



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

**Estrasburgo, 29 de abril de 2026
(OR. en)**

**2023/0266(COD)
LEX 2512**

PE-CONS 22/26

**TRANS 215
CLIMA 190
CODEC 651**

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVO À
CONTABILIZAÇÃO DAS EMISSÕES DE GASES COM EFEITO DE ESTUFA DOS
SERVIÇOS DE TRANSPORTE**

REGULAMENTO (UE) 2026/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 29 de abril de 2026

relativo à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário³,

¹ JO C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj>.

² JO C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

³ Posição do Parlamento Europeu de 10 de abril de 2024 (JO C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) e posição do Conselho em primeira leitura de 26 de fevereiro de 2026 [(JO ...) (ainda não publicada no Jornal Oficial)]. Posição do Parlamento Europeu de ... [(JO ...) (ainda não publicada no Jornal Oficial)].

Considerando o seguinte:

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

- (2) A contabilização das emissões de gases com efeito de estufa é utilizada em vários setores económicos – incluindo o dos transportes – para quantificar os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de atividades específicas de organismos públicos, empresas e consumidores. Uma melhor informação sobre o desempenho dos serviços de transporte é um instrumento poderoso para criar os incentivos adequados para que os utilizadores dos transportes façam escolhas mais sustentáveis, para influenciar as decisões comerciais dos operadores de transporte, dos organizadores de serviços de transporte e dos operadores de plataforma, bem como para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa das entidades que executam contratos públicos. Dados comparáveis e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa são o requisito subjacente para criar esses incentivos e, assim, incentivar a mudança de comportamento dos organismos públicos, das empresas e dos consumidores, a fim de contribuir para os objetivos da Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu» para os transportes, e do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴. O presente regulamento constitui uma das ações empreendidas pela União rumo a uma transição ecológica, a par de outros atos ou iniciativas da União, nomeadamente a Diretiva (UE) 2024/825 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵.

⁴ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁵ Diretiva (UE) 2024/825 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de fevereiro de 2024, que altera as Diretivas 2005/29/CE e 2011/83/UE no que diz respeito à capacitação dos consumidores para a transição ecológica através de uma melhor proteção contra práticas desleais e através de melhor informação (JO L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) Não obstante o interesse crescente das partes interessadas do setor dos transportes, a adoção global da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte continua a ser muito limitada. Na maioria dos casos, os utilizadores dos transportes não conseguem obter informações exatas sobre o desempenho dos serviços de transporte e os operadores de transporte, organizadores de serviços de transporte e operadores de plataforma não calculam nem divulgam as suas emissões. A adoção da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa é desproporcionadamente baixa, sobretudo entre as micro, pequenas e médias empresas (PME), que representam a grande maioria das empresas que oferecem serviços de transporte no mercado interno. Com efeito, as PME enfrentam desproporcionalmente maiores encargos financeiros e administrativos quando decidem contabilizar as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos seus serviços de transporte.
- (4) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», a Comissão apresenta uma visão para o futuro do sistema de transportes da União e define uma agenda política para fazer face aos desafios futuros relacionados com os transportes, em especial a necessidade de manter e desenvolver a mobilidade e reduzir consideravelmente as emissões de gases com efeito de estufa das operações de transporte e logística.

- (5) Na sua Comunicação de 9 de dezembro de 2020, intitulada «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro», a Comissão refere-se a incentivos para a escolha das opções de transporte mais sustentáveis dentro de cada modo de transporte e entre os mesmos. Tais incentivos incluem a previsão de um modelo europeu para a medição harmonizada das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes e da logística, baseado em padrões reconhecidos mundialmente, que possam, então, ser utilizados para disponibilizar às empresas e aos utilizadores finais uma estimativa da pegada de carbono das suas escolhas e aumentar a procura por parte dos utilizadores finais e dos consumidores ao optarem por soluções de transporte e de mobilidade mais sustentáveis, evitando simultaneamente a ecomaquilhagem.
- (6) Os gases com efeito de estufa relacionados com os transportes e a logística são emitidos durante o funcionamento dos veículos, o funcionamento das plataformas logísticas e de transporte, a produção dos respetivos vetores energéticos, o fabrico e o fim de vida de um veículo e a construção e manutenção de infraestruturas de transporte.

