Parlamentul European
2019-2024

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară
Comisia pentru transport și turism

2023/0266(COD)

18.1.2024

AMENDAMENTELE 17 - 119

Proiect de raport
Pascal Canfin, Barbara Thaler
(PE757.207v01-00)

Contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport

Propunere de regulament
(COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

Amendamentul 17
Marian-Jean Marinescu

Propunere de regulament
–

Propunerea de respingere

Parlamentul European respinge propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport.

Or. en

Amendamentul 18
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Sprijinirea eforturilor pentru o mai bună sustenabilitate și eficiență a sistemului de transport al Uniunii este o condiție prealabilă pentru menținerea unei traiectorii stabile către neutralitatea climatică până în 2050, în același timp ținând seama în mod corespunzător de necesitatea de a ***menține*** creșterea ***continuă și*** competitivitatea industriei europene.	(1) Sprijinirea eforturilor pentru o mai bună sustenabilitate și eficiență a sistemului de transport al Uniunii este o condiție prealabilă pentru menținerea unei traiectorii stabile către neutralitatea climatică până ***cel târziu*** în 2050, în același timp ținând seama în mod corespunzător de necesitatea de a ***asigura o tranziție incluzivă și justă, a urmări*** creșterea ***în limitele planetei și a întări*** competitivitatea industriei europene.

Or. en

Amendamentul 19
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră este utilizată în diferite sectoare economice – inclusiv în sectorul transporturilor – pentru cuantificarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră provenite din activități specifice ale întreprinderilor și ale persoanelor fizice. O mai bună informare cu privire la performanța serviciilor de transport este un instrument puternic pentru a crea stimulente adecvate pentru ca utilizatorii serviciilor de transport să facă alegeri mai sustenabile și pentru a influența deciziile comerciale ale organizatorilor și operatorilor de transport. Disponibilitatea unor date fiabile și comparabile privind emisiile de gaze cu efect de seră este indispensabilă pentru a crea aceste stimulente și, astfel, a stimula schimbări comportamentale în rândul consumatorilor și al întreprinderilor pentru a contribui la obiectivele Pactului verde european[52]referitoare la transporturi și ale Legii europene a climei.	(2) Contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră este utilizată în diferite sectoare economice – inclusiv în sectorul transporturilor – pentru cuantificarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră provenite din activități specifice ale întreprinderilor și ale persoanelor fizice. O mai bună informare cu privire la performanța serviciilor de transport este un instrument puternic pentru a ***reduce amprenta de carbon a achizițiilor publice, a*** crea stimulente adecvate pentru ca utilizatorii serviciilor de transport să facă alegeri mai sustenabile și pentru a influența deciziile comerciale ale organizatorilor și operatorilor de transport. Disponibilitatea unor date fiabile și comparabile privind emisiile de gaze cu efect de seră este indispensabilă pentru a crea aceste stimulente și, astfel, a stimula ***o amprentă redusă a amprentei de carbon a achizițiilor publice și*** schimbări comportamentale în rândul consumatorilor și al întreprinderilor pentru a contribui la obiectivele Pactului verde european[52] referitoare la transporturi și ale Legii europene a climei.
[52] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Pactul verde european; COM(2019) 640 final.	[52] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Pactul verde european; COM(2019) 640 final.

Or. en

Amendamentul 20
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) În pofida interesului tot mai mare al părților interesate din domeniul transporturilor, adoptarea generală a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră în cadrul serviciilor de transport este încă redusă. În majoritatea cazurilor, utilizatorii nu obțin informații exacte cu privire la performanța serviciilor de transport, iar organizatorii și operatorii de servicii de transport nu își calculează și nu își publică emisiile. Se observă o adoptare disproporționat de scăzută a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră în special în rândul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri), care reprezintă marea majoritate a întreprinderilor care oferă servicii de transport pe piața UE.	(3) În pofida interesului tot mai mare al părților interesate din domeniul transporturilor, adoptarea generală a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră în cadrul serviciilor de transport este încă redusă. În majoritatea cazurilor, utilizatorii nu obțin informații exacte cu privire la performanța serviciilor de transport, iar organizatorii și operatorii de servicii de transport nu își calculează și nu își publică emisiile. Se observă o adoptare disproporționat de scăzută a contabilizării emisiilor de gaze cu efect de seră în special în rândul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri), care reprezintă marea majoritate a întreprinderilor care oferă servicii de transport pe piața UE. ***De fapt, IMM-urile se confruntă în mod disproporționat cu mai multe sarcini financiare și birocratice atunci când decid să își contabilizeze emisiile de gaze cu efect de seră.***

Or. en

Amendamentul 21
Aurélia Beigneux

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) În 2011, Comisia Europeană a adoptat Cartea albă privind transporturile[53], care a prezentat o viziune asupra viitorului sistemului de transport al UE și a definit o agendă politică pentru a aborda provocările viitoare din domeniul transporturilor, în special necesitatea de a menține și de a dezvolta mobilitatea și de a reduce în mod considerabil amprenta de carbon a operațiunilor logistice și de transport.	(4) În 2011, Comisia Europeană a adoptat Cartea albă privind transporturile[53], care a prezentat o viziune asupra viitorului sistemului de transport al UE și a definit o agendă politică pentru a aborda provocările viitoare din domeniul transporturilor, în special necesitatea de a menține și de a dezvolta mobilitatea și de a reduce în mod considerabil amprenta de carbon a operațiunilor logistice și de transport***; această agendă politică trebuie revizuită și modificată pentru a ține cont de***

consecințele economice ale crizei sanitare cauzate de Covid-19, care a avut un impact considerabil asupra sectorului transporturilor și al turismului; aceste sectoare, care de abia reveniseră la nivelul lor de activitate de dinaintea crizei sanitare, s-au confruntat foarte rapid cu o creștere a prețurilor la energie fără precedent după izbucnirea războiului în Ucraina și, mai mult decât atât, acum trebuie să își autofinanțeze tranziția lor energetică pentru a răspunde obiectivelor obligatorii de decarbonizare prevăzute în Pactul verde european.

---

[53] CARTEA ALBĂ Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor***; COM(2011) 0144*** final.

---

[53] CARTEA ALBĂ Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor***, (COM(2011)0144)*** final.

Or. fr

Justificare

Este de la sine înțeles faptul că nevoile de mobilitate au crescut considerabil în UE după 2011 și că cele mai recente exigențe de mediu în materie de decarbonizare nu au făcut decât să sporească și mai mult constrângerile normative ale întreprinderilor de transport: agenda politică prevăzută pentru Cartea albă privind transporturile trebuie așadar actualizată pentru a rămâne în concordanță cu problemele reale actuale care afectează în ultimii trei ani sectorul transporturilor și al turismului.

Amendamentul 22
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(5) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă din decembrie 2020[54]prevede stimulente pentru alegerea celor mai sustenabile opțiuni de transport, în cadrul modurilor de transport și între	(5) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă din decembrie 2020[54] prevede stimulente pentru alegerea celor mai sustenabile opțiuni de transport, în

acestea. Printre aceste stimulente se numără instituirea unui cadru european pentru măsurarea armonizată a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de activitățile de transport și de logistică. Bazat pe standarde recunoscute la nivel mondial, acesta ar putea fi apoi utilizat pentru a oferi întreprinderilor și utilizatorilor finali o estimare a amprentei de carbon a alegerilor lor și pentru a spori cererea utilizatorilor finali și a consumatorilor de a opta pentru soluții mai sustenabile de transport și de mobilitate, evitând totodată dezinformarea ecologică.	cadrul modurilor de transport și între acestea***, cu un accent puternic pe trecerea la transportul feroviar, atât pentru călători, cât și pentru mărfuri, inclusiv obiective concrete pentru ambele opțiuni, ca contribuții concrete la rolul sectorului transporturilor în atingerea obiectivului obligatoriu în temeiul dreptului Uniunii, stabilit în Regulamentul (UE) 2021/1119, de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră ale Uniunii cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030 și a obiectivului de a atinge neutralitatea climatică la nivelul întregii economii cel târziu până în 2050***. Printre aceste stimulente se numără instituirea unui cadru european pentru măsurarea armonizată a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de activitățile de transport și de logistică. Bazat pe standarde recunoscute la nivel mondial, acesta ar putea fi apoi utilizat pentru a oferi întreprinderilor și utilizatorilor finali o estimare a amprentei de carbon a alegerilor lor și pentru a spori cererea utilizatorilor finali și a consumatorilor de a opta pentru soluții mai sustenabile de transport și de mobilitate***, inclusiv pentru livrarea de colete***, evitând totodată dezinformarea ecologică.
[54] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului; COM(2020) 789 final.	[54] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului; COM(2020) 789 final.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(5a) Majoritatea gazelor cu efect de seră legate de transporturi și logistică sunt emise în timpul funcționării vehiculului, al producției unui purtător de energie și al fabricării unui vehicul.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(5b) Emisiile de gaze cu efect de seră generate de fabricarea, întreținerea și eliminarea vehiculelor contribuie în mod semnificativ la emisiile totale pe durata ciclului de viață al unui vehicul.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 5 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(5c) Pentru a permite o comparație echitabilă între toți purtătorii de energie din surse regenerabile, este necesară contabilizarea emisiilor rezultate din construirea și dezmembrarea infrastructurii de producție a energiei din surse regenerabile, cum ar fi producția și construcția de celule solare, de turbine

eoliene și hidroelectrice.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 5 d (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(5d) Adăugarea contribuției emisiilor generate de construirea și demontarea infrastructurii la producerea de energie din combustibili fosili, din surse regenerabile sau din energie nucleară este relevantă pentru o comparație globală a tuturor purtătorilor de energie disponibili pentru operațiunile de transport.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 5 e (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(5e) Datele privind construcția vehiculelor nu sunt ușor accesibile de la producătorii de vehicule, în special de la cei situați în afara Uniunii. Cu toate acestea, această caracteristică este relevantă, deoarece permite contabilizarea întregului spectru de emisii legate de o activitate de transport, abordând în același timp relocarea emisiilor de dioxid de carbon în ceea ce privește fabricarea vehiculelor.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Prin urmare, stabilirea unor norme armonizate pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri și de călători este adecvată pentru a se obține cifre comparabile pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și pentru a se evita informațiile înșelătoare cu privire la performanța acestora care rezultă din posibilitatea de a alege între diferite metode de calcul al emisiilor și diferite date de intrare. Aceste norme trebuie să asigure condiții de concurență echitabile între modurile de transport, segmentele de transport și rețelele naționale ale Uniunii. De asemenea, ele trebuie să contribuie la crearea de stimulente pentru schimbări comportamentale în rândul întreprinderilor și al clienților menite să reducă emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră.	(6) Prin urmare, stabilirea unor norme armonizate pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri și de călători este adecvată pentru a se obține cifre comparabile pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și pentru a se evita informațiile înșelătoare cu privire la performanța acestora care rezultă din posibilitatea de a alege între diferite metode de calcul al emisiilor și diferite date de intrare. Aceste norme trebuie să asigure condiții de concurență echitabile între modurile de transport, segmentele de transport și rețelele naționale ale Uniunii. De asemenea, ele trebuie să contribuie la crearea de stimulente pentru schimbări comportamentale în rândul întreprinderilor și al clienților menite să reducă emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră. ***Singura modalitate de a îndeplini aceste cerințe este de a utiliza o metodologie pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate pe durata întregului ciclu de viață.***

Or. en

Amendamentul 29
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Prin urmare, stabilirea unor norme armonizate pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri și de călători este adecvată pentru a se obține cifre comparabile pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și pentru a se evita informațiile înșelătoare cu privire la performanța acestora care rezultă din posibilitatea de a alege între diferite metode de calcul al emisiilor și diferite date de intrare. Aceste norme trebuie să asigure condiții de concurență echitabile între modurile de transport, segmentele de transport și rețelele naționale ale Uniunii. De asemenea, ele trebuie să contribuie la crearea de stimulente pentru schimbări comportamentale în rândul întreprinderilor și al ***clienților*** menite să reducă emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră.	(6) Prin urmare, stabilirea unor norme armonizate pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri și de călători este adecvată pentru a se obține cifre comparabile pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și pentru a se evita informațiile înșelătoare cu privire la performanța acestora care rezultă din posibilitatea de a alege între diferite metode de calcul al emisiilor și diferite date de intrare. Aceste norme trebuie să asigure condiții de concurență echitabile între modurile de transport, segmentele de transport și rețelele naționale ale Uniunii. De asemenea, ele trebuie să contribuie la crearea de stimulente pentru schimbări comportamentale în rândul ***organismelor publice, al*** întreprinderilor și al ***altor clienți*** menite să reducă emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport***, în special atunci când achizițiile sunt făcute în totalitate sau parțial din fonduri publice,*** prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră.

Or. en

Amendamentul 30
Caroline Nagtegaal

Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Prin urmare, stabilirea unor norme armonizate pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de	(6) Prin urmare, stabilirea unor norme armonizate pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de

serviciile de transport de mărfuri și de călători este adecvată pentru a se obține cifre comparabile pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și pentru a se evita informațiile înșelătoare cu privire la performanța acestora care rezultă din posibilitatea de a alege între diferite metode de calcul al emisiilor și diferite date de intrare. Aceste norme trebuie să asigure condiții de concurență echitabile între modurile de transport, segmentele de transport și rețelele naționale ale Uniunii. De asemenea, ele trebuie să contribuie la crearea de stimulente pentru schimbări comportamentale în rândul întreprinderilor și al clienților menite să reducă emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră.	serviciile de transport de mărfuri și de călători este adecvată pentru a se obține cifre comparabile pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport și pentru a se evita informațiile înșelătoare cu privire la performanța acestora care rezultă din posibilitatea de a alege între diferite metode de calcul al emisiilor și diferite date de intrare. Aceste norme trebuie să asigure condiții de concurență echitabile între ***entitățile de transport din UE și entitățile de transport din țările terțe, între*** modurile de transport, segmentele de transport și rețelele naționale ale Uniunii. De asemenea, ele trebuie să contribuie la crearea de stimulente pentru schimbări comportamentale în rândul întreprinderilor și al clienților menite să reducă emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră.

