitem que os consumidores e os cidadãos façam escolhas bem informadas e influenciam as decisões comerciais das entidades que organizam e prestam esses serviços no mercado. As entidades 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.

Or. en

Alteração 98
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 25

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 ***ser responsável por garantia a apresentação dessas informações obrigatórias, devendo, ao mesmo tempo,*** envidar esforços para evitar a divulgação de dados inexatos ou incorretos***, evitando a distorção de uma escolha do consumidor baseada nas emissões,*** e respeitar as regras relativas aos dados de saída, comunicação e

do respetivo fornecedor de dados.	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.

Or. en

Alteração 99
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 25

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(25) 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 ***apenas deve divulgar*** no mercado ***dados que cumpram*** 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. 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. ***Os dados devem ser divulgados a título gratuito.***

Or. en

Alteração 100
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 25-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(25-A) Para garantir que os clientes estão plenamente cientes das emissões esperadas de um serviço de transportes, bem como das alternativas disponíveis para fazerem uma escolha devidamente informada, sobretudo no caso do transporte de passageiros, bem como das entregas de encomendas, as emissões estimadas com base nos dados previamente calculados para serviços equivalentes devem ser devidamente indicadas pelo prestador de serviços de transporte, bem como por quaisquer intermediários, como fornecedores ou motores de pesquisa em linha, serviços de navegação digitais e de planeamento de rotas de viagem e estações de reabastecimento ou de recarregamento, antes da compra do serviço de transporte ou da celebração do contrato. Esses dados devem ser automaticamente divulgados e partilhados com parceiros na cadeia logística e de transporte, nomeadamente com intermediários de dados no âmbito do [Regulamento relativo aos serviços de mobilidade digital multimodal]. Os intermediários de dados devem ser obrigados a incluir as informações, de forma visível, no resultado de cada pesquisa e a 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. Os operadores de comércio eletrónico também devem apresentar as emissões dos serviços de transporte associadas às diferentes opções de entrega de encomendas, a par do custo e da data estimada atualmente disponível. Os dados de saída relacionados com as emissões

reais do serviço de transporte também devem ser fornecidos após a sua conclusão.

Or. en

Alteração 101
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 25-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(25-B) As bicicletas de carga são cada vez mais utilizadas na logística como um modo eficiente e quase sem emissões para o último quilómetro das operações de recolha e entrega, sobretudo em meios urbanos e outras distâncias curtas. Além disso, os serviços associados ao transporte de passageiros, como o aluguer de bicicletas e os regimes de partilha de bicicletas, também estão a crescer. As empresas de logística que recorrem a bicicletas de carga, sobretudo PME, estão também preparadas e dispostas a comunicar as suas emissões, que devem ser utilizadas sempre que possível como parâmetro comparativo com modos alternativos para serviços semelhantes. Os serviços de partilha de bicicletas e os dados correspondentes relativos às emissões fornecidos pelas suas entidades devem ser integrados, por defeito, nos planeadores de rotas de viagem e navegadores, juntamente com os de outros modos.

Or. en

Alteração 102
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento

Considerando 26

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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 apoia o cálculo baseado em dados primários. Além disso, para criar uma ferramenta comum e facilmente comparável, bem como para reduzir os encargos administrativos e financeiros para as entidades que desejem calcular as suas emissões, a Comissão deve desenvolver uma ferramenta de cálculo que seja publicamente acessível e gratuita.***

Or. en

Alteração 103
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas, Maria Grapini

Proposta de regulamento
Considerando 26

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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.	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. ***Para criar condições de concorrência equitativas, sobretudo no que diz respeito às PME, bem como para tornar os dados de saída mais facilmente comparáveis, a Comissão deve desenvolver uma ferramenta de cálculo conforme e disponibilizá-la ao público de forma gratuita.***

Or. en

Justificação

Para estimular a adoção desta abordagem de contabilização voluntária, a Comissão, tendo acumulado experiência suficiente no processo de criação das bases de dados centrais, devem disponibilizar publicamente uma ferramenta de cálculo em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 104
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 26