- (7) Por conseguinte, a previsão de regras harmonizadas para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte de mercadorias e de passageiros é adequada para obter valores comparáveis relativamente às emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte e para evitar informações enganosas sobre o seu desempenho resultantes da possibilidade de escolher entre várias metodologias de cálculo das emissões e dados de entrada. Tais regras harmonizadas deverão assegurar condições de concorrência equitativas entre as entidades de transporte e de plataforma da União e as entidades de transporte e de plataforma de países terceiros, bem como entre os modos de transporte, os segmentos e as redes nacionais da União. A previsão de regras harmonizadas também deverá ajudar a criar incentivos à mudança de comportamentos por parte dos organismos públicos, das empresas e dos utilizadores para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte, através da adoção e utilização de dados comparáveis e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa.
- (8) O presente regulamento deverá prever um modelo de referência para o cálculo e a divulgação das emissões de gases com efeito de estufa, numa base contratual ou voluntária para efeitos comerciais, ou sempre que tal cálculo e divulgação sejam exigidos pelo direito da União ou pelo direito nacional aplicáveis. O modelo de referência deverá facilitar outras medidas de redução das emissões que possam ser adotadas pelas autoridades públicas e pelo setor a título complementar, nomeadamente sempre que sejam previstas cláusulas de transparência em matéria de gases com efeito de estufa nos contratos de transporte, prestadas informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de um serviços de transporte de passageiros ou clientes, ou definidos critérios relacionados com o clima aplicáveis aos procedimentos de contratação pública ecológica.

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

- (10) O presente regulamento deverá aplicar-se às entidades que calculam e divulgam as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte, nomeadamente os operadores de transporte, os organizadores de serviços de transporte e os operadores de plataforma, bem como aos expedidores que representem uma categoria específica de utilizadores de transportes que encomendam serviços de transporte para transportar a sua carga de ou para locais designados e que, dependendo da situação, poderão assumir também o papel de operador de transportes, organizador de serviços de transporte ou intermediário de dados. Os criadores de ferramentas de cálculo externas, os criadores de bases de dados de terceiros e os organismos de avaliação da conformidade que prestam serviços de apoio ao cálculo ou à verificação dos dados relativos às emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte deverão estar vinculados por regras específicas relacionadas, respetivamente, com a certificação de ferramentas de cálculo externas, o controlo técnico da qualidade dos valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa e as atividades de verificação e os procedimentos de acreditação. O presente regulamento deverá aplicar-se igualmente aos intermediários de dados que calculam e divulgam informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte. Quando os intermediários de dados se limitam a obter ou combinar dados de saída relativos às emissões de gases com efeito de estufa e, em seguida, divulgam tais dados, só deverão estar vinculados pelas regras pertinentes relacionadas com a comunicação e a transparência dos dados divulgados relativos às emissões de gases com efeito de estufa, a fim de assegurar a comparabilidade de tais dados de saída no mercado.

- (11) O cálculo e a divulgação das emissões de gases com efeito de estufa ao abrigo do presente regulamento deverão ser efetuados de forma desagregada, a nível dos serviços de transporte, em conformidade com a metodologia utilizada para calcular as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte a que se refere o presente regulamento. Consequentemente, o presente regulamento não deverá ser aplicável sempre que o cálculo e a divulgação das emissões de gases com efeito de estufa sejam efetuados de forma agregada. Aí se incluem as situações em que a divulgação obrigatória de informações relacionadas com o ambiente para a comunicação de informações sobre sustentabilidade e a compilação de contas do ambiente para fins estatísticos decorrem de outros atos jurídicos da União, tais como a divulgação e a compilação determinadas no Regulamento (UE) n.º 691/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶ e na Diretiva (UE) 2022/2464 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷. Em contrapartida, deverá ser possível utilizar as informações obtidas com base no presente regulamento para contribuir para a elaboração de relatórios consolidados sobre as emissões exigidos nos termos de outra legislação da União aplicável, desde que as respetivas metodologias e os dados recolhidos sejam suficientemente compatíveis.

⁶ Regulamento (UE) n.º 691/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2011, relativo às contas económicas europeias do ambiente (JO L 192 de 22.7.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

⁷ Diretiva (UE) 2022/2464 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, que altera o Regulamento (UE) n.º 537/2014, a Diretiva 2004/109/CE, a Diretiva 2006/43/CE e a Diretiva 2013/34/UE no que diz respeito ao relato de sustentabilidade das empresas (JO L 322 de 16.12.2022, p. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (12) A utilização de uma metodologia adequada para calcular as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte constitui um dos aspetos fundamentais do modelo harmonizado da União previsto pelo presente regulamento. A metodologia deverá assegurar que os cálculos das emissões efetuados ao longo de uma cadeia de transporte geram dados comparáveis e exatos sobre as emissões de gases com efeito de estufa, seguindo um único conjunto de etapas metodológicas. A metodologia deverá também ter devidamente em conta as necessidades do mercado dos transportes, a fim de evitar uma complexidade desnecessária, encargos e custos excessivos, sobretudo para as PME, e ser viável para as partes interessadas.
- (13) A metodologia comum para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte ao abrigo do presente regulamento deverá ser a norma EN ISO 14083:2023 – Gases com efeito de estufa – Quantificação e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa decorrentes de operações no âmbito das cadeias de transportes («norma EN ISO»), publicada pelo Comité Europeu de Normalização em abril de 2023. A promoção da sua aplicação na União promove a compatibilidade internacional da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa e facilita um maior alinhamento mundial da metodologia aplicada. A análise da Comissão demonstrou que a norma EN ISO é a mais relevante e proporcional para a concretização dos objetivos do presente regulamento, incluindo uma maior aceitação por parte do mercado e a comparabilidade dos dados de gases com efeito de estufa. O cálculo das emissões de gases com efeito de estufa é efetuada numa base do poço-à-roda, o que inclui as emissões de gases com efeito de estufa decorrentes do fornecimento de energia e da utilização de veículos durante as operações de transporte e de plataforma.