Or. en

Amendamentul 31
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6a) Clienților ar trebui să li se permită să facă alegeri în cunoștință de cauză. Prin urmare, ar trebui furnizate date fiabile privind emisiile preconizate pentru fiecare serviciu de transport înainte de achiziționarea serviciului sau de încheierea contractului, pe baza datelor anterioare privind rezultatele obținute din servicii echivalente. Acest lucru este esențial în cazul serviciilor de transport de călători și de livrare, dar și pentru operațiunile logistice ale întreprinderilor în eforturile lor de a-și reduce amprenta

de carbon. Acest obiectiv general ar trebui să prevaleze în ceea ce privește asigurarea unui schimb de date fără probleme de-a lungul lanțului de transport, pentru ca informațiile electronice privind transportul de mărfuri (eFTI) să devină un instrument util pentru transportul de mărfuri, permițând astfel realizarea întregului potențial de reducere a emisiilor al transportului combinat, printre altele. Accesul la datele privind emisiile finale după prestarea serviciului este, de asemenea, de dorit, în special în domeniul transportului de mărfuri, pentru a permite contabilizarea exactă a emisiilor întreprinderilor în cauză.

Or. en

Amendamentul 32
Pascal Canfin

Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6a) Pentru a sprijini modificarea comportamentului către mobilitatea decarbonizată, serviciile de mobilitate digitale menite să faciliteze călătoriile multimodale prin intermediul serviciilor de transport, al vehiculelor, al bicicletelor, al dispozitivelor de mobilitate personală sau al mersului pe jos ar trebui să ofere utilizatorilor informații privind cantitățile de gazele cu efect de seră emise de modul (modurile) de transport utilizat(e) pentru fiecare rută propusă. Aceste servicii digitale ar trebui să scoată în evidență sugestiile de rute cu cel mai mic impact în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6a) Pentru a permite întreprinderilor, clienților și persoanelor fizice să compare diferitele moduri de transport în funcție de emisiile lor de gaze cu efect de seră, Comisia ar trebui să elaboreze o metodologie care să permită includerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de construcția, întreținerea și eliminarea vehiculelor până în 2028.

Or. en

Amendamentul 34
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6b) Având în vedere amploarea crizei climatice și potențialul enorm al sectorului transporturilor de a contribui la abordarea acesteia, toate entitățile care prestează servicii de transport pe teritoriul Uniunii ar trebui, în cele din urmă, să aibă obligația de a calcula emisiile de gaze cu efect de seră ale acestor servicii și de a pune datele la dispoziția consumatorilor și a utilizatorilor finali, pentru a facilita alegeri în cunoștință de cauză. Pentru a acorda operatorilor suficient timp pentru a se adapta, prezentul regulament urmează o abordare progresivă. La început aplicarea sa este voluntară și după o perioadă devine obligatorie. Acest lucru este deosebit de important pentru a asigura condiții de

concurență echitabile și pentru a ține seama de nevoile microîntreprinderilor și ale întreprinderilor mici și mijlocii („IMM-uri”) menționate în Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Prezentul regulament trebuie să pună la dispoziție un cadru de referință pentru alte măsuri de reducere a emisiilor care pot fi întreprinse în continuare de autoritățile publice și de industrie, inclusiv în cazul stabilirii unor clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport, al furnizării de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de o opțiune de călătorie sau de livrare pentru călători sau clienți sau al stabilirii unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 36
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Prezentul regulament trebuie să pună la dispoziție un cadru de referință pentru alte măsuri de reducere a emisiilor	(7) Prezentul regulament trebuie să pună la dispoziție un cadru de referință pentru alte măsuri de reducere a emisiilor

care pot fi întreprinse în continuare de autoritățile publice și de industrie, inclusiv în cazul stabilirii unor clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport, al furnizării de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de o opțiune de călătorie sau de livrare pentru călători sau clienți sau al stabilirii unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi.	care pot fi întreprinse în continuare de autoritățile publice și de industrie, inclusiv în cazul stabilirii unor clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport, al furnizării de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de o opțiune de călătorie sau de livrare pentru călători sau clienți sau al stabilirii unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi. ***În cazul comerțului electronic și al livrărilor de colete, ar permite cerința de a furniza, împreună cu informațiile actuale privind data estimată de livrare, prețul aferent și emisiile asociate fiecărei opțiuni.***
	Or. en

Amendamentul 37
Pascal Canfin

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Prezentul regulament trebuie să pună la dispoziție un cadru de referință pentru alte măsuri de reducere a emisiilor care pot fi întreprinse în continuare de autoritățile publice și de industrie, inclusiv în cazul stabilirii unor clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport, al furnizării de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de o opțiune de călătorie sau de livrare pentru călători sau clienți sau al stabilirii unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi.	(7) Prezentul regulament trebuie să pună la dispoziție un cadru de referință pentru alte măsuri de reducere a emisiilor care pot fi întreprinse în continuare de ***statele membre, de*** autoritățile publice și de industrie, inclusiv în cazul stabilirii unor clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport, al furnizării de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de o opțiune de călătorie sau de livrare pentru călători sau clienți***, al cerinței în temeiul dreptului intern de furnizare obligatorie a informațiilor privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport*** sau al stabilirii unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi.
	Or. en

Amendamentul 38
Andreas Glück, Jan-Christoph Oetjen

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Prezentul regulament trebuie să pună la dispoziție un cadru de referință pentru alte măsuri de reducere a emisiilor care pot fi întreprinse în continuare de autoritățile publice și de industrie, inclusiv în cazul stabilirii unor clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport, al furnizării de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de o opțiune de călătorie sau de livrare pentru călători sau clienți sau al stabilirii unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi.	(7) Prezentul regulament trebuie să pună la dispoziție un cadru de referință pentru alte măsuri de reducere a emisiilor care pot fi întreprinse în continuare de autoritățile publice și de industrie, inclusiv în cazul stabilirii unor clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport, al furnizării de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de o opțiune de călătorie sau de livrare pentru călători sau clienți***, al introducerii unui sistem de certificare pentru combustibilii durabili*** sau al stabilirii unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi.

Or. en

Amendamentul 39
Aurélia Beigneux

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Prezentul regulament trebuie să ***pună la dispoziție un cadru de referință pentru alte măsuri de reducere a emisiilor care pot fi întreprinse în continuare de autoritățile publice și de industrie, inclusiv în cazul stabilirii unor*** clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport***, al furnizării de informații*** privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de o opțiune de călătorie sau de livrare pentru călători sau clienți sau	(7) Prezentul regulament ***nu*** trebuie să ***includă*** clauze de transparență privind gazele cu efect de seră în contractele de transport***: informațiile*** privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de o opțiune de călătorie sau de livrare pentru călători sau clienți sau al stabilirii unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi ***ar trebui comunicate doar atunci când întreprinderile doresc acest lucru***.

al stabilirii unor criterii legate de climă pentru procedurile de achiziții publice verzi.

Or. fr

Justificare

Dispozițiile prezentului regulament nu trebuie să conducă în mod insidios la noi obligații contractuale în contractele de transport: contractele de transport trebuie să rămână activitatea transportatorului cu clientul expeditor (în cazul transporturilor de mărfuri) sau cu utilizatorii săi (în cazul transporturilor de pasageri): transportatorul trebuie să aibă libertatea de a stabili politica sa comercială și politica sa de comunicare în relația cu clienții săi.

Amendamentul 40
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) ***În pofida beneficiilor care decurg din creșterea transparenței în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aplicarea obligatorie a prezentului*** regulament ***pentru toate entitățile care oferă servicii de transport pe piața Uniunii ar fi disproporționată și ar conduce la costuri și sarcini excesive. Prin urmare, prezentul regulament trebuie*** să se aplice ***numai*** entităților care ***decid sau au obligația, în temeiul altor regimuri relevante cu sau fără caracter legislativ,*** să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri sau de călători care încep sau se încheie pe teritoriul Uniunii. În consecință, sunt incluse serviciile ale căror puncte de plecare sau de destinație sunt situate într-o țară terță.	(8) ***Prezentul*** regulament ***ar trebui*** să se aplice ***tuturor*** entităților care ***oferă servicii de transport. Acestea ar trebui*** să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri sau de călători care încep sau se încheie pe teritoriul Uniunii ***sau îl tranzitează***. În consecință, sunt incluse serviciile ale căror puncte de plecare sau de destinație sunt situate într-o țară terță. ***Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să se aplice și entităților stabilite într-o țară terță care efectuează servicii de transport pe teritoriul Uniunii.***

Or. en

Amendamentul 41
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) În pofida beneficiilor care decurg din creșterea transparenței în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aplicarea obligatorie a prezentului regulament pentru toate entitățile care oferă servicii de transport pe piața Uniunii ar fi disproporționată și ar conduce la costuri și sarcini excesive. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice numai entităților care decid sau au obligația, în temeiul altor regimuri relevante cu sau fără caracter legislativ, să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri sau de călători care încep sau se încheie pe teritoriul Uniunii. În consecință, sunt incluse serviciile ale căror puncte de plecare sau de destinație sunt situate într-o țară terță.	(8) În pofida beneficiilor care decurg din creșterea transparenței în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aplicarea obligatorie a prezentului regulament pentru toate entitățile care oferă servicii de transport pe piața Uniunii ar fi disproporționată și ar conduce la costuri și sarcini excesive. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice numai entităților care decid sau au obligația, în temeiul altor regimuri relevante cu sau fără caracter legislativ, să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri sau de călători care încep sau se încheie pe teritoriul Uniunii. În consecință, sunt incluse serviciile ale căror puncte de plecare sau de destinație sunt situate într-o țară terță. ***Evoluțiile și revizuirile viitoare ar trebui să vizeze extinderea aplicării obligatorii a regulamentului, luând în considerare nevoile și limitările IMM-urilor.***

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) În pofida beneficiilor care decurg din creșterea transparenței în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aplicarea obligatorie a	(8) În pofida beneficiilor care decurg din creșterea transparenței în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aplicarea obligatorie a

prezentului regulament pentru toate entitățile care oferă servicii de transport pe piața Uniunii ar fi disproporționată și ar conduce la costuri și sarcini excesive. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice numai entităților care decid sau au obligația, în temeiul altor regimuri relevante cu sau fără caracter legislativ, să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri sau de călători care încep sau se încheie pe teritoriul Uniunii. În consecință, sunt incluse serviciile ale căror puncte de plecare sau de destinație sunt situate într-o țară terță.

prezentului regulament pentru toate entitățile care oferă servicii de transport pe piața Uniunii ar fi disproporționată și ar conduce la costuri și sarcini excesive. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice numai entităților care decid sau au obligația, în temeiul altor regimuri relevante cu sau fără caracter legislativ, să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri sau de călători care încep sau se încheie pe teritoriul Uniunii. În consecință, sunt incluse serviciile ale căror puncte de plecare sau de destinație sunt situate într-o țară terță ***și sunt operate de entități situate în țări terțe, cărora li se aplică, prin urmare, prezentul regulament***.

Or. en

Justificare

Deşi domeniul de aplicare al propunerii include punctele de origine sau de destinaţie situate într-o ţară terţă, nu este clar dacă entităţile din afara UE vor avea acces şi resursele necesare pentru a calcula şi a divulga cu succes informaţii despre datele privind emisiile de GES.

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

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) În pofida beneficiilor care decurg din creșterea transparenței în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aplicarea obligatorie a prezentului regulament pentru toate entitățile care oferă servicii de transport pe piața Uniunii ar fi disproporționată și ar conduce la costuri și sarcini excesive. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice numai entităților care decid sau au	(8) În pofida beneficiilor care decurg din creșterea transparenței în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aplicarea obligatorie a prezentului regulament pentru toate entitățile care oferă servicii de transport pe piața Uniunii ar fi disproporționată și ar conduce la costuri și sarcini excesive. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice numai entităților care decid sau au

obligația, în temeiul altor regimuri relevante cu sau fără caracter legislativ, să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri sau de călători care încep ***sau*** se încheie pe teritoriul Uniunii. ***În consecință, sunt incluse serviciile ale căror puncte de plecare sau de destinație sunt situate într-o țară terță.***	obligația, în temeiul altor regimuri relevante cu sau fără caracter legislativ, să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri sau de călători care încep ***și*** se încheie pe teritoriul Uniunii.

Or. en

Amendamentul 44
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) În pofida beneficiilor care decurg din creșterea transparenței în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aplicarea obligatorie a prezentului regulament pentru toate entitățile care oferă servicii de transport pe piața Uniunii ar fi disproporționată și ar conduce la costuri și sarcini excesive. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice numai entităților care decid sau au obligația, în temeiul altor regimuri relevante cu sau fără caracter legislativ, să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri sau de călători care încep sau se încheie pe teritoriul Uniunii. În consecință, sunt incluse serviciile ale căror puncte de plecare sau de destinație sunt situate într-o țară terță.	(8) În pofida beneficiilor care decurg din creșterea transparenței în ceea ce privește performanța serviciilor de transport, aplicarea obligatorie a prezentului regulament pentru toate entitățile care oferă servicii de transport pe piața Uniunii ar fi disproporționată și ar conduce la costuri și sarcini excesive. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice numai entităților care decid sau au obligația, în temeiul altor regimuri relevante cu sau fără caracter legislativ, să calculeze și să publice informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de mărfuri sau de călători care încep***, fac o escală*** sau se încheie pe teritoriul Uniunii. În consecință, sunt incluse serviciile ale căror puncte de plecare sau de destinație sunt situate într-o țară terță.