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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.	referência e de um conjunto adequado de dados de entrada. ***As ferramentas devem estar em conformidade com os requisitos estabelecidos pela metodologia de referência.***

Or. en

Alteração 105
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 26-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(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, a Comissão deve desenvolver uma ferramenta de cálculo pública e gratuita que garanta a acessibilidade dos dados de saída. A consulta pública deve ser assegurada durante a fase de desenvolvimento, incluindo as partes interessadas e organizações da sociedade civil, nomeadamente as que trabalhem no domínio do clima.

Or. en

Alteração 106
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 26-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(26-A) Tendo em conta práticas existentes como a Calculadora Simplificada das Emissões de GEE da Agência de Proteção Ambiental dos EUA[62-A], para facilitar a

aplicação do presente regulamento pelas PME, limitar a complexidade do cálculo e reduzir os encargos administrativos e financeiros para as PME, a Comissão deve desenvolver uma ferramenta de cálculo simplificada para a criação de dados de saída, denominada «CountGHG4SMEs».

62-A

https://www.epa.gov/climateleadership/simplified-ghg-emissions-calculator.

Or. en

Alteração 107
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 26-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(26-B) A ferramenta «CountGHG4SMEs» deve ser constituída por folhas de cálculo de Excel em formato eletrónico acompanhadas de documentos de orientação passo a passo. Os documentos de orientação devem conter: uma síntese do protocolo com informações sobre o setor, as fontes e o(s) processo(s) que abrange; uma ou mais abordagens para determinar as emissões de CO2 e de outros gases com efeito de estufa, orientações sobre a recolha de dados de atividade e a seleção de fatores de emissões adequados; as fontes prováveis de emissões e os âmbitos de aplicação que as incluem (específicos para um setor específico).

Or. en

Alteração 108

Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 26-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(26-C) A Comissão deve disponibilizar a ferramenta «CountGHG4SMEs» às PME gratuitamente, de forma fácil de usar e de fácil acesso, numa plataforma específica da UE em linha. Deve garantir que a ferramenta sensibiliza e incentiva a utilização de dados primários para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa.

Or. en

Alteração 109
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 27

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 para incentivar a recolha e a utilização de dados primários por qualquer entidade abrangida pelas regras estabelecidas no presente	(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 ***obrigatória*** 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***. A percentagem de dados primários de cada tipo, desagregados por elemento da cadeia de transporte, se aplicável, deve ser indicada***

regulamento.

a par dos dados de saída, como informações pertinentes para o utilizador sobre a fiabilidade do cálculo, em especial para incentivar a recolha e a utilização de dados primários por qualquer entidade abrangida pelas regras estabelecidas no presente regulamento.

Or. en

Alteração 110
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 28

Texto da Comissão	*Alteração*
(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) ***Para garantir condições de concorrência equitativas***, as grandes empresas devem ***assegurar*** a verificação da conformidade aos parceiros da cadeia de valor, ***ajudando-os sempre que necessário e no que diz respeito à melhoria da qualidade dos dados,*** em especial às PME ***que tenham subcontratado***.

Or. en

Alteração 111
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 28

Texto da Comissão	*Alteração*
(28) Os encargos administrativos associados à verificação podem ser desproporcionados para as empresas de	(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***.	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 ***ou que prestem serviços de transporte como subcontratantes para entidades de maior dimensão que sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento***.
	Or. en

Alteração 112
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 28-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(28-A) A Comissão deve assegurar a devida orientação às PME na aplicação do presente regulamento, sobretudo no que diz respeito ao cálculo propriamente dito, nomeadamente através de orientações específicas. Uma entidade de maior dimensão que subcontrate uma PME também deve assumir a sua responsabilidade a este respeito. Além disso, para minimizar e introduzir gradualmente quaisquer encargos administrativos adicionais, embora ainda devam ser sujeitos a verificação para garantir a fiabilidade dos dados de saída e condições de concorrência equitativas para todos, as PME podem ser temporariamente isentas de determinados aspetos, como a utilização de dados primários. Neste sentido, pode prever-se um sistema faseado de aplicabilidade do presente regulamento, segundo o qual este se basearia inicialmente numa autoinclusão voluntária para as entidades em causa, tornando-se depois obrigatória para todos os agentes de transporte.