- (14) A Comissão, em cooperação com o Comité Europeu de Normalização e os organismos nacionais de normalização dos Estados-Membros, está empenhada em assegurar o pleno acesso ao presente regulamento.
- (15) Considera-se, em geral, que as emissões ao longo de todo o ciclo de vida incluem as emissões de gases com efeito de estufa do poço-à-roda e as emissões da produção, manutenção e eliminação de veículos, bem como as relacionadas com as infraestruturas de transporte, na medida do necessário, conforme definido na Recomendação (UE) 2021/2279 da Comissão⁸. No entanto, a análise do ciclo de vida pode conduzir a custos de execução elevados e expor as entidades de transporte e de plataforma à complexidade contabilística, em especial no que diz respeito às emissões relacionadas com as infraestruturas de transporte. Por razões de proporcionalidade e de âmbito de aplicação, o presente regulamento não deverá exigir a utilização da análise do ciclo de vida sem uma avaliação realizada pela Comissão. Além disso, a fim de manter, para efeitos do presente regulamento, uma referência a padrões reconhecidos mundialmente, os progressos alcançados no âmbito da Organização Internacional de Normalização deverão ser comunicados, como parte dessa avaliação, na avaliação do presente regulamento pela Comissão .

⁸ Recomendação (UE) 2021/2279 da Comissão, de 15 de dezembro de 2021, sobre a utilização dos métodos da pegada ambiental para a medição e comunicação do desempenho ambiental ao longo do ciclo de vida de produtos e organizações (JO L 471 de 30.12.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (16) Há que ter atenção para não dar lugar a desvios relativamente às escolhas metodológicas da norma EN ISO, a fim de evitar incoerências no cálculo das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte no mercado, especialmente no contexto das cadeias de transporte internacionais. No entanto, é conveniente que a Comissão avalie a necessidade de um eventual ajustamento da norma EN ISO na perspetiva das políticas da União, inclusive da futura legislação. Se a avaliação da Comissão concluir que uma alteração da norma ou de um dos seus componentes cria um risco manifesto de incompatibilidade com os objetivos do presente regulamento ou de outra legislação aplicável da União, em especial com o Regulamento (UE) 2021/1119, a Comissão deverá adotar os necessários atos delegados, que proíbam a aplicação dessa alteração. Caso essa avaliação revele o risco de uma alteração da norma ou de um dos seus componentes poder criar desequilíbrios indevidos no cálculo das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte em segmentos de mercado específicos ou conduzir a discrepâncias entre essa norma e os objetivos do presente regulamento ou de outra legislação da União aplicável, a Comissão deverá poder adotar os necessários atos de execução, para solicitar ao Comité Europeu de Normalização que reveja a norma em conformidade.
- (17) Para evitar a circulação de informações inexatas no mercado, poderá ser necessário esclarecer a metodologia comum no que diz respeito aos parâmetros e pressupostos pertinentes relativos às emissões de gases com efeito de estufa utilizados para calcular as emissões de gases com efeito de estufa antes de um serviço ser prestado. O mesmo se aplica a outros parâmetros técnicos pertinentes relacionados com a afetação de emissões de gases com efeito de estufa ou a agregação de elementos de dados, caso a utilização desses parâmetros não esteja explicitamente esclarecida nessa metodologia comum.

- (18) Poderão ser utilizados vários tipos de dados de entrada no cálculo das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte, incluindo dados primários e secundários. A utilização de dados primários conduz aos resultados mais fiáveis e precisos, pelo que deverá ser dada prioridade à sua utilização progressiva nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. Os dados primários podem ser inacessíveis ou exageradamente dispendiosos para determinadas partes interessadas, em especial para as PME. Por conseguinte, a utilização de dados secundários deverá ser permitida em condições claras. No entanto, para obter uma contabilização mais exata das emissões de gases com efeito de estufa, um Estado-Membro deverá poder prever que a utilização de dados primários seja obrigatória para as operações de transporte realizadas no seu território por entidades de transporte e de plataforma com um número de funcionários superior a um limiar fixado específico pela legislação nacional, caso o serviço de transporte se inicie e termine no seu território. A fim de não prejudicar os serviços de transporte internacional e o desenvolvimento das PME, os Estados-Membros não deverão aplicar esse requisito às operações de transporte transfronteiriço, incluindo às operações em trânsito nos seus territórios, nem às PME.
- (19) Sem prejuízo das regras em matéria de auxílios estatais, os Estados-Membros deverão poder introduzir incentivos de natureza administrativa, financeira ou operacional com vista a estimular a utilização de dados primários.