Or. en

Justificare

Includerea referinței „escală” este menită să evite concurența neloială care favorizează

operatorii de transport din țări terțe sau o perturbare a condițiilor de concurență echitabile care subminează competitivitatea serviciilor de transport din UE.

Amendamentul 45
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(8a) Evoluțiile și revizuirile viitoare ale prezentului regulament ar trebui să vizeze includerea poluanților atmosferici în domeniul de aplicare. Se estimează că poluarea aerului a provocat peste 300000 de decese premature în UE-28 în 2018[54a], agravând în același timp bolile existente și provocând noi boli. Sectorul transporturilor contribuie semnificativ la poluarea aerului, în special în zonele urbane. Includerea poluanților atmosferici în prezentul regulament ar contribui la crearea de stimulente pentru schimbări comportamentale în rândul organismelor publice, al întreprinderilor și al altor clienți, menite să reducă emisiile de poluanți generate de serviciile de transport, în special atunci când achizițiile sunt făcute în totalitate sau parțial din fonduri publice, prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile.
	[54a] AEM, 2020. Calitatea aerului în Europa – Raport pentru 2020.

Or. en

Amendamentul 46
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 9

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(9) ***Prezentul regulament nu trebuie să se aplice intermediarilor*** de date, cum ar fi cei care oferă servicii de mobilitate digitală multimodală, ***în cazul în care aceștia nu calculează*** în mod direct informațiile privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, ***ci doar publică*** informații privind emisiile respective furnizate de o entitate vizată sau de o altă persoană fizică sau juridică relevantă. ***Cu toate acestea***, intermediarii de date trebuie să aibă obligația de a respecta normele relevante referitoare la comunicarea și transparența datelor publicate privind emisiile de gaze cu efect de seră, pentru a se asigura comparabilitatea datelor respective pe piață.	(9) ***Intermediarii*** de date, cum ar fi cei care oferă servicii de mobilitate digitală multimodală, ***precum și servicii digitale de navigație și planificare a rutelor de călătorie, pot să nu calculeze*** în mod direct informațiile privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, ***dar ar trebui să publice*** informații privind emisiile respective furnizate de o entitate vizată sau de o altă persoană fizică sau juridică relevantă. ***Prin urmare***, intermediarii de date trebuie să aibă obligația de a respecta normele relevante referitoare la comunicarea și transparența datelor publicate privind emisiile de gaze cu efect de seră, pentru a se asigura comparabilitatea datelor respective pe piață ***și a tuturor modurilor de transport. Intermediarii de date includ serviciile care combină datele furnizate de diferite entități vizate, de exemplu cele care oferă călătorii multimodale sau călătorii constând în mai multe segmente, cu condiția să nu modifice în niciun fel datele originale și ca datele originale să fi fost deja certificate în temeiul prezentului regulament***.

Or. en

Amendamentul 47
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(9a) Pentru a asigura o adevărată comparație multimodală de către utilizatori la toate nivelurile, inclusiv de către pasageri, ar trebui să se asigure disponibilitatea datelor privind emisiile reale generate de utilizarea

autoturismelor private. Utilizarea datelor de la bordul vehiculului, împreună cu serviciile digitale de navigație, ar trebui să permită o furnizare suficient de precisă a acestor informații. Fiecare călătorie calculată pe un navigator sau un planificator de rută ar trebui să furnizeze emisiile preconizate, luând în considerare tipul de vehicul, în timp ce, în ceea ce privește realimentarea sau reîncărcarea, fiecare facturare ar trebui să includă emisiile asociate furnizării de combustibil sau, respectiv, energie electrică, precum și emisiile medii și intensitatea emisiilor generate de utilizarea cantității realimentate sau reîncărcate. Producătorii de echipamente originale (OEM), pe lângă faptul că permit și facilitează accesul liber necesar al datelor de la bordul vehiculelor în astfel de scopuri pentru utilizatorii privați, precum și pentru IMM-uri, ar trebui, de asemenea, să furnizeze clienților potențiali, atunci când își vând vehiculele, informații clare cu privire la intensitatea medie preconizată a emisiilor, defalcate în funcție de tipul de drum.

Or. en

Amendamentul 48
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) ***Prezentul regulament nu trebuie să se aplice în cazul în care calcularea și publicarea emisiilor de gaze cu efect de seră se efectuează într-o formă agregată. Aceasta include situațiile în care prezentarea obligatorie*** de informații legate de mediu pentru raportarea privind durabilitatea și ***stabilirea*** conturilor de mediu în scopuri statistice ***decurge*** din alte	(10) ***Datele generate prin aplicarea prezentului regulament pot fi agregate și combinate cu informații suplimentare în scopul prezentării obligatorii*** de informații legate de mediu pentru raportarea privind durabilitatea și ***al stabilirii*** conturilor de mediu în scopuri statistice ***care decurg*** din alte norme ale Uniunii, cum ar fi cele definite în Directiva privind raportarea de

norme ale Uniunii, cum ar fi cele definite în Directiva privind raportarea de către întreprinderi de informații privind durabilitatea[55]și în Regulamentul privind conturile economice de mediu europene[56]. ***În schimb,*** informațiile obținute pe baza prezentului regulament pot contribui la elaborarea rapoartelor consolidate privind emisiile solicitate în temeiul altor acte legislative aplicabile ale Uniunii, cu condiția ca metodologiile și datele colectate respective să fie suficient de compatibile.	către întreprinderi de informații privind durabilitatea[55] și în Regulamentul privind conturile economice de mediu europene[56]. Informațiile obținute pe baza prezentului regulament pot contribui la elaborarea rapoartelor consolidate privind emisiile solicitate în temeiul altor acte legislative aplicabile ale Uniunii, cu condiția ca metodologiile și datele colectate respective să fie suficient de compatibile.
[55] Directiva (UE) 2022/2464 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 537/2014, a Directivei 2004/109/CE, a Directivei 2006/43/CE și a Directivei 2013/34/UE în ceea ce privește raportarea privind durabilitatea de către întreprinderi (JO L 322, 16.12.2022, p. 15).	[55] Directiva (UE) 2022/2464 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 537/2014, a Directivei 2004/109/CE, a Directivei 2006/43/CE și a Directivei 2013/34/UE în ceea ce privește raportarea privind durabilitatea de către întreprinderi (JO L 322, 16.12.2022, p. 15).
[56] Regulamentul (UE) nr. 691/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 6 iulie 2011 privind conturile economice de mediu europene (JO L 192, 22.7.2011, p. ***1)***.	[56] Regulamentul (UE) nr. 691/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 6 iulie 2011 privind conturile economice de mediu europene (JO L 192, 22.7.2011, p. ***1)***.

Or. en

Amendamentul 49
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a) Prezentul regulament ar trebui să fie aliniat la standardele europene de raportare privind durabilitatea (ESRS), o componentă-cheie a Directivei privind raportarea de către întreprinderi de informații privind durabilitatea (CSRD), precum și la alte acte legislative ale UE în

vigoare, pentru a evita orice neconcordanțe în raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale unui serviciu de transport. Orice afirmație făcută pe baza datelor de ieșire raportate în conformitate cu prezentul regulament ar trebui să respecte pe deplin Directiva (UE) (.....)/(....) privind justificarea și comunicarea afirmațiilor explicite legate de mediu (Directiva privind afirmațiile legate de mediu) și Directiva (.....)/(...) de modificare a Directivelor 2005/29/CE și 2011/83/UE în ceea ce privește consolidarea rolului consumatorilor în vederea tranziției verzi printr-o mai bună protecție împotriva practicilor neloiale și o mai bună informare.

Or. en

Amendamentul 50
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a) Prezentul regulament ar trebui să fie aliniat la standardele europene de raportare privind durabilitatea (ESRS), o componentă-cheie a Directivei privind raportarea de către întreprinderi de informații privind durabilitatea (CSRD), precum și la alte acte legislative ale UE în vigoare, pentru a evita orice neconcordanțe în raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale unui serviciu de transport. Orice afirmație făcută pe baza datelor de ieșire raportate în conformitate cu prezentul regulament ar trebui să respecte pe deplin Directiva (UE) (.....)/(....) privind justificarea și comunicarea afirmațiilor explicite legate de mediu (Directiva privind afirmațiile legate de mediu) și Directiva (.....)/(...) de modificare a Directivelor 2005/29/CE și

2011/83/UE în ceea ce privește consolidarea rolului consumatorilor în vederea tranziției verzi printr-o mai bună protecție împotriva practicilor neloiale și o mai bună informare.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a) Ar trebui avută în vedere o evaluare bazată pe ciclul de viață complet care ar trebui să includă emisiile prin abordarea „între extracție și ardere”, emisiile eliberate în timpul transportului, procesul de construcție a infrastructurii, în procesul de producție a vehiculelor de transport, consumul de alte materiale, apa și eliminarea la sfârșitul ciclului de viață. Abordarea bazată pe întregul ciclu de viață evită o posibilă reprezentare înșelătoare și incompletă a emisiilor generate de serviciile de transport.

Or. en

Amendamentul 52
Jan-Christoph Oetjen, Caroline Nagtegaal

Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a) Prezentul regulament ar trebui să fie aliniat la standardele europene de raportare privind durabilitatea (ESRS), o componentă-cheie a Directivei privind

	raportarea de către întreprinderi de informații privind durabilitatea (CSRD), pentru a evita orice neconcordanțe în raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale unui serviciu de transport.

Or. en

Justificare

Lipsa armonizării ESRS cu CountEmissions EU riscă să conducă la un mozaic de metodologii de raportare.

Amendamentul 53
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) O metodă adecvată de calculare a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport este unul dintre aspectele-cheie ale cadrului armonizat al Uniunii prevăzut de prezentul regulament. Metoda trebuie să asigure faptul că calculele emisiilor efectuate de-a lungul unui lanț de transport furnizează date comparabile și exacte privind emisiile de gaze cu efect de seră, urmând un set unic de etape metodologice. De asemenea, aceasta trebuie să țină seama în mod adecvat de nevoile pieței transporturilor, pentru a se evita complexitatea inutilă, precum și sarcinile și costurile excesive, și să fie acceptată de părțile interesate.	(11) O metodă adecvată de calculare a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport este unul dintre aspectele-cheie ale cadrului armonizat al Uniunii prevăzut de prezentul regulament. Metoda trebuie să asigure faptul că calculele emisiilor efectuate de-a lungul unui lanț de transport furnizează date comparabile și exacte privind emisiile de gaze cu efect de seră, urmând un set unic de etape metodologice. De asemenea, aceasta trebuie să țină seama în mod adecvat de nevoile pieței transporturilor, pentru a se evita complexitatea inutilă, precum și sarcinile și costurile excesive, ***în special pentru IMM-uri,*** și să fie acceptată de părțile interesate.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) O metodă adecvată de calculare a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport este unul dintre aspectele-cheie ale cadrului armonizat al Uniunii prevăzut de prezentul regulament. Metoda trebuie să asigure faptul că calculele emisiilor efectuate de-a lungul unui lanț de transport furnizează date comparabile și exacte privind emisiile de gaze cu efect de seră, urmând un set unic de etape metodologice. De asemenea, aceasta trebuie să țină seama în mod adecvat de nevoile pieței transporturilor, pentru a se evita complexitatea inutilă, precum și sarcinile și costurile excesive, și să fie acceptată de părțile interesate.	(11) O metodă adecvată de calculare a emisiilor de gaze cu efect de seră generate ***pe durata întregului ciclu de viață*** de serviciile de transport este unul dintre aspectele-cheie ale cadrului armonizat al Uniunii prevăzut de prezentul regulament. Metoda trebuie să asigure faptul că calculele emisiilor efectuate de-a lungul unui lanț de transport furnizează date comparabile și exacte privind emisiile de gaze cu efect de seră, urmând un set unic de etape metodologice. De asemenea, aceasta trebuie să țină seama în mod adecvat de nevoile pieței transporturilor, pentru a se evita complexitatea inutilă, precum și sarcinile și costurile excesive, și să fie acceptată de părțile interesate.

Or. en

Amendamentul 55
Aurélia Beigneux

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare[57]în aprilie 2023 și care transpune standardul ISO 14083:2023, a fost ales ca metodologie de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. Analiza a arătat că standardul ISO 14083:2023 s-a dovedit a fi cel mai relevant și mai proporțional în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Cuantificarea emisiilor se realizează pe baza principiului „între	(12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare[57] în aprilie 2023 și care transpune standardul ISO 14083:2023, a fost ales ca metodologie de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. Analiza a arătat că standardul ISO 14083:2023 s-a dovedit a fi cel mai relevant și mai proporțional în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Cuantificarea emisiilor se realizează pe baza principiului „între

extracție și ardere”, care include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport.	extracție și ardere”, care include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport. ***Prin urmare, în această așa-numită abordare „între extracție și ardere”, pare foarte complex să se determine nivelul emisiilor de energie pe durata ciclului de viață de energie utilizată în transporturi, din modul său de producție sau de prelucrare, fără a risca incriminarea sistematică a transportatorilor care utilizează această energie: acesta este motivul pentru care ponderea emisiilor de gaze cu efect de seră produse la fabricarea energiei pentru vehiculele de transport, adică în amonte de disponibilitatea lor în stațiile de încărcare și în stații, ar trebui separată.***
[57] https://www.cencenelec.eu**.**	[57] https://www.cencenelec.eu

Or. fr

Justificare

În această abordare „între extracție și ardere”, ciclul de viață ar trebui să fie disociat de energie sau de combustibili în momentul producției lor, înainte de a fi chiar comercializați în stații sau în stații de încărcare: transportatorii sunt doar utilizatorii acestor energii și, prin urmare, nu pot fi trași la răspundere pentru emisiile de gaze cu efect de seră pe care aceste energii le-au generat pe parcursul procesului lor de fabricație sau de prelucrare înainte de a fi distribuite la punctele de reîncărcare.