Or. en

Alteração 113
Barbara Thaler, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Karolin Braunsberger-Reinhold

Proposta de regulamento
Considerando 28-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(28-A) A contabilização das emissões de gases com efeito de estufa com base em dados primários pode revelar a quantidade de combustível ou de energia consumida relacionada com as missões de clientes específicos, pelo que as emissões podem ser convertidas, de forma inversa, no custo das operações. Sobretudo no setor do transporte de mercadorias, tal prejudica o poder negocial das PME. As grandes empresas não devem, por isso, poder solicitar as emissões de gases com efeito de estufa com base em dados primários aos parceiros da cadeia de valor, em especial às PME.

Or. en

Alteração 114
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 29

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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.	concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável e aplicado pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação ***ou a contabilização das emissões de gases que não CO2 da aviação nos termos do Regulamento (UE) 2023/2405 («CELE Aviação») e do Regulamento (UE) 2015/757 («Regulamento MCV»)***, 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.

Or. en

Alteração 115
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 29

Texto da Comissão	*Alteração*
(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) Caso a ***recolha, a*** verificação ***e a distribuição*** 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 ***o*** Regulamento ***(UE) 2023/2405***relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável e ***que cria um sistema de rotulagem ambiental***, essas regras devem ser tratadas de forma equivalente.

Or. en

Alteração 116

Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Proposta de regulamento
Considerando 29-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(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, nomeadamente, qualquer recorrência na omissão dos deveres de cálculo e de informação ou a prestação de informações não fidedignas pelas entidades em causa. Os montantes mínimos ou máximos previstos não devem, de forma alguma, gerar incentivos ao incumprimento.

Or. en

Alteração 117
Marian-Jean Marinescu, Gheorghe Falcă, Karolin Braunsberger-Reinhold, Barbara Thaler, Massimiliano Salini

Proposta de regulamento
Considerando 30

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 ***ao desenvolvimento da metodologia de cálculo das emissões ao longo de todo o ciclo de vida relacionadas com a construção de infraestruturas utilizadas pelo veículo e das emissões relacionadas com a produção, a manutenção e o fim de vida do veículo,*** 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[62]. 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.

[62] 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).

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[62]. 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.

[62] 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).

Or. en

Alteração 118
Silvia Modig, Elena Kountoura

Proposta de regulamento
Considerando 33

Texto da Comissão	*Alteração*

(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,	(33) De acordo com o princípio da proporcionalidade, é necessário e conveniente, para a concretização do objetivo fundamental de incentivar ***contratos públicos com uma pegada de carbono mais baixa e*** 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***, sobretudo quando as compras são efetuadas, na totalidade ou em parte, com fundos públicos,*** 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,
	Or. en

Alteração 119
Nicola Danti

Proposta de regulamento
Considerando 33-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(33-A) Ao avaliar o presente regulamento, a Comissão deve examinar se é necessário e viável incluir processos relacionados com a construção, a manutenção e a eliminação dos veículos, bem como com os equipamentos de transbordo e de (des)embarque, na metodologia de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. Esta inclusão visa estabelecer uma abordagem abrangente de todo o ciclo de vida das emissões de gases com efeito de estufa, alinhando-se com a abordagem de pegada de carbono total descrita no Livro Branco de 2011 sobre os transportes e na

Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de dezembro de 2020. Esta abordagem abrangente requer a contabilização das emissões ao longo de todo o ciclo de vida, incluindo as emissões a montante da cadeia e as emissões em fim de vida.

Or. en