- (20) Relativamente aos dados secundários, as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de um serviço de transporte podem ser calculadas utilizando valores por defeito ou dados modelizados. Os valores por defeito deverão ser definidos, e os dados modelizados deverão ser desenvolvidos e atualizados de uma forma neutra e objetiva, com base em fontes fidedignas e parâmetros adequados. As bases de dados não deverão conter valores por defeito que levem a que as emissões resultantes de gases com efeito de estufa sejam estruturalmente subestimadas em comparação com os valores reais conhecidos de serviços comparáveis. Em tais casos, as bases de dados de terceiros não deverão receber uma avaliação positiva na sequência do controlo técnico da qualidade.
- (21) Deverá ser criada uma base de dados principal da União de valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa («base de dados principal da União»), a fim de melhorar a comparabilidade dos resultados das emissões de gases com efeito de estufa obtidos em aplicação do presente regulamento. Tal base de dados deverá proporcionar granularidade suficiente e refletir as especificidades setoriais, regionais e nacionais a nível da União, e deverá incluir quadros separados para cada modo de transporte. A Comissão deverá assegurar que a base de dados principal da União é atualizada regularmente e avaliar anualmente, ou com maior frequência, a necessidade de atualizações. Os dados relativos ao transporte marítimo deverão ser obtidos a partir da base de dados Thetis-MRV e complementados, se for caso disso, com outras fontes de informação, como a base de dados FuelEU. No entanto, dada as especificidades setoriais, regionais e nacionais desses valores por defeito em toda a União, deverão ser autorizadas outras bases de dados e conjuntos de dados pertinentes geridos por terceiros sob condição de serem submetidos a um controlo técnico da qualidade a nível da União.

- (22) Na determinação da intensidade de emissão de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte, são necessários fatores de emissão de gases com efeito de estufa para os vetores energéticos dos transportes, a fim de obter estimativas das emissões de gases com efeito de estufa que reflitam a quantidade de energia utilizada numa perspetiva do poço-à-roda. Por conseguinte, deverá ser criada uma base de dados central da União de valores por defeito para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa («base de dados central da União») para os vetores energéticos dos transportes, a fim de assegurar a comparabilidade e a qualidade dos dados de entrada.
- (23) Deverá ser incentivada uma abordagem baseada na localização, desde que valores de intensidade de emissão precisos e atualizados estejam disponíveis para os diferentes Estados-Membros. Sempre que adequado e suficientemente desenvolvido, poderá ser aplicada uma abordagem baseada no mercado, desde que estejam preenchidas as condições previstas no anexo J da norma EN ISO.
- (24) A base de dados principal da União e a base de dados central da União deverão, sempre que disponíveis e adequados, incluir valores por defeito acordados pela União, ou no interesse da União, a nível internacional. Tendo em conta as especificidades setoriais, regionais e nacionais em toda a União, a base de dados principal da União e a base de dados central da União deverão refletir os tipos de veículo e os vetores energéticos dos transportes normalmente utilizados na União, em alguns ou em todos os Estados-Membros. A base de dados principal da União e a base de dados central da União deverão também refletir as características únicas de diferentes Estados-Membros.

- (25) O desenvolvimento e a manutenção da base de dados principal da União e da base de dados central da União, bem como o controlo técnico da qualidade das bases de dados e dos conjuntos de dados operados por terceiros, deverão ser efetuados por um organismo neutro e competente que opere a nível da União. Tendo em conta o seu mandato, a Agência Europeia do Ambiente está em melhor posição para prestar a assistência técnica necessária para a aplicação correta das disposições pertinentes do presente regulamento. Sempre que necessário, este trabalho deverá incluir os contributos e o apoio de outros organismos setoriais da União, em conformidade com o direito da União. Sempre que necessário, os Estados-Membros deverão poder apresentar à Comissão contributos adicionais e voluntários.
- (26) Deverá ser possível utilizar dados modelizados caso estes se baseiem num modelo determinado em conformidade com a metodologia comum e, se for caso disso, com outras disposições relativas à utilização de dados secundários e às ferramentas de cálculo previstas no presente regulamento.

(27) O Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹ e a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰ exigem a recolha, a medição, o cálculo e a comunicação anual das emissões de gases com efeito de estufa dos navios e das aeronaves, respetivamente. O Regulamento (UE) 2015/757 e a Diretiva 2003/87/CE complementam, em certa medida, o presente regulamento, especialmente no que diz respeito à geração de dados relativos ao combustível consumido enquanto contributo para a quantificação das emissões provenientes de serviços de transporte por distância percorrida ou quantidade de carga transportada. Deverá também ser possível utilizar, para o cálculo dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, dados decorrentes da aplicação de outros regimes jurídicos como os Regulamentos (UE) 2019/631¹¹,

⁹ Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

¹⁰ Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹¹ Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

(UE) 2019/1242¹², (UE) 2023/1805¹³ ou (UE) 2023/2405¹⁴ do Parlamento Europeu e do Conselho. Uma vez que é conveniente fazer referência a uma norma comum em todos os atos jurídicos pertinentes da União no domínio dos transportes, a Comissão deverá procurar assegurar a compatibilidade e a coerência do presente regulamento com os atos jurídicos da União em vigor e com iniciativas futuras. Em especial, a Comissão deverá procurar exigir, em iniciativas futuras e em qualquer ato de direito derivado, que qualquer contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte seja feita de forma desagregada e baseada na metodologia comum referida no presente regulamento.