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

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare[57]în aprilie 2023 și care	(12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare[57] în aprilie 2023 și care

transpune standardul ISO 14083:2023, a fost ales ca metodologie de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. Analiza a arătat că standardul ISO 14083:2023 s-a dovedit a fi cel mai relevant și mai proporțional în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Cuantificarea emisiilor se realizează pe baza principiului „între extracție și ardere”, care include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport.

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

transpune standardul ISO 14083:2023, a fost ales ca metodologie de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. Analiza a arătat că standardul ISO 14083:2023 s-a dovedit a fi cel mai relevant și mai proporțional în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Cuantificarea emisiilor se realizează pe baza principiului „între extracție și ardere”, care include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport. ***Acesta omite emisiile provenite din producția, întreținerea și eliminarea vehiculelor și, prin urmare, este incomplet.***

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

Or. en

Amendamentul 57
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare[57]în aprilie 2023 și care transpune standardul ISO 14083:2023, a fost ales ca metodologie de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. Analiza a arătat că standardul ISO 14083:2023 s-a dovedit a fi cel mai relevant și mai proporțional în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Cuantificarea emisiilor se	(12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare[57] în aprilie 2023 și care transpune standardul ISO 14083:2023, a fost ales ca metodologie de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. Analiza a arătat că standardul ISO 14083:2023 s-a dovedit a fi cel mai relevant și mai proporțional în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Cuantificarea emisiilor se

realizează pe baza principiului „între extracție și ardere”, care include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport.	realizează pe baza principiului „între extracție și ardere”, care include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport. ***Comisia ar trebui să ofere acces gratuit la standardul ISO.***
[57] https://www.cencenelec.eu.	[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare[57]în aprilie 2023 și care transpune standardul ISO 14083:2023, a fost ales ca metodologie de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. Analiza a arătat că standardul ISO 14083:2023 s-a dovedit a fi cel mai relevant și mai proporțional în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Cuantificarea emisiilor ***se realizează pe baza principiului „între extracție și ardere”, care*** include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport.	(12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare[57] în aprilie 2023 și care transpune standardul ISO 14083:2023, a fost ales ca metodologie de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră ***generate între extracție și ardere*** de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. Analiza a arătat că standardul ISO 14083:2023 s-a dovedit a fi cel mai relevant și mai proporțional în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Cuantificarea emisiilor include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport.
[57] https://www.cencenelec.eu.	[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

Amendamentul 59
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare[57]în aprilie 2023 și care transpune standardul ISO 14083:2023, ***a fost ales ca metodologie*** de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. ***Analiza a arătat că*** standardul ISO 14083:2023 ***s-a dovedit a fi cel mai relevant și mai proporțional în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament***. Cuantificarea emisiilor se realizează pe baza principiului „între extracție și ardere”, care include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport.	(12) Standardul EN ISO 14083:2023, publicat de Comitetul European de Standardizare[57] în aprilie 2023 și care transpune standardul ISO 14083:2023, ***ar trebui să reprezinte metodologia*** de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în temeiul prezentului regulament. Standardul ISO 14083:2023 ***îndeplinește obiectivele prezentului regulament, inclusiv o introducere rapidă pe piață și comparabilitatea datelor***. Cuantificarea emisiilor se realizează pe baza principiului „între extracție și ardere”, care include emisiile de gaze cu efect de seră generate de furnizarea de energie și de utilizarea vehiculelor în timpul operațiunilor de transport și al operațiunilor din nodurile de transport.
[57] https://www.cencenelec.eu.	[57] https://www.cencenelec.eu.

Or. en

Amendamentul 60
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Comisia ar trebui să evalueze posibilitatea de a extinde domeniul de

aplicare al metodologiei de referință pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport în viitorul apropiat pentru a prevedea calcularea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră pe durata ciclului de viață generale de serviciile de transport, inclusiv în special în ceea ce privește fabricarea, întreținerea și scoaterea din uz a vehiculelor, construcția, întreținerea și utilizarea infrastructurii, precum și impactul echivalent asupra climei al emisiilor altele decât cele de CO2 în aviație. În acest scop, Comisia ar trebui să ia în considerare eforturile existente, cum ar fi ISO 14067:2018 și regulile privind categoria de produse în ceea ce privește serviciile de transport stabilite în Sistemul internațional de declarații de mediu privind produsele.

Or. en

Amendamentul 61
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Comisia, în cooperare cu Comitetul European de Standardizare și cu organismele naționale de standardizare din statele membre, ar trebui să depună eforturi pentru a oferi sectorului transporturilor acces gratuit la standardul ISO 14083:2023 sau la standardul echivalent european CEN ISO 14083 microîntreprinderilor și întreprinderilor mici și mijlocii („IMM-uri”), astfel cum sunt definite în Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei. Standardele ar trebui să fie accesibile în versiunea autentică, precum și în toate limbile oficiale ale Uniunii, astfel încât

prezentul regulament să devină mai accesibil tuturor celor care fac obiectul acestuia.

Or. en

Amendamentul 62
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Este necesar să se acorde atenție evitării devierii de la opțiunile metodologice inițiale ale standardului EN ISO 14083:2023, pentru a se evita inconsecvențele în calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de pe piață, în special în contextul lanțurilor de transport internațional. Cu toate acestea, ***din când în când,*** este oportun să se evalueze necesitatea unei posibile ajustări a standardului EN ISO 14083:2023 din perspectiva politicilor Uniunii, precum și a viitoarelor modificări ale standardului respectiv care ar putea fi efectuate de Comitetul European de Standardizare sau de un alt organism competent. În cazul în care aceste evaluări ***indică*** un risc ca o anumită parte a standardului să creeze dezechilibre nejustificate în ceea ce privește calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport pe anumite segmente de piață sau să conducă la discrepanțe între standardul respectiv și obiectivele prezentului regulament sau ale altor acte legislative aplicabile ale Uniunii, Comisia poate să ia în considerare, în cooperare cu statele membre, posibilitatea de a solicita Comitetului European de Standardizare să revizuiască standardul în consecință sau să decidă excluderea acelei părți a standardului din domeniul de aplicare al	(13) ***Între timp,*** este necesar să se acorde atenție evitării devierii de la opțiunile metodologice inițiale ale standardului EN ISO 14083:2023, pentru a se evita inconsecvențele în calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de pe piață, în special în contextul lanțurilor de transport internațional. Cu toate acestea, este oportun să se evalueze ***periodic*** necesitatea unei posibile ajustări a standardului EN ISO 14083:2023 din perspectiva politicilor Uniunii, ***inclusiv a legislației viitoare,*** precum și a viitoarelor modificări ale standardului respectiv care ar putea fi efectuate de Comitetul European de Standardizare sau de un alt organism competent. În cazul în care aceste evaluări ***concluzionează că există*** un risc ca o anumită parte a standardului să creeze dezechilibre nejustificate în ceea ce privește calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport pe anumite segmente de piață sau să conducă la discrepanțe între standardul respectiv și obiectivele prezentului regulament sau ale altor acte legislative aplicabile ale Uniunii, ***în special în ceea ce privește asigurarea alinierii corespunzătoare cu obiectivul obligatoriu prevăzut în dreptul Uniunii, prevăzut în Regulamentul (UE) 2021/1119, de a reduce emisiile nete de gaze cu efect de***

prezentului regulament.

seră ale Uniunii cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030 și obiectivul de a atinge neutralitatea climatică la nivelul întregii economii cel târziu până în 2050. Comisia poate să ia în considerare, în cooperare cu statele membre, posibilitatea de a solicita Comitetului European de Standardizare să revizuiască standardul în consecință sau să decidă excluderea acelei părți a standardului din domeniul de aplicare al prezentului regulament. ***În acest sens, Comisia ar trebui să țină seama în mod corespunzător de alte acte legislative relevante ale Uniunii, inclusiv de Directiva (UE) 2023/2413, de Regulamentul (UE) 2015/757 și de Regulamentul (UE) 2023/2405, inclusiv de dimensiunea acesteia, altele decât cele legate de CO2.***

Or. en

Amendamentul 63
Pascal Canfin

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Este necesar să se acorde atenție evitării devierii de la opțiunile metodologice inițiale ale standardului EN ISO 14083:2023, pentru a se evita inconsecvențele în calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de pe piață, în special în contextul lanțurilor de transport internațional. Cu toate acestea, din când în când, este oportun să se evalueze necesitatea unei posibile ajustări a standardului EN ISO 14083:2023 din perspectiva politicilor Uniunii, precum și a viitoarelor modificări ale standardului respectiv care ar putea fi efectuate de Comitetul European de Standardizare sau	(13) Este necesar să se acorde atenție evitării devierii de la opțiunile metodologice inițiale ale standardului EN ISO 14083:2023, pentru a se evita inconsecvențele în calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de pe piață, în special în contextul lanțurilor de transport internațional. Cu toate acestea, din când în când, este oportun să se evalueze necesitatea unei posibile ajustări a standardului EN ISO 14083:2023 din perspectiva politicilor Uniunii, precum și a viitoarelor modificări ale standardului respectiv care ar putea fi efectuate de Comitetul European de Standardizare sau

de un alt organism competent. În cazul în care aceste evaluări indică un risc ca o anumită parte a standardului să creeze dezechilibre nejustificate în ceea ce privește calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport pe anumite segmente de piață sau să conducă la discrepanțe între standardul respectiv și obiectivele prezentului regulament sau ale altor acte legislative aplicabile ale Uniunii, Comisia poate să ia în considerare, în cooperare cu statele membre, posibilitatea de a solicita Comitetului European de Standardizare să revizuiască standardul în consecință sau să decidă excluderea acelei părți a standardului din domeniul de aplicare al prezentului regulament.

de un alt organism competent. În cazul în care aceste evaluări indică un risc ca o anumită parte a standardului să creeze dezechilibre nejustificate în ceea ce privește calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport pe anumite segmente de piață sau să conducă la discrepanțe între standardul respectiv și obiectivele prezentului regulament sau ale altor acte legislative aplicabile ale Uniunii, Comisia poate să ia în considerare, în cooperare cu statele membre, posibilitatea de a solicita Comitetului European de Standardizare să revizuiască standardul în consecință sau să decidă excluderea acelei părți a standardului din domeniul de aplicare al prezentului regulament. ***Ar trebui exclusă o modificare a standardului sau a unei componente care creează un risc evident de incompatibilitate cu obiectivele prezentului regulament și cu alte norme aplicabile ale Uniunii, în special cu obiectivul climatic pe termen lung al Uniunii și cu obiectivele intermediare ale Uniunii, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) 2021/1119, și cu alte acte legislative ale Uniunii în domeniul climei.***

Or. en

Amendamentul 64
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Este necesar să se acorde atenție evitării devierii de la opțiunile metodologice inițiale ale standardului EN ISO 14083:2023, pentru a se evita inconsecvențele în calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de pe piață, în special în	(13) Este necesar să se acorde atenție evitării devierii de la opțiunile metodologice inițiale ale standardului EN ISO 14083:2023, pentru a se evita inconsecvențele în calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de pe piață, în special în

contextul lanțurilor de transport internațional. Cu toate acestea, din când în când, este oportun să se evalueze necesitatea unei posibile ajustări a standardului EN ISO 14083:2023 din perspectiva politicilor Uniunii, precum și a viitoarelor modificări ale standardului respectiv care ar putea fi efectuate de Comitetul European de Standardizare sau de un alt organism competent. În cazul în care aceste evaluări indică un risc ca o anumită parte a standardului să creeze dezechilibre nejustificate în ceea ce privește calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport pe anumite segmente de piață sau să conducă la discrepanțe între standardul respectiv și obiectivele prezentului regulament sau ale altor acte legislative aplicabile ale Uniunii, Comisia poate să ia în considerare, în cooperare cu statele membre, posibilitatea de a solicita Comitetului European de Standardizare să revizuiască standardul în consecință sau să decidă excluderea acelei părți a standardului din domeniul de aplicare al prezentului regulament.	contextul lanțurilor de transport internațional. Cu toate acestea, din când în când, este oportun să se evalueze necesitatea unei posibile ajustări a standardului EN ISO 14083:2023 din perspectiva politicilor Uniunii, precum și a viitoarelor modificări ale standardului respectiv care ar putea fi efectuate de Comitetul European de Standardizare sau de un alt organism competent. ***Este deosebit de relevant să se evalueze posibile elemente suplimentare și precizia adăugată pentru a consolida impactul pozitiv al standardului asupra mediului.*** În cazul în care aceste evaluări indică un risc ca o anumită parte a standardului să creeze dezechilibre nejustificate în ceea ce privește calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport pe anumite segmente de piață sau să conducă la discrepanțe între standardul respectiv și obiectivele prezentului regulament sau ale altor acte legislative aplicabile ale Uniunii, Comisia poate să ia în considerare, în cooperare cu statele membre, posibilitatea de a solicita Comitetului European de Standardizare să revizuiască standardul în consecință sau să decidă excluderea acelei părți a standardului din domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(13a) Ar trebui elaborată o metodologie pentru calcularea emisiilor pe durata întregului ciclu de viață legate de construcția infrastructurii utilizate de

vehicul și de emisiile legate de producția, întreținerea și sfârșitul duratei de viață a vehiculului. Comisia poate lua în considerare standarde internaționale precum ISO 14067 în concordanță cu standardele internaționale de evaluare a ciclului de viață (ISO 14040 și ISO 14044), PCR al sistemului internațional EPD privind serviciile de transport sau standardele europene de raportare a durabilității (ESR) și metodele Comisiei privind amprenta de mediu. Metodologia privind ciclul de viață ar trebui introdusă printr-un act delegat.