- (28) A fim de facilitar a recolha de dados exatos, os cálculos subsequentes e a utilização de dados primários pelas PME, a concessão de acesso aos dados a bordo dos veículos deverá ser considerada no contexto de qualquer futura proposta legislativa relacionada com o acesso aos dados dos veículos.

¹² Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

¹³ Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

¹⁴ Regulamento (UE) 2023/2405 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de outubro de 2023, relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (ReFuelEU Aviação) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (29) A fim de facilitar a aplicação do presente regulamento e limitar a complexidade dos cálculos, reduzindo simultaneamente os encargos administrativos e financeiros, a Comissão deverá disponibilizar uma ferramenta de cálculo em linha simplificada, gratuita, acessível ao público e de fácil utilização, especialmente concebida para os micro, pequenos e médios operadores de transporte. A ferramenta de cálculo deverá ser desenvolvida em consonância com a metodologia comum determinada no presente regulamento, para que a sua utilização garanta a exatidão do cálculo efetuado. Deverá facilitar os cálculos baseados em dados primários e permitir a utilização de dados secundários pertinentes, nomeadamente fatores de emissão de gases com efeito de estufa e, se disponíveis, valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa derivados das bases de dados reconhecidas ao abrigo do presente regulamento. Deverá ser acompanhada de um manual que ajude na aplicação do regulamento e explique o funcionamento da ferramenta de cálculo. A ferramenta de cálculo deverá ser atualizada periodicamente. Deverá colmatar as lacunas de dados na cadeia de informação, promover uma contabilização uniforme das emissões de gases com efeito de estufa para os serviços de transporte mais típicos, melhorar a transparência e a comparabilidade dos dados e contribuir para aumentar a sensibilização e incentivar a adoção do cálculo das emissões de gases com efeito de estufa nos termos do presente regulamento.
- (30) É conveniente fixar métricas comuns para apresentar os dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa que estejam na base da comparabilidade desses dados e que permitam uma avaliação comparativa eficaz dos vários serviços de transporte. As métricas comuns deverão também permitir uma comunicação clara por parte de um prestador de dados e uma compreensão exata dessa comunicação por parte de um destinatário dos dados.

- (31) Quaisquer informações desagregadas sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de um serviço de transporte que sejam divulgados a terceiros para efeitos comerciais ou regulamentares, em conformidade com o presente regulamento, deverão incluir, de forma indispensável e proeminente, os dados de saída gerados nos termos das regras específicas relativas ao cálculo das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte previstas no presente regulamento. Sempre que pertinente, poderão ser acrescentados elementos de dados adicionais que sirvam outras finalidades para além das definidas no presente regulamento.
- (32) A divulgação de informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa antes da prestação de um serviço de transporte é crucial para a promoção de um processo de decisão informado por parte dos organismos públicos, das empresas e dos consumidores, e influencia os procedimentos de contratação pública realizados pelas autoridades públicas, bem como as decisões comerciais das entidades de transporte e de plataforma que organizam e prestam estes serviços no mercado. Por conseguinte, deverão ser divulgadas as informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com um serviço de transporte específico, sempre que possível antes da prestação desse serviço de transporte. No entanto, deverá ser possível divulgar informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa após a prestação do serviço de transporte, nomeadamente quando as comunicações entre empresas exijam um nível de informação mais pormenorizado, nomeadamente no contexto das cadeias logísticas e das relações de subcontratação, ou para efeitos de utilização de dados primários.

- (33) Para demonstrar a conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento, as entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados que calculem e divulguem dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de um serviço de transporte deverão poder apresentar demonstrações que fundamentem os respetivos dados de saída. Tais demonstrações deverão ser apresentadas em conformidade com as regras de comunicação de informações a nível do serviço de transporte previstas na norma EN ISO e disponibilizadas a pedido de uma autoridade competente, como um tribunal, ou de um terceiro, se tal for exigido nos termos de obrigações legais ou contratuais.
- (34) Salvo disposições específicas em contrário, um intermediário de dados que recolha informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de um serviço de transporte junto de entidades de transporte e de plataforma ou de outras pessoas singulares ou coletivas pertinentes e as divulgue no mercado, não deverá ser considerado responsável caso tais informações violem qualquer dos requisitos previstos no presente regulamento relativos ao cálculo e à verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte e à certificação das ferramentas de cálculo. No entanto, o intermediário de dados deverá procurar evitar a divulgação de informações inexatas ou incorretas e respeitar as regras definidas no presente regulamento relativas aos dados de saída, e à comunicação e transparência em matéria de emissões de gases com efeito de estufa. Além disso, o intermediário de dados deverá indicar a fonte destas informações para permitir a identificação do fornecedor de informações em causa.

- (35) As ferramentas de cálculo externas disponibilizadas no mercado por terceiros para uma utilização comercial e não comercial mais vasta podem facilitar a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, apoiando assim a sua adoção por grupos mais vastos de partes interessadas. As ferramentas de cálculo externas deverão ser certificadas para assegurar que cumprem os requisitos do presente regulamento, especialmente no que diz respeito à utilização da metodologia comum e de um conjunto adequado de dados de entrada.

- (36) Um sistema de verificação bem concebido relativamente à conformidade dos dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa divulgados no mercado e aos processos de cálculo subjacentes, em conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento, deverá aumentar significativamente a confiança na fiabilidade e exatidão desses dados. Concretamente, deverá determinar condições pormenorizadas que regulem a verificação, independentemente de se tratar de um serviço único ou regular, incluindo a frequência adequada dos controlos, e disposições processuais, tendo devidamente em conta a natureza e a escala dos serviços de transporte em causa e a necessidade de evitar encargos administrativos desproporcionados. As entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados que sejam aprovados na avaliação da conformidade deverão ter o direito de obter uma demonstração de conformidade, que deve ser, em regra, reconhecida em toda a União. Nos casos em que tenham sido incluídos dados primários, a demonstração de conformidade deverá reconhecer esse facto, em especial para incentivar a recolha e a utilização de dados primários por qualquer entidade abrangida pelo presente regulamento. A verificação dos dados de saída deverá incluir a comparabilidade desses dados de saída, nomeadamente em relação ao cálculo da distância, em que os desvios em relação à distância ortodrómica e à distância mais curta possível deverão ser verificados quanto à sua coerência com a norma EN ISO.

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

(38) Os atos jurídicos da União no setor dos transportes já preveem regras sobre os requisitos de verificação das emissões, em especial os Regulamentos (UE) 2015/757 e (UE) 2023/1805 para o setor marítimo, e a Diretiva 2003/87/CE para o setor da aviação. A fim de reduzir os encargos administrativos, os verificadores acreditados ao abrigo de tais atos deverão ser considerados acreditados ao abrigo do presente regulamento para o desempenho de atividades de verificação no setor pertinente em que operam, desde que informem as autoridades nacionais designadas da sua intenção de desempenhar essas atividades também ao abrigo do presente regulamento. Os organismos de avaliação da conformidade deverão ser entidades jurídicas independentes e competentes, acreditadas por organismos nacionais de acreditação estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵. O Regulamento (CE) n.º 765/2008 relativo à acreditação dos organismos de avaliação da conformidade aplica-se horizontalmente, abrangendo os verificadores acreditados ao abrigo dos Regulamentos (UE) 2015/757 e (UE) 2023/1805 e da Diretiva 2003/87/CE e os organismos de avaliação da conformidade acreditados ao abrigo do presente regulamento. O Regulamento (CE) n.º 765/2008 abrange igualmente situações em que os organismos nacionais de acreditação têm autoridade para tomar medidas adequadas se um organismo de avaliação da conformidade deixar de ser competente para desempenhar uma atividade específica de avaliação da conformidade ou se tiver infringido gravemente as suas obrigações.

¹⁵ Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

- (39) Caso os dados de saída desagregados sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte já tenham sido verificados em conformidade com regras específicas previstas noutros atos jurídicos da União, nomeadamente, para o setor marítimo, o Regulamento (UE) 2015/757 e os atos delegados adotados com base no mesmo ou o Regulamento (UE) 2023/1805 e os atos delegados adotados com base no mesmo, e, para o setor da aviação, a Diretiva 2003/87/CE e os atos de execução adotados com base na mesma, os dados em questão deverão ser considerados como tendo sido verificados nos termos do presente regulamento.

- (40) A fim de permitir o funcionamento eficiente do presente regulamento e complementá-lo, se necessário, com regras adicionais, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à avaliação de uma alteração à norma EN ISO e, se necessário, à proibição da aplicação de futuras alterações, à avaliação e exclusão de determinados elementos da metodologia comum, à adaptação das métricas comuns para os dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa e à definição de novos métodos e critérios para a acreditação dos organismos de avaliação da conformidade. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que tais consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor¹⁶. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

¹⁶ Acordo Interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia sobre legislar melhor (JO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

- (41) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, deverão ser atribuídas à Comissão competências de execução para determinar disposições pormenorizadas relativas aos pedidos apresentados ao Comité Europeu de Normalização para que reveja a norma EN ISO, à clarificação da metodologia comum, à previsão de regras e condições para realizar o controlo técnico da qualidade das bases de dados de terceiros, ao estabelecimento da ferramenta de cálculo da UE, à certificação de ferramentas de cálculo externas e à verificação dos dados de saída. Tais competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷.