Or. en

Amendamentul 66
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(13a) Standardul ISO 14083:2023 are limitările sale, în special dezavantajul că nu o ia în considerare emisiile de gaze cu efect de seră din întregul ciclu de viață al serviciilor de transport. Evoluțiile viitoare ale prezentului regulament ar trebui să analizeze posibilitățile și să depună eforturi pentru a adopta o metodologie de referință care să ia în considerare emisiile de gaze cu efect de seră din întregul ciclu de viață al serviciilor de transport.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(13a) Pentru a evita dezavantajele concurențiale pentru vehiculele și materialele produse în Europa, Comisia ar trebui să includă emisiile generate de producția și eliminarea vehiculelor. Comisia ar trebui, în cooperare cu statele membre, să solicite Comitetului European de Standardizare să revizuiască standardul în consecință, odată ce metodologia este elaborată.

Or. en

Amendamentul 68
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 14

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(14) Pentru a se evita ***circulația*** pe piață a unor informații inexacte, poate apărea necesitatea de a clarifica metodologia de referință în ceea ce privește parametrii relevanți pentru emisiile de gaze cu efect de seră și ipotezele utilizate pentru calcularea emisiilor înainte de furnizarea unui serviciu. Același lucru este valabil și pentru alți parametri tehnici relevanți legați de alocarea emisiilor sau de agregarea elementelor de date în cazul în care utilizarea parametrilor respectivi nu este clarificată în mod explicit în metodologie.	(14) Pentru a se evita ***diseminarea*** pe piață a unor informații inexacte, poate apărea necesitatea de a clarifica metodologia de referință în ceea ce privește parametrii relevanți pentru emisiile de gaze cu efect de seră și ipotezele utilizate pentru calcularea emisiilor înainte de furnizarea unui serviciu. Același lucru este valabil ***și pentru ponderea datelor primare pentru fiecare tip utilizat, defalcate pe element al lanțului de transport, dacă este cazul,*** și pentru alți parametri tehnici relevanți legați de alocarea emisiilor sau de agregarea elementelor de date în cazul în care utilizarea parametrilor respectivi nu este clarificată în mod explicit în metodologie.

Or. en

Amendamentul 69
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(15) Pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport pot fi utilizate diferite tipuri de date de intrare, inclusiv date primare și secundare. Utilizarea datelor primare conduce la cele mai fiabile și mai precise rezultate și, prin urmare, trebuie să se acorde prioritate adoptării treptate a acestor date în procesele de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, datele primare ar putea fi imposibil de ***obținut*** sau prea costisitoare pentru ***anumite părți interesate, în special pentru IMM-uri***. Prin urmare, trebuie permisă utilizarea datelor secundare, în ***condiții clare***.	(15) Pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport pot fi utilizate diferite tipuri de date de intrare, inclusiv date primare și secundare. Utilizarea datelor primare conduce la cele mai fiabile și mai precise rezultate și, prin urmare, trebuie să se acorde prioritate adoptării treptate a acestor date***, și să se promoveze,*** în procesele de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră***, a căror utilizare ar trebui să devină obligatorie la cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament***. Cu toate acestea, ***întrucât*** datele primare ar putea fi imposibil de ***accesat*** sau prea costisitoare pentru ***întreprinderile mici și mijlocii, IMM-urile ar trebui să fie scutite***. Prin urmare, trebuie permisă utilizarea datelor secundare, în ***condițiile prevăzute de prezentul regulament***.

Or. en

Amendamentul 70
Mario Furore, Maria Angela Danzì

Propunere de regulament
Considerentul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(15) Pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport pot fi utilizate diferite tipuri de date de intrare, inclusiv date primare și secundare. Utilizarea datelor primare conduce la cele mai fiabile și mai precise rezultate și, prin urmare, trebuie să ***se acorde prioritate adoptării treptate*** a acestor date în procesele de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, datele	(15) Pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport pot fi utilizate diferite tipuri de date de intrare, inclusiv date primare și secundare. Utilizarea datelor primare conduce la cele mai fiabile și mai precise rezultate și, prin urmare, trebuie să ***fie obligatorie adoptarea treptată*** a acestor date în procesele de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, datele

primare ar putea fi imposibil de obținut sau prea costisitoare pentru anumite părți interesate, în special pentru IMM-uri. Prin urmare, trebuie permisă utilizarea datelor secundare, în condiții clare.	primare ar putea fi imposibil de obținut sau prea costisitoare pentru anumite părți interesate, în special pentru IMM-uri***, care ar trebui să fie scutite de această obligație***. Prin urmare, trebuie permisă utilizarea datelor secundare ***de către IMM-uri***, în condiții clare.
	Or. it

Amendamentul 71
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(15) Pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport pot fi utilizate diferite tipuri de date de intrare, inclusiv date primare și secundare. Utilizarea datelor primare conduce la cele mai fiabile ***și mai precise*** rezultate și, prin urmare, trebuie să ***se acorde prioritate adoptării treptate a acestor date*** în procesele de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, datele primare ar putea fi imposibil de obținut ***sau prea costisitoare pentru anumite părți interesate, în special*** pentru ***IMM-uri. Prin urmare, trebuie permisă utilizarea datelor secundare***, în condiții clare.	(15) Pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport pot fi utilizate diferite tipuri de date de intrare, inclusiv date primare și secundare. Utilizarea datelor primare conduce la cele mai fiabile***, precise și detaliate*** rezultate și, prin urmare, trebuie să ***fie obligatorii*** în procesele de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, datele primare ar putea fi***, la început,*** imposibil de obținut ***de către IMM-uri. Prin urmare, utilizarea datelor secundare de către IMM-uri trebuie permisă*** pentru ***o perioadă de tranziție de 36 de luni***, în condiții clare. ***Accesul la datele de la bordul vehiculului relevante în acest scop ar trebui să fie furnizat IMM-urilor de către producătorii de echipamente originale.***
	Or. en

Amendamentul 72
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(15) Pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport pot fi utilizate diferite tipuri de date de intrare, inclusiv date primare și secundare. Utilizarea datelor primare conduce la cele mai fiabile și mai precise rezultate și, prin urmare, trebuie să ***se acorde prioritate adoptării treptate a acestor date*** în procesele de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, datele primare ar putea fi imposibil de obținut sau prea costisitoare pentru ***anumite părți interesate, în special pentru IMM-uri. Prin urmare, trebuie permisă utilizarea datelor*** secundare, în condiții clare.	(15) Pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport pot fi utilizate diferite tipuri de date de intrare, inclusiv date primare și secundare. Utilizarea datelor primare conduce la cele mai fiabile și mai precise rezultate și, prin urmare, trebuie să ***fie obligatorii*** în procesele de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, datele primare ar putea fi imposibil de obținut sau prea costisitoare pentru ***IMM-uri. Prin urmare, IMM-urilor ar trebui să li se permită să utilizeze date*** secundare, în condiții clare.

Or. en

Amendamentul 73
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Propunere de regulament
Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(15a) În cazul în care un organizator de servicii de transport subcontractează parțial efectuarea unui serviciu de transport, părțile ar trebui să poată decide dacă să calculeze datele de ieșire pentru partea subcontractată a serviciului de transport pe baza datelor primare sau secundare, indiferent de metoda aleasă de organizatorul serviciilor de transport pentru calcularea propriilor date de ieșire.

Or. en

Justificare

În situațiile care implică servicii de transport subcontractate, contractantul principal ar trebui să poată accepta o combinație de date primare și secundare de la subcontractanți atunci când măsoară emisiile de GES ale unui serviciu de transport. Acest lucru ar trebui să

fie posibil indiferent de metoda aleasă de contractantul principal pentru a raporta emisiile de GES ale propriei flote. Contractantului principal ar trebui să i se permită să combine valorile în momentul raportării, indiferent de modul în care au fost calculate valorile (pe baza datelor primare sau secundare).

Amendamentul 74
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(15a) Statele membre pot introduce stimulente de natură administrativă, financiară sau operațională pentru a stimula utilizarea datelor primare și, în acest sens, statele membre ar trebui să notifice Comisiei atunci când instituie astfel de stimulente, pentru ca Comisia să monitorizeze buna funcționare a pieței interne și să asigure condiții de concurență echitabile.

Or. en

Amendamentul 75
Pascal Canfin

Propunere de regulament
Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(15a) Pentru a promova o utilizare mai extinsă a datelor primare, un stat membru ar trebui totuși să poată prevedea că utilizarea datelor primare este obligatorie pentru operațiunile de transport de pe teritoriul său efectuate de către entități al căror număr de angajați depășește un anumit prag stabilit prin dreptul intern, în cazul în care serviciul de transport începe și se încheie pe teritoriul său.

Or. en

Amendamentul 76
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Propunere de regulament
Considerentul 15 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(15b) În cazul în care un organizator de servicii de transport subcontractează parțial sau integral efectuarea concretă a unui serviciu de transport și decide să integreze datele privind emisiile de gaze cu efect de seră ale subcontractantului în calculul său global, acesta ar trebui să se poată baza pe date secundare cu privire la serviciile de transport prestate de subcontractant (subcontractanți). Ar trebui să se acorde flexibilitate pentru utilizarea datelor secundare furnizate de unul sau mai mulți subcontractanți, chiar dacă datele primare sunt utilizate pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prestate de alți subcontractanți sau de parcul propriu al organizatorului serviciului de transport.

Or. en

Justificare

În situațiile care implică servicii de transport subcontractate, contractantul principal ar trebui să poată accepta o combinație de date primare și secundare de la subcontractanți atunci când măsoară emisiile de GES ale unui serviciu de transport. Acest lucru ar trebui să fie posibil indiferent de metoda aleasă de contractantul principal pentru a raporta emisiile de GES ale propriei flote. Contractantului principal ar trebui să i se permită să combine valorile în momentul raportării, indiferent de modul în care au fost calculate valorile (pe baza datelor primare sau secundare).

Amendamentul 77
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(16) ***În ceea ce privește datele secundare***, emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport pot fi calculate utilizând valori implicite sau date modelate. Cu toate acestea, utilizarea valorilor implicite și a datelor modelate trebuie să furnizeze informații exacte și fiabile cu privire la emisiile de gaze cu efect de seră generate de un anumit serviciu de transport și, prin urmare, aceste valori implicite trebuie să fie stabilite și aceste date modelate trebuie să fie elaborate într-un mod neutru și obiectiv, pe baza unor surse fiabile și a unor parametri adecvați.	(16) ***După caz***, emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport pot fi calculate utilizând valori implicite sau date modelate ***(„date secundare”)***. Cu toate acestea, utilizarea valorilor implicite și a datelor modelate trebuie să furnizeze informații exacte și fiabile cu privire la emisiile de gaze cu efect de seră generate de un anumit serviciu de transport și, prin urmare, aceste valori implicite trebuie să fie stabilite și aceste date modelate trebuie să fie elaborate ***și actualizate în mod recurent*** într-un mod neutru și obiectiv, pe baza unor surse fiabile și a unor parametri adecvați. ***Tipul preferat de bază de date („baza de date cu referințe inter pares privind performanța transporturilor”) se bazează pe date primare periodice colectate într-un grup inter pares cu diferențiere sectorială și geografică, traduse în factori de intensitate a emisiilor care pot fi utilizați de IMM-uri. Se consideră că bazele de date și valorile implicite care ar conduce la subestimarea emisiilor rezultate în comparație cu raportarea pe baza datelor primare nu trec verificarea calității tehnice. Verificările tehnice ale calității ar trebui să se repete periodic.***

Or. en

Amendamentul 78
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) În consecință, pentru a se îmbunătăți comparabilitatea rezultatelor	(17) În consecință, pentru a se îmbunătăți comparabilitatea rezultatelor

emisiilor de gaze cu efect de seră obținute aplicând prezentul regulament, trebuie creată o bază de date centrală a UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră. ***Cu toate acestea, având în vedere*** particularitățile sectoriale, naționale și regionale ale acestor valori implicite în întreaga Uniune***, trebuie permise și alte baze de date și seturi de date relevante operate de părți terțe,*** cu condiția ca ***ele să fie supuse*** unei verificări tehnice a calității la nivelul Uniunii.

emisiilor de gaze cu efect de seră obținute aplicând prezentul regulament, trebuie creată o bază de date centrală a UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră. ***Comisia, cu sprijinul Agenției Europene de Mediu, care creează și menține baza de date ar trebui să țină seama cât mai exact posibil de*** particularitățile sectoriale, naționale și regionale ale acestor valori implicite în întreaga Uniune***. Baza de date ar trebui să includă tabele separate pentru fiecare mod de transport. Părților terțe ar trebui să li se permită posibilitatea de a contribui la baza de date*** cu condiția ca ***datele pe care le pot furniza să facă obiectul*** unei verificări tehnice a calității la nivelul Uniunii. ***Contribuția părților terțe poate fi valoroasă, în special în ceea ce privește îmbunătățirea acurateței valorilor referitoare la particularitățile sectoriale, naționale și regionale.***

Or. en

Amendamentul 79
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) În consecință, pentru a se îmbunătăți comparabilitatea rezultatelor emisiilor de gaze cu efect de seră obținute aplicând prezentul regulament, trebuie creată o bază de date centrală a UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, având în vedere particularitățile sectoriale, naționale și regionale ale acestor valori implicite în întreaga Uniune, trebuie permise și alte baze de date și seturi de date relevante operate de părți terțe, cu condiția ca ele să fie supuse unei verificări tehnice a	(17) În consecință, pentru a se îmbunătăți comparabilitatea rezultatelor emisiilor de gaze cu efect de seră obținute aplicând prezentul regulament, trebuie creată o bază de date centrală a UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră***, diferențiate în funcție de modul de transport și luând în considerare dezagregarea între diferiți purtători de energie și vehiculele de flotă. Această bază de date ar trebui să ofere suficientă granularitate și să reflecte particularitățile sectoriale, naționale și***

calității la nivelul Uniunii.	***regionale din întreaga Uniune și să includă tabele separate pentru fiecare mod de transport, asigurând actualizarea periodică și integrarea progreselor tehnologice de ultimă generație în ceea ce privește reducerea emisiilor, după caz***. Cu toate acestea, având în vedere particularitățile sectoriale, naționale și regionale ale acestor valori implicite în întreaga Uniune, trebuie permise***, pentru o perioadă interimară,*** și alte baze de date și seturi de date relevante operate de părți terțe, cu condiția ca ele să fie supuse unei verificări tehnice a calității la nivelul Uniunii.

Or. en

Amendamentul 80
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) În consecință, pentru a se îmbunătăți comparabilitatea rezultatelor emisiilor de gaze cu efect de seră obținute aplicând prezentul regulament, trebuie creată o bază de date centrală a UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, având în vedere particularitățile sectoriale, naționale și regionale ale acestor valori implicite în întreaga Uniune, trebuie permise și alte baze de date și seturi de date relevante operate de părți terțe, cu condiția ca ele să fie supuse unei verificări tehnice a calității la nivelul Uniunii.	(17) În consecință, pentru a se îmbunătăți comparabilitatea rezultatelor emisiilor de gaze cu efect de seră obținute aplicând prezentul regulament, trebuie creată o bază de date centrală a UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră ***în funcție de modul de transport***. Cu toate acestea, având în vedere particularitățile sectoriale, naționale și regionale ale acestor valori implicite în întreaga Uniune, trebuie permise și alte baze de date și seturi de date relevante operate de părți terțe, cu condiția ca ele să fie supuse unei verificări tehnice a calității la nivelul Uniunii.

Or. en

Amendamentul 81

Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) Atunci când se stabilește intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport, este necesar să se cunoască factorii de emisie de gaze cu efect de seră pentru purtătorii de energie din sectorul transporturilor pentru a obține estimări ale emisiilor de gaze cu efect de seră care să reflecte cantitatea de energie utilizată din perspectiva „între extracție și ardere”. Prin urmare, trebuie creată o bază de date centrală a UE cu factorii de emisie de gaze cu efect de seră ai purtătorilor de energie, pentru a se garanta comparabilitatea și calitatea datelor de intrare.	(18) Atunci când se stabilește intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport, este necesar să se cunoască factorii de emisie de gaze cu efect de seră pentru purtătorii de energie din sectorul transporturilor pentru a obține estimări ale emisiilor de gaze cu efect de seră care să reflecte cantitatea de energie utilizată din perspectiva „între extracție și ardere”. Prin urmare, trebuie creată o bază de date centrală a UE cu factorii de emisie de gaze cu efect de seră ai purtătorilor de energie, pentru a se garanta comparabilitatea și calitatea datelor de intrare. ***Având în vedere efectele pozitive ale utilizării tehnologiilor cu emisii zero și necesitatea de a le stimula pe termen scurt, factorul de emisie de gaze cu efect de seră al energiei electrice ar trebui considerat ca fiind zero. Comisia ar putea lua în considerare factorul real de emisie de gaze cu efect de seră al energiei electrice într-o etapă ulterioară atunci când revizuiește sau înlocuiește standardul EN ISO 14083:2023, asigurându-se, în același timp, că valorile primare sau secundare ale factorilor de gaze cu efect de seră ale diferiților combustibili reprezintă cu exactitate emisiile lor reale.***

Or. en

Amendamentul 82
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(18a) Ar trebui încurajată o abordare bazată pe localizare, pe baza faptului că se asigură un set de valori de intensitate actualizate și exacte pentru diferitele state membre, atunci când se cuantifică emisiile legate de utilizarea energiei electrice pe baza valorilor actualizate și exacte ale intensității emisiilor pentru fiecare stat membru. O abordare bazată pe piață este în continuare de dorit, cu condiția asigurării unei trasabilități adecvate, prin intermediul unui contract eligibil, cu garanții de origine. Bazele de date instituite prin prezentul regulament ar trebui să folosească cifre obținute printr-o abordare bazată pe localizare.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Dezvoltarea și întreținerea bazelor de date ale UE ***cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru factorii de emisie de gaze cu efect de seră***, precum și verificarea tehnică a calității bazelor de date externe și a seturilor de date gestionate de părți terțe trebuie să fie efectuate de un organism neutru și competent care își desfășoară activitatea la nivelul Uniunii. Având în vedere mandatul său, Agenția Europeană de Mediu este cea mai în măsură să ofere asistența necesară pentru punerea în aplicare corespunzătoare a acestei părți a regulamentului. Dacă este cazul, această activitate se poate baza pe contribuția altor organisme sectoriale ale UE și poate fi	(19) Dezvoltarea și întreținerea bazelor de date ale UE ***create prin prezentul regulament***, precum și verificarea tehnică a calității bazelor de date externe și a seturilor de date gestionate de părți terțe trebuie să fie efectuate de un organism neutru și competent care își desfășoară activitatea la nivelul Uniunii. Având în vedere mandatul său, Agenția Europeană de Mediu este cea mai în măsură să ofere asistența necesară pentru punerea în aplicare corespunzătoare a acestei părți a regulamentului. Dacă este cazul, această activitate se poate baza pe contribuția altor organisme sectoriale ale UE și poate fi sprijinită de acestea, în conformitate cu alte acte legislative ale Uniunii.

sprijinită de acestea, în conformitate cu alte acte legislative ale Uniunii.

Or. en

Amendamentul 84
Tiemo Wölken, Rovana Plumb, Sara Cerdas

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Dezvoltarea și întreținerea bazelor de date ale UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru factorii de emisie de gaze cu efect de seră, precum și verificarea tehnică a calității bazelor de date ***externe*** și a seturilor de date ***gestionate de părți terțe*** trebuie să fie efectuate de un organism neutru și competent care își desfășoară activitatea la nivelul Uniunii. Având în vedere mandatul său, Agenția Europeană de Mediu este cea mai în măsură să ofere asistența necesară pentru punerea în aplicare corespunzătoare a acestei părți a regulamentului. Dacă este cazul, această activitate se poate baza pe contribuția altor organisme sectoriale ale UE și poate fi sprijinită de acestea, în conformitate cu alte acte legislative ale Uniunii.	(19) Dezvoltarea și întreținerea bazelor de date ale UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru factorii de emisie de gaze cu efect de seră, precum și verificarea tehnică a calității bazelor de date și a seturilor de date trebuie să fie efectuate de un organism neutru și competent care își desfășoară activitatea la nivelul Uniunii. Având în vedere mandatul său, Agenția Europeană de Mediu este cea mai în măsură să ofere asistența necesară pentru punerea în aplicare corespunzătoare a acestei părți a regulamentului. Dacă este cazul, această activitate se poate baza pe contribuția altor organisme sectoriale ale UE și poate fi sprijinită de acestea, în conformitate cu alte acte legislative ale Uniunii.

Or. en

Amendamentul 85
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Dezvoltarea și întreținerea bazelor de date ale UE cu valori implicite pentru	(19) Dezvoltarea și întreținerea bazelor de date ale UE cu valori implicite pentru

intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru factorii de emisie de gaze cu efect de seră, precum și verificarea tehnică a calității bazelor de date ***externe*** și a seturilor de date ***gestionate de părți terțe*** trebuie să fie efectuate de un organism neutru și competent care își desfășoară activitatea la nivelul Uniunii. Având în vedere mandatul său, Agenția Europeană de Mediu este cea mai în măsură să ofere asistența necesară pentru punerea în aplicare corespunzătoare a acestei părți a regulamentului. Dacă este cazul, această activitate se poate baza pe contribuția altor organisme sectoriale ale UE și poate fi sprijinită de acestea, în conformitate cu alte acte legislative ale Uniunii.

intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru factorii de emisie de gaze cu efect de seră, precum și verificarea tehnică a calității bazelor de date și a seturilor de date trebuie să fie efectuate de un organism neutru și competent care își desfășoară activitatea la nivelul Uniunii. Având în vedere mandatul său, Agenția Europeană de Mediu este cea mai în măsură să ofere asistența necesară pentru punerea în aplicare corespunzătoare a acestei părți a regulamentului. Dacă este cazul, această activitate se poate baza pe contribuția altor organisme sectoriale ale UE și poate fi sprijinită de acestea, în conformitate cu alte acte legislative ale Uniunii.

Or. en

Amendamentul 86
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Dezvoltarea și întreținerea bazelor de date ale UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru factorii de emisie de gaze cu efect de seră, precum și verificarea tehnică a calității ***bazelor de date externe și a seturilor de date gestionate*** de părți terțe trebuie să fie efectuate de un organism neutru și competent care își desfășoară activitatea la nivelul Uniunii. Având în vedere mandatul său, Agenția Europeană de Mediu este cea mai în măsură să ofere asistența necesară pentru punerea în aplicare corespunzătoare a acestei părți a regulamentului. Dacă este cazul, această activitate se poate baza pe contribuția altor organisme sectoriale ale UE și poate fi sprijinită de acestea, în conformitate cu alte	(19) Dezvoltarea și întreținerea bazelor de date ale UE cu valori implicite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru factorii de emisie de gaze cu efect de seră, precum și verificarea tehnică a calității ***datelor furnizate*** de părți terțe trebuie să fie efectuate de un organism neutru și competent care își desfășoară activitatea la nivelul Uniunii. Având în vedere mandatul său, Agenția Europeană de Mediu este cea mai în măsură să ofere asistența necesară pentru punerea în aplicare corespunzătoare a acestei părți a regulamentului. Dacă este cazul, această activitate se poate baza pe contribuția altor organisme sectoriale ale UE și poate fi sprijinită de acestea, în conformitate cu alte acte legislative ale Uniunii.

acte legislative ale Uniunii.

Or. en

Amendamentul 87
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(19a) La elaborarea bazelor de date, Comisia și Agenția Europeană de Mediu acordă o atenție deosebită faptului că valorile implicite trebuie să asigure condiții de concurență echitabile între toate modurile de transport, ținând seama de limitările standardului menționat la articolul 4 alineatul (1) și asigurându-se că valorile și corelațiile acestora sunt aliniate la obiectivele finale ale Legii europene a climei. Acestea ar trebui să abordeze posibilele distorsiuni ale potențialelor valori implicite care ar putea fi benefice în mod inegal pentru anumite moduri de transport și ar trebui să țină seama de diferențele existente în cadrul parcurilor de vehicule, inclusiv multe vehicule eterogene.

Or. en

Amendamentul 88
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Datele modelate pot fi utilizate dacă se bazează pe un model stabilit în conformitate cu metodologia de referință și, după caz, cu alte dispoziții privind	***eliminat***

utilizarea datelor secundare și a instrumentelor de calcul prevăzute în prezentul regulament.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 21

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(21) Regulamentul (UE) 2015/757[58]și Directiva 2003/87/CE[59]impun colectarea, calcularea și raportarea anuală a emisiilor de ***CO_2*** generate de nave și, respectiv, de aeronave. Regulamentul (UE) 2015/757 și Directiva 2003/87/CE pot fi, într-o anumită măsură, complementare dispozițiilor prevăzute în prezentul regulament, în special în ceea ce privește producerea de date privind combustibilul ars ca bază pentru cuantificarea emisiilor serviciilor de transport. Datele de intrare pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport pot proveni și din punerea în aplicare a altor cadre legislative, cum ar fi Regulamentul (UE) 2019/1242[60]și Regulamentul (UE) 2019/631[61].	(21) Regulamentul (UE) 2015/757[58] și Directiva 2003/87/CE[59] impun colectarea, calcularea și raportarea anuală a emisiilor de ***CO_2*** generate de nave și, respectiv, de aeronave. Regulamentul (UE) 2015/757 și Directiva 2003/87/CE pot fi, într-o anumită măsură, complementare dispozițiilor prevăzute în prezentul regulament, în special în ceea ce privește producerea de date privind combustibilul ars ca bază pentru cuantificarea emisiilor serviciilor de transport. Datele de intrare pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport pot proveni și din punerea în aplicare a altor cadre legislative, cum ar fi Regulamentul (UE) 2019/1242[60] și Regulamentul (UE) 2019/631[61] ***sau Regulamentul (UE) 2023/2405***.
[58] Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).	[58] Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).
[59] Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de	[59] Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de

modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

[60] Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019).

[61] Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE). (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

[60] Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019).

[61] Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE). (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

Or. en

Amendamentul 90
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 22

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(22) Este oportun să se stabilească indicatori comuni pentru exprimarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră care stau la baza comparabilității acestor date și care permit o analiză comparativă eficace a diferitelor servicii de transport. Indicatorii comuni trebuie, de asemenea, să permită comunicarea clară din partea unui furnizor de date și înțelegerea exactă a acestei comunicări de către un destinatar al datelor.	(22) Este oportun să se stabilească indicatori comuni pentru exprimarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră care stau la baza comparabilității acestor date și care permit o analiză comparativă eficace a diferitelor servicii de transport. Indicatorii comuni trebuie, de asemenea, să permită comunicarea clară din partea unui furnizor de date și înțelegerea exactă a acestei comunicări de către un destinatar al datelor. ***În acest sens, atunci când se determină distanțele, în special în ceea ce privește stabilirea***

	intensității emisiilor, prezentul regulament ar trebui să utilizeze numai opțiunea distanței ortodromice din cadrul ISO 14083, pentru a spori comparabilitatea și a reduce sarcina administrativă, cu excepția cazurilor în care datele primare exacte privind distanța reală pot fi utilizate atât la numărător, cât și la numitor, cum ar fi în sectorul feroviar.