¹⁷ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, estimular a mudança de comportamento dos organismos públicos, das empresas e dos consumidores a fim de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte, por meio da adoção e utilização de dados comparáveis e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros sem correr o risco de introduzir obstáculos administrativos no mercado interno que impliquem custos e encargos administrativos adicionais para os setores, mas pode, devido ao efeito de harmonização da metodologia comum para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte prevista no presente regulamento, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União poderá tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

O presente regulamento prevê regras para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte com partida ou destino no território da União, para a qual as informações desagregadas sobre essas emissões são calculadas e divulgadas numa base contratual ou voluntária para efeitos comerciais, ou sempre que tal cálculo e divulgação sejam exigidos pelo direito aplicável da União ou nacional.

O presente regulamento é aplicável a:

- a) Operadores de transporte, organizadores de serviços de transporte e operadores de plataforma;
- b) Intermediários de dados;
- c) Criadores de ferramentas de cálculo;
- d) Criadores de bases de dados de terceiros; e
- e) Organismos de avaliação da conformidade.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Gás com efeito de estufa», um constituinte gasoso da atmosfera, tanto natural como antropogénico, que absorve e emite radiação em comprimentos de onda específicos dentro do espectro da radiação infravermelha emitida pela superfície da Terra, pela própria atmosfera e pelas nuvens;
- 2) «Emissão de gases com efeito de estufa», a libertação de um gás com efeito de estufa para a atmosfera expressa em massa de equivalente de dióxido de carbono;
- 3) «Contabilização das emissões de gases com efeito de estufa», as ações realizadas para quantificar, através de medições e cálculos, as emissões de gases com efeito de estufa, e utilizadas para comunicar essas emissões;
- 4) «Serviço de transporte», o transporte de mercadorias ou de passageiros desde a origem ao destino; um serviço de transporte poderá implicar um ou vários elementos da cadeia de transporte que envolvam tanto operações de transporte como operações de plataforma;
- 5) «Operação de transporte», a utilização de um veículo para transportar passageiros e/ou mercadorias;
- 6) «Operação de plataforma», uma operação destinada a transferir mercadorias ou passageiros através de uma plataforma;

- 7) «Cadeia de transporte», uma sequência de elementos de transporte relacionados com mercadorias ou com um (grupo de) passageiro(s) que, no seu conjunto, constitui a sua deslocação desde a origem ao destino;
- 8) «Elemento da cadeia de transporte», um troço de uma cadeia de transporte em que as mercadorias ou um (grupo de) passageiro(s) é transportado por um único veículo ou que transita por uma única plataforma;
- 9) «Dados primários», o valor quantificado de um processo ou de uma atividade obtido a partir de uma medição direta ou de um cálculo baseado em medições diretas;
- 10) «Dados secundários», os dados modelizados ou valores por defeito que não satisfazem os requisitos para dados primários, incluindo dados provenientes de bases de dados e de literatura publicada, valores por defeito para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa provenientes de inventários nacionais, dados calculados, estimativas ou outros dados representativos e dados obtidos a partir de processos ou estimativas de substituição;
- 11) «Organizador de serviços de transporte», uma entidade que presta serviços de transporte, no âmbito dos quais a operação de determinados elementos da cadeia de transporte é subcontratada a uma ou mais entidades;
- 12) «Operador de transporte», uma entidade que realiza operações de transporte que implicam o transporte de mercadorias ou de passageiros, ou ambos;
- 13) «Operador de plataforma», uma entidade que realiza operações de plataforma que implicam o transporte de mercadorias ou de passageiros;

- 14) «Entidades de transporte e de plataforma», um organizador de serviços de transporte, operador de transporte e operador de plataforma;
- 15) «Intermediário de dados», uma pessoa singular ou coletiva que fornece informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte com origem ou destino no território da União, mas que não presta nem organiza esses serviços;
- 16) «Micro, pequenas e médias empresas» ou «PME», as micro, pequenas e médias empresas na aceção da Recomendação 2003/361/CE da Comissão¹⁸.
- 17) «Valor por defeito», um valor de dados secundários extraído de uma fonte publicada, considerado como valor por defeito quando não existam dados primários ou modelizados;
- 18) «Vetor energético», uma substância ou fenómeno passível de ser utilizado para produzir trabalho mecânico ou calor ou para operar processos químicos ou físicos;
- 19) «Dados modelizados», os dados secundários determinados através de um modelo que tem em conta dados primários e/ou parâmetros pertinentes em termos de emissões de gases com efeito de estufa de uma operação de transporte ou de uma operação de plataforma, nomeadamente através de um modelo disponibilizado por uma ferramenta de cálculo;