Or. en

Amendamentul 91
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 22

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(22) Este oportun să se stabilească indicatori comuni pentru exprimarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră care stau la baza comparabilității acestor date și care permit o analiză comparativă eficace a diferitelor servicii de transport. Indicatorii comuni trebuie, de asemenea, să permită comunicarea clară din partea unui furnizor de date și înțelegerea exactă a acestei comunicări de către un destinatar al datelor.	(22) Este oportun să se stabilească indicatori comuni pentru exprimarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră care stau la baza comparabilității acestor date și care permit o analiză comparativă eficace a diferitelor servicii de transport. Indicatorii comuni trebuie, de asemenea, să permită comunicarea clară din partea unui furnizor de date și înțelegerea exactă a acestei comunicări de către un destinatar al datelor. ***Trebuie clarificat că entitățile vizate nu ar trebui să reducă volumul emisiilor de gaze cu efect de seră din datele de ieșire utilizând unități de eliminare a dioxidului de carbon.***

Or. en

Amendamentul 92
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(22a) Pentru a evita dezinformarea ecologică, este important să se asigure armonizarea nu numai în metodologia de calcul, ci și în prezentarea datelor de ieșire. Numai valorile verificate privind emisiile și intensitatea emisiilor sunt comparabile în mod obiectiv. Aceste date de ieșire ar trebui să fie prezentate în mod clar și să nu facă obiectul unor clasificări, cum ar fi sistemele de codificare cromatică sau de clasificare, care pot fi interpretate subiectiv. În plus, este esențial ca fiecare serviciu de transport oferit de o entitate în cauză și întregul parc de vehicule să fie contabilizat, și nu numai cele cu cea mai scăzută intensitate a emisiilor de gaze cu efect de seră, deoarece o astfel de informare parțială poate conduce, de asemenea, la dezinformare ecologică. Informațiile furnizate utilizatorilor și potențialilor clienți ar trebui să indice în mod clar proporția de date primare utilizate, pentru a recompensa aplicarea lor.

Or. en

Amendamentul 93
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(22a) Pentru a încuraja alegerile comportamentale ecologice, Comisia ar trebui să creeze un portal gratuit unde utilizatorii să poată examina datele de ieșire furnizate de entități în temeiul prezentului regulament. Portalul ar trebui să permită utilizatorilor să identifice și să compare cu ușurință amprenta de carbon a diferiților furnizori de servicii de

transport în locații specificate geografic și să vadă proporția serviciilor de transport furnizate utilizând vehicule cu emisii zero. Portalul ar trebui să permită căutări și descărcări bazate pe interogare pentru a sprijini, de exemplu, cercetarea în domeniul serviciilor de transport în Uniune.

Or. en

Amendamentul 94
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 22 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(22b) Sistemele de comunicare codificate cromatic îi ajută pe cetățeni, în special pe cei cu cunoștințe limitate cu privire la problema în cauză, să înțeleagă datele privind emisiile și să compare emisiile similare și caracterul ecologic al diferiților furnizori de servicii. Prin urmare, ar trebui instituit, prin intermediul unui act delegat, un sistem de comunicare codificat cromatic pentru emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport.

Or. en

Amendamentul 95
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 23

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(23) Orice informații dezagregate privind emisiile de gaze cu efect de seră ale unui serviciu de transport care sunt	(23) Orice informații dezagregate privind emisiile de gaze cu efect de seră ale unui serviciu de transport care sunt

divulgate unui terț în scopuri comerciale sau de reglementare în conformitate cu domeniul de aplicare al prezentului regulament trebuie să includă în mod indispensabil și vizibil datele de ieșire stabilite în temeiul normelor specifice pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzute de prezentul regulament**.** Dacă este cazul, ***pot fi adăugate elemente de date suplimentare, care servesc altor scopuri decât cele definite în prezentul regulament***.	divulgate***, inclusiv*** unui terț în scopuri comerciale sau de reglementare în conformitate cu domeniul de aplicare al prezentului regulament trebuie să includă în mod indispensabil și vizibil datele de ieșire stabilite în temeiul normelor specifice pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzute de prezentul regulament***, inclusiv informații privind metodologia utilizată, ipotezele și ponderea de utilizare a datelor primare de fiecare tip, defalcate pe elemente ale lanțului de transport,*** dacă este cazul, ***încurajând astfel transparența și stimulând un avantaj comparativ calitativ pentru întreprinderile cu intrări mai detaliate și, prin urmare, cu o calitate mai bună a datelor de ieșire în ceea ce privește emisiile lor***.
	Or. en

Amendamentul 96
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(23a) Divulgarea de informații privind emisiile de gaze cu efect de seră înainte de furnizarea unui serviciu de transport este esențială pentru încurajarea unui proces decizional în cunoștință de cauză din partea cetățenilor. Cu toate acestea, informațiile privind emisiile de gaze cu efect de seră pot fi divulgate după furnizarea serviciului de transport în cazuri justificate în mod corespunzător, în special atunci când comunicarea dintre întreprinderi necesită un nivel mai detaliat de informații, în special în contextul lanțurilor logistice și al relațiilor de subcontractare.
	Or. en

Amendamentul 97
Pascal Canfin

Propunere de regulament
Considerentul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(23a) Divulgarea de informații transparente privind emisiile serviciilor de transport permite consumatorilor și cetățenilor să facă alegeri în cunoștință de cauză și influențează deciziile comerciale ale entităților care organizează și furnizează aceste servicii pe piață. Prin urmare, informațiile privind emisiile de gaze cu efect de seră legate de un anumit serviciu de transport ar trebui să fie divulgate de entitățile în cauză, ori de câte ori este posibil, înainte de furnizarea serviciului de transport.

Or. en

Amendamentul 98
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 25

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(25) Cu excepția cazului în care se aplică acorduri separate, un intermediar de date care colectează informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport de la o entitate vizată sau de la o altă persoană fizică sau juridică relevantă și le publică pe piață nu trebuie să fie considerat răspunzător în cazul în care aceste informații încalcă oricare dintre cerințele legate de calcularea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport și de certificarea instrumentelor de calcul	(25) Cu excepția cazului în care se aplică acorduri separate, un intermediar de date care colectează informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport de la o entitate vizată sau de la o altă persoană fizică sau juridică relevantă și le publică pe piață nu trebuie să fie considerat răspunzător în cazul în care aceste informații încalcă oricare dintre cerințele legate de calcularea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport și de certificarea instrumentelor de calcul

prevăzute în prezentul regulament. Cu toate acestea, intermediarul de date trebuie să depună eforturi pentru a preveni publicarea de informații inexacte sau incorecte și să respecte normele referitoare la datele privind emisiile de gaze cu efect de seră, la comunicare și la transparență. În plus, intermediarul de date trebuie să precizeze sursa acestor informații, pentru a permite identificarea furnizorului de informații respectiv.

prevăzute în prezentul regulament. Cu toate acestea, intermediarul de date trebuie să ***fie responsabil de asigurarea afișării acestor informații obligatorii și totodată să*** depună eforturi pentru a preveni publicarea de informații inexacte sau incorecte***, evitând distorsionarea alegerilor consumatorilor bazate pe emisii,*** și să respecte normele referitoare la datele privind emisiile de gaze cu efect de seră, la comunicare și la transparență. În plus, intermediarul de date trebuie să precizeze sursa acestor informații, pentru a permite identificarea furnizorului de informații respectiv.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 25

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(25) ***Cu excepția cazului în care se aplică acorduri separate,*** un intermediar de date care colectează informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport de la o entitate vizată sau de la o altă persoană fizică sau juridică relevantă ***și le publică*** pe piață ***nu trebuie să fie considerat răspunzător în cazul în care aceste informații încalcă oricare dintre*** cerințele legate de calcularea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport și de certificarea instrumentelor de calcul prevăzute în prezentul regulament. ***Cu toate acestea,*** intermediarul de date trebuie să depună eforturi pentru a preveni publicarea de informații inexacte sau incorecte și să respecte normele referitoare la datele privind emisiile de gaze cu efect de seră, la comunicare și la transparență. În	(25) Un intermediar de date care colectează informații privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de un serviciu de transport de la o entitate vizată sau de la o altă persoană fizică sau juridică relevantă ***ar trebui să publice*** pe piață ***doar date care îndeplinesc*** cerințele legate de calcularea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră ale serviciilor de transport și de certificarea instrumentelor de calcul prevăzute în prezentul regulament. Intermediarul de date trebuie să depună eforturi pentru a preveni publicarea de informații inexacte sau incorecte și să respecte normele referitoare la datele privind emisiile de gaze cu efect de seră, la comunicare și la transparență. În plus, intermediarul de date trebuie să precizeze sursa acestor informații, pentru a permite identificarea furnizorului de informații

plus, intermediarul de date trebuie să precizeze sursa acestor informații, pentru a permite identificarea furnizorului de informații respectiv.

respectiv. ***Datele ar trebui publicate gratuit.***

Or. en

Amendamentul 100
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 25 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(25a) Pentru a se asigura că clienții sunt pe deplin conștienți de emisiile preconizate ale unui serviciu de transport, precum și de alternativele disponibile pentru a face o alegere în cunoștință de cauză în mod corespunzător, în special în cazul transportului de călători, precum și pentru livrările de colete, emisiile estimate pe baza datelor calculate anterior pentru servicii echivalente ar trebui să fie afișate în mod adecvat de furnizorul de servicii de transport, precum și de orice intermediari, cum ar fi vânzătorii sau motoarele de căutare, serviciile digitale de navigație și planificare a rutelor de călătorie și stațiile de realimentare sau reîncărcare, înainte de achiziționarea serviciului de transport sau de încheierea contractului. Astfel de date ar trebui să fie divulgate și partajate în mod automat partenerilor din lanțul logistic și de transport și, de asemenea, în special intermediarilor de date care intră în domeniul de aplicare al [Regulamentului privind serviciile de mobilitate digitală multimodală]. Intermediarii de date ar trebui să aibă obligația de a include informațiile în mod vizibil în fiecare rezultat al căutării și de a include clasificarea în funcție de emisii ca opțiune implicită de sortare, prin care opțiunea cea mai ecologică ar fi afișată prima, precum și o comparație ușor de

realizat între diferitele opțiuni legate de modurile de transport, inclusiv opțiunea de a folosi vehicule private și biciclete, după caz. Operatorii de comerț electronic ar trebui, de asemenea, să afișeze emisiile serviciilor de transport asociate diferitelor opțiuni de livrare a coletelor, împreună cu data și costul estimate disponibile în prezent. Datele de ieșire legate de emisiile reale ale serviciului de transport ar trebui, de asemenea, furnizate după finalizarea acestuia.

Or. en

Amendamentul 101
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 25 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(25b) Transportul mărfurilor cu bicicleta este folosit din ce în ce mai mult în logistică, ca mod eficient și cu emisii aproape egale cu zero pentru operațiunile de colectare și livrare pe ultimul kilometru, în special în mediile urbane și pe alte distanțe scurte. În plus, serviciile asociate transportului de călători, cum ar fi închirierea de biciclete și sistemele de partajare de biciclete, sunt, de asemenea, în creștere. Companiile de logistică pentru transportul de mărfuri cu bicicleta, care sunt în special IMM-uri, sunt, de asemenea, pregătite și dornice să își raporteze emisiile, care ar trebui folosite, acolo unde este posibil, ca punct de referință pentru moduri alternative de servicii similare. Serviciile de partajare de biciclete și datele aferente privind emisiile furnizate de entitățile lor ar trebui să fie integrate în mod implicit în site-urile de planificare a rutelor de călătorie și de navigație, alături de cele ale altor moduri

de transport.

Or. en

Amendamentul 102
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) Instrumentele de calcul externe care sunt furnizate pe piață pentru o utilizare comercială și necomercială mai largă pot facilita contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, sprijinind astfel adoptarea acesteia de către grupuri mai largi de părți interesate. Utilizarea acestor instrumente trebuie certificată pentru a se garanta conformitatea lor cu cerințele prezentului regulament, în special în ceea ce privește utilizarea metodologiei comune de referință și a unui set adecvat de date de intrare.	(26) Instrumentele de calcul externe care sunt furnizate pe piață pentru o utilizare comercială și necomercială mai largă pot facilita contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, sprijinind astfel adoptarea acesteia de către grupuri mai largi de părți interesate. Utilizarea acestor instrumente trebuie certificată pentru a se garanta conformitatea lor cu cerințele prezentului regulament, în special în ceea ce privește utilizarea metodologiei comune de referință și a unui set adecvat de date de intrare. ***Certificarea ar trebui să specifice dacă instrumentul de calcul permite calculul bazat pe date primare. În plus, pentru a crea un instrument comun și ușor comparabil, precum și pentru a reduce sarcina administrativă și financiară asupra entităților care doresc să își calculeze emisiile, Comisia ar trebui să elaboreze un instrument de calcul accesibil publicului și gratuit.***

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) Instrumentele de calcul externe care sunt furnizate pe piață pentru o utilizare comercială și necomercială mai largă pot facilita contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, sprijinind astfel adoptarea acesteia de către grupuri mai largi de părți interesate. Utilizarea acestor instrumente trebuie certificată pentru a se garanta conformitatea lor cu cerințele prezentului regulament, în special în ceea ce privește utilizarea metodologiei comune de referință și a unui set adecvat de date de intrare.	(26) Instrumentele de calcul externe care sunt furnizate pe piață pentru o utilizare comercială și necomercială mai largă pot facilita contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, sprijinind astfel adoptarea acesteia de către grupuri mai largi de părți interesate. Utilizarea acestor instrumente trebuie certificată pentru a se garanta conformitatea lor cu cerințele prezentului regulament, în special în ceea ce privește utilizarea metodologiei comune de referință și a unui set adecvat de date de intrare. ***Pentru a crea condiții de concurență echitabile, în mod special în ceea ce privește IMM-urile, precum și pentru a face datele de ieșire mai ușor comparabile, Comisia ar trebui să elaboreze un instrument de calcul conform și să îl pună gratuit la dispoziția publicului.***

Or. en

Justificare

Pentru a stimula adoptarea acestei abordări voluntare de contabilizare, Comisia, după ce acumulează suficientă experiență și cunoștințe de specialitate în procesul de creare a bazelor de date centrale, pune la dispoziția publicului un instrument de calcul în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul 104
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) Instrumentele de calcul externe care sunt furnizate pe piață pentru o utilizare comercială și necomercială mai largă pot facilita contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, sprijinind astfel adoptarea	(26) Instrumentele de calcul externe care sunt furnizate pe piață pentru o utilizare comercială și necomercială mai largă pot facilita contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport, sprijinind astfel adoptarea

acesteia de către grupuri mai largi de părți interesate. Utilizarea acestor instrumente trebuie certificată pentru a se garanta conformitatea lor cu cerințele prezentului regulament, în special în ceea ce privește utilizarea metodologiei comune de referință și a unui set adecvat de date de intrare.	acesteia de către grupuri mai largi de părți interesate. Utilizarea acestor instrumente trebuie certificată pentru a se garanta conformitatea lor cu cerințele prezentului regulament, în special în ceea ce privește utilizarea metodologiei comune de referință și a unui set adecvat de date de intrare. ***Acestea ar trebui să fie aliniate la cerințele stabilite de metodologia de referință.***

Or. en

Amendamentul 105
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 26 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(26a) Pentru a crea o procedură comună și ușor comparabilă, precum și pentru a reduce sarcina administrativă și financiară asupra entităților care doresc să își calculeze emisiile, Comisia ar trebui să elaboreze un instrument de calcul public și gratuit, care să garanteze accesibilitatea datelor de ieșire. Consultarea publică este asigurată în timpul fazei de dezvoltare, inclusiv a părților interesate vizate, precum și a organizațiilor societății civile, în special a celor care activează în domeniul climei.

Or. en

Amendamentul 106
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 26 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(26a) Ținând seama de practicile existente, cum ar fi Calculatorul simplificat al emisiilor de gaze cu efect de seră al Agenției pentru Protecția Mediului din SUA[62a], pentru a facilita punerea în aplicare a prezentului regulament de către IMM-uri, pentru a limita complexitatea calculului și pentru a reduce sarcina administrativă și financiară pentru IMM-uri, Comisia ar trebui să elaboreze un instrument de calcul simplificat pentru stabilirea datelor de ieșire, denumit „CountGHG4SMEs”.

62a

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

Or. en

Amendamentul 107
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 26 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(26b) CountGHG4SMEs' ar trebui să constea în foi de calcul Excel electronice, însoțite de documente de orientare pas cu pas. Un document de orientare ar trebui să conțină: o prezentare generală a protocolului cu informații privind sectorul, sursele și procesele pe care le acoperă; una sau mai multe abordări pentru determinarea emisiilor de CO2 și a altor emisii de gaze cu efect de seră, orientări privind colectarea datelor de activitate și selectarea factorilor de emisie adecvați; sursele probabile de emisii și categoriile în care se înscriu acestea (specifice unui anumit sector).

Or. en

Amendamentul 108
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 26 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(26c) Comisia ar trebui să pună „CountGHG4SMEs” la dispoziția IMM-urilor gratuit, iar acesta ar trebui să fie ușor de utilizat și ușor accesibil online pe o platformă specifică a UE. Ea ar trebui să se asigure că acest instrument sensibilizează consumatorii și încurajează utilizarea datelor primare pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Or. en

Amendamentul 109
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 27

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(27) Un sistem bine conceput de verificare a conformității cu cerințele stabilite în prezentul regulament a datelor de ieșire privind emisiile de gaze cu efect de seră publicate pe piață și a proceselor de calcul aferente ar trebui să sporească substanțial încrederea în fiabilitatea și exactitatea datelor respective. Entitățile care au fost supuse cu succes evaluării conformității trebuie să aibă dreptul de a obține o dovadă a conformității care să fie recunoscută în mod obișnuit în întreaga Uniune. În cazul în care au fost incluse date primare, dovada conformității trebuie să precizeze acest lucru, în special pentru a se stimula colectarea și utilizarea datelor	(27) Un sistem bine conceput de verificare a conformității cu cerințele stabilite în prezentul regulament a datelor de ieșire privind emisiile de gaze cu efect de seră publicate pe piață și a proceselor de calcul aferente ar trebui să sporească substanțial încrederea în fiabilitatea și exactitatea datelor respective. Entitățile care au fost supuse cu succes evaluării ***obligatorii a*** conformității trebuie să aibă dreptul de a obține o dovadă a conformității care să fie recunoscută în mod obișnuit în întreaga Uniune. În cazul în care au fost incluse date primare, dovada conformității trebuie să precizeze acest lucru***. Ponderea datelor primare pentru***

primare de către orice entitate vizată de normele prevăzute în prezentul regulament.

fiecare tip, defalcate pe element al lanțului de transport, dacă este cazul, se indică împreună cu datele de ieșire, ca informații relevante pentru utilizator cu privire la fiabilitatea calculului, în special pentru a se stimula colectarea şi utilizarea datelor primare de către orice entitate vizată de normele prevăzute în prezentul regulament.

Or. en

Amendamentul 110
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) ***Sarcina administrativă legată de verificare ar putea fi disproporționată*** pentru ***întreprinderile mai mici și, prin urmare, trebuie evitată. În acest scop, IMM-urile trebuie să fie scutite de cerințele legate de verificare, cu excepția cazului în care întreprinderile respective doresc să obțină o dovadă corespunzătoare a conformității. În plus, întreprinderile mari trebuie să țină seama de principiul proporționalității atunci când iau în considerare solicitarea verificării conformității*** de la ***parteneri din lanțul valoric, în special de la IMM-uri***.	(28) Pentru ***a asigura condiții de concurență echitabile, întreprinderile mari ar trebui să asigure verificarea conformității de la partenerii din lanțul valoric, sprijinindu-i acolo unde este necesar și în ceea ce privește îmbunătățirea calității datelor, în special*** de la ***IMM-urile pe care le-au subcontractat***.

Or. en

Amendamentul 111
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(28) Sarcina administrativă legată de verificare ar putea fi disproporționată pentru întreprinderile mai mici și, prin urmare, trebuie evitată. În acest scop, IMM-urile trebuie să fie scutite de cerințele legate de verificare, cu excepția cazului în care întreprinderile respective doresc să obțină o dovadă corespunzătoare a conformității***. În plus, întreprinderile mari trebuie să țină seama de principiul proporționalității atunci când iau în considerare solicitarea verificării conformității de la parteneri din lanțul valoric, în special de la IMM-uri***.	(28) Sarcina administrativă legată de verificare ar putea fi disproporționată pentru întreprinderile mai mici și, prin urmare, trebuie evitată. În acest scop, IMM-urile trebuie să fie scutite de cerințele legate de verificare, cu excepția cazului în care întreprinderile respective doresc să obțină o dovadă corespunzătoare a conformității ***sau efectuează servicii de transport în calitate de subcontractanți pentru entități mai mari care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament***.

Or. en

Amendamentul 112
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 28 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(28a) Comisia ar trebui să asigure orientări adecvate pentru IMM-uri în aplicarea prezentului regulament, în special în ceea ce privește calculul efectiv, prin intermediul unor orientări specifice, printre altele. O entitate mai mare care subcontractează un IMM ar trebui, de asemenea, să își asume responsabilitatea în acest sens. În plus, pentru a reduce la minimum și a introduce treptat orice sarcină administrativă suplimentară, deși ar trebui să facă în continuare obiectul verificării pentru a asigura fiabilitatea datelor de ieșire și condiții de concurență echitabile pentru toți, IMM-urile ar putea fi exceptate temporar de la anumite aspecte, cum ar fi utilizarea datelor primare. În acest sens, ar putea fi avut în vedere un sistem etapizat în ceea ce privește aplicabilitatea prezentului regulament, care să se bazeze inițial pe o opțiune voluntară pentru entitățile în

cauză, pentru a deveni ulterior obligatoriu pentru toți agenții de transport.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 28 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(28a) Contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră pe baza datelor primare poate face publică cantitatea de combustibil sau de energie consumată care este legată de atribuirea anumitor clienți și, prin urmare, emisiile pot fi convertite invers în costul de funcționare. În special în sectorul transportului de mărfuri, acest lucru afectează negativ puterea de negociere a IMM-urilor. Prin urmare, întreprinderile mari nu ar trebui să fie autorizate să solicite emisii de gaze cu efect de seră pe baza datelor primare de la partenerii din lanțul valoric, în special de la IMM-uri.

Or. en

Amendamentul 114
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 29

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(29) În cazul în care verificarea informațiilor referitoare la datele privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport este organizată în conformitate cu normele specifice	(29) În cazul în care verificarea informațiilor referitoare la datele privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport este organizată în conformitate cu normele specifice

prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, inclusiv într-un regulament referitor la asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian sustenabil și pus în aplicare de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, aceste norme trebuie să fie tratate în mod echivalent, cu condiția ca evaluarea verificării să fie stabilită în conformitate cu cerințele prezentului regulament.	prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, inclusiv într-un regulament referitor la asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian sustenabil și pus în aplicare de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației ***sau cu contabilizarea emisiilor non-CO2 din sectorul aviației în temeiul Regulamentului (UE) 2023/2405 („ETS aviație") și al Regulamentului (UE) 2015/757 („Regulamentul UE privind MRV")***, aceste norme trebuie să fie tratate în mod echivalent, cu condiția ca evaluarea verificării să fie stabilită în conformitate cu cerințele prezentului regulament.
	Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 29

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(29) În cazul în care verificarea informațiilor referitoare la datele privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport ***este organizată*** în conformitate cu normele specifice prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, inclusiv ***într-un regulament*** referitor la asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian sustenabil și ***pus în aplicare de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației***, aceste norme trebuie să fie tratate în mod echivalent***, cu condiția ca evaluarea verificării să fie stabilită în conformitate cu cerințele prezentului regulament***.	(29) În cazul în care ***colectarea,*** verificarea ***și distribuirea*** informațiilor referitoare la datele privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport ***sunt organizate*** în conformitate cu normele specifice prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, inclusiv ***în Regulamentul (UE) 2023/2405*** referitor la asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian sustenabil și ***la stabilirea unui sistem de etichetare de mediu***, aceste norme trebuie să fie tratate în mod echivalent.
	Or. en

Amendamentul 116
Anna Deparnay-Grunenberg, Bas Eickhout

Propunere de regulament
Considerentul 29 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(29a) Pentru a asigura adoptarea și punerea în aplicare corespunzătoare a prezentului regulament, statele membre ar trebui să contribuie la aplicarea acestuia, inclusiv prin introducerea unui sistem de sancțiuni. Sancțiunile financiare ar trebui să fie proporționale și disuasive, să ia în considerare orice omisiune repetată în obligațiile de calcul și de informare sau furnizarea de informații neadevărate de către entitățile în cauză, printre altele. Sumele minime sau maxime stabilite nu ar trebui în niciun caz să încurajeze la nerespectarea obligațiilor.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 30

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(30) Pentru a permite funcționarea eficientă a prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată Comisiei în ceea ce privește evaluarea și excluderea anumitor elemente ale metodologiei de referință**,** transmiterea de cereri către Comitetul European de Standardizare, stabilirea normelor pentru efectuarea verificării tehnice a calității bazelor de date externe cu valori implicite, adaptarea indicatorilor	(30) Pentru a permite funcționarea eficientă a prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată Comisiei în ceea ce privește ***elaborarea metodologiei de calculare a emisiilor pe durata întregului ciclu de viață legate de construirea infrastructurii utilizate de vehicul și de emisiile legate de producția, întreținerea și sfârșitul duratei de viață a vehiculului;*** evaluarea și excluderea anumitor elemente

pentru datele de ieșire privind emisiile de gaze cu efect de seră și stabilirea unor metode și criterii suplimentare de acreditare a organismelor de evaluare a conformității. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[62]. În special, pentru a asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții celor două instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu elaborarea actelor delegate.

[62] Acordul interinstituțional între Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană privind o mai bună legiferare (JO L 123, 12.5.2016, p. ***1)***.

ale metodologiei de referință***;*** transmiterea de cereri către Comitetul European de Standardizare, stabilirea normelor pentru efectuarea verificării tehnice a calității bazelor de date externe cu valori implicite, adaptarea indicatorilor pentru datele de ieșire privind emisiile de gaze cu efect de seră și stabilirea unor metode și criterii suplimentare de acreditare a organismelor de evaluare a conformității. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[62]. În special, pentru a asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții celor două instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu elaborarea actelor delegate.

[62] Acordul interinstituțional între Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană privind o mai bună legiferare (JO L 123, 12.5.2016, p. ***1)***.

Or. en

Amendamentul 118
Silvia Modig, Elena Kountoura

Propunere de regulament
Considerentul 33

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(33) În conformitate cu principiul proporționalității, este necesar și oportun, pentru îndeplinirea obiectivului de bază de	(33) În conformitate cu principiul proporționalității, este necesar și oportun, pentru îndeplinirea obiectivului de bază de

stimulare a unor schimbări comportamentale în rândul întreprinderilor și al clienților în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră, să se stabilească norme privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport. Prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din Tratatul privind Uniunea Europeană,	stimulare a ***achizițiilor publice cu o amprentă de carbon mai mică și a*** unor schimbări comportamentale în rândul întreprinderilor și al clienților în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport***, în special când achizițiile se fac total sau parțial din fonduri publice,*** prin adoptarea și utilizarea unor date comparabile și fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră, să se stabilească norme privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport. Prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din Tratatul privind Uniunea Europeană,

Or. en

Amendamentul 119
Nicola Danti

Propunere de regulament
Considerentul 33 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(33a) La evaluarea prezentului regulament, Comisia ar trebui să examineze dacă este necesar și fezabil să se includă în metodologia de calcul al emisiilor de gaze cu efect de seră procesele legate de construcția, întreținerea și dezmembrarea vehiculelor, precum și echipamentele de transbordare și de încărcare/descărcare. Această includere urmărește să stabilească o abordare cuprinzătoare bazată pe ciclul de viață a emisiilor de gaze cu efect de seră, aliniindu-se la abordarea privind amprenta de carbon completă prezentată în Cartea albă privind transporturile din 2011 și în Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă din decembrie 2020. Această abordare cuprinzătoare

necesită contabilizarea emisiilor de-a lungul întregului ciclu de viață, inclusiv a emisiilor din amonte și de la sfârșitul ciclului de viață.

Or. en