¹⁸ Recomendação 2003/361/CE da Comissão, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (JO L 124 de 20.5.2003, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- 20) «Dados de saída», os dados desagregados sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de um serviço de transporte produzidos utilizando a metodologia comum e os dados de entrada previstos no presente regulamento;
- 21) «Veículo», um meio de transporte de passageiros ou de mercadorias, ou de ambos, em todos os modos de transporte;
- 22) «Atividade emissora de gases com efeito de estufa», uma atividade que produz emissões de gases com efeito de estufa;
- 23) «Dados da atividade emissora de gases com efeito de estufa», uma medida quantitativa de uma atividade emissora de gases com efeito de estufa;
- 24) «Intensidade das emissões de gases com efeito de estufa», um coeficiente que relaciona uma atividade de transporte ou a atividade de uma plataforma com a emissão de gases com efeito de estufa;
- 25) «Fator de emissão de gases com efeito de estufa», um coeficiente que relaciona os dados relativos à atividade emissora de gases com efeito de estufa com a emissão desses gases ;
- 26) «Emissões de gases com efeito de estufa do poço-à-roda», as emissões que representam o impacto dos gases com efeito de estufa provenientes da utilização de veículos e da operação de plataformas de transporte, bem como do fornecimento de energia a esses serviços;
- 27) «Ferramenta de cálculo», uma aplicação, modelo ou *software* que permite o cálculo automático das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de um serviço de transporte;

- 28) «Ferramenta de cálculo externa», uma ferramenta de cálculo disponibilizada no mercado por terceiros para uma vasta utilização comercial ou não comercial;
- 29) «Equivalente de dióxido de carbono (CO₂eq)», uma unidade de comparação do forçamento radiativo de um gás com efeito de estufa com o do dióxido de carbono;
- 30) «Organismo de avaliação da conformidade», um organismo de avaliação da conformidade na aceção do artigo 2.º, ponto 13, do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

Capítulo II

Metodologia comum

Artigo 3.º

Metodologia comum de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte

1. As emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte são calculadas com base na metodologia comum determinada na EN ISO 14083:2023 – Gases com efeito de estufa – Quantificação e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa decorrentes de operações no âmbito da cadeia de transporte («norma EN ISO»), na sua versão atualizada, conforme especificado no presente capítulo.
2. O mais tardar ... [36 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento], a Comissão avalia a necessidade de um ajustamento de qualquer componente da norma EN ISO.

3. A Comissão pode, por iniciativa própria ou a pedido de um Estado-Membro, efetuar uma verificação da conformidade para avaliar qualquer alteração da norma EN ISO.
4. Em derrogação do n.º 1 do presente artigo, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 17.º do presente regulamento para completar o presente regulamento identificando alterações à norma EN ISO ou a qualquer componente da mesma a que se refere o n.º 2 do presente artigo que criem um risco manifesto de incompatibilidade com os objetivos do presente regulamento e de outros atos legislativos aplicáveis da União, em especial com o Regulamento (UE) 2021/1119, e que, por conseguinte, não são aplicáveis.
5. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução para solicitar ao Comité Europeu de Normalização que reveja a norma EN ISO com base no resultado da avaliação prevista no n.º 2 do presente artigo e da verificação da conformidade prevista no n.º 3 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 18.º, n.º 2.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução para determinar regras pormenorizadas que esclareçam a metodologia comum referida no n.º 1 do presente artigo e para assegurar a sua aplicação uniforme no mercado no que diz respeito à abordagem para determinar os parâmetros adequados pertinentes em termos de emissões para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa antes da prestação de um serviço de transporte, e, quando aplicável, fixar outros parâmetros técnicos relacionados com a afetação de emissões de gases com efeito de estufa ou a agregação de elementos de dados que não sejam explicitamente explicados nessa metodologia comum. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 18.º, n.º 2.

Capítulo III

Dados de entrada e respetivas fontes

Artigo 4.º

Utilização de dados primários e secundários

1. As entidades de transporte e de plataformas e os intermediários de dados dão prioridade à utilização de dados primários para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de serviços de transporte.

Um Estado-Membro pode prever que a utilização de dados primários seja obrigatória para as operações de transporte realizadas no seu território por entidades de transporte e de plataformas com um número de funcionários superior a um limiar específico fixado pela legislação nacional, caso o serviço de transporte se inicie e termine no seu território.

O Estado-Membro não poderá aplicar esse requisito às operações de transporte transfronteiriço, incluindo às operações de transporte em trânsito no seu território, nem às PME.

2. Sem prejuízo das regras em matéria de auxílios estatais, os Estados-Membros podem introduzir incentivos administrativos, financeiros ou operacionais com vista a estimular a utilização de dados primários.
3. A utilização de dados secundários para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa provenientes de um serviço de transporte é permitida nas seguintes condições:
 - a) Quando os valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa provenham de:
 - i) a base de dados principal da União de valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa («base de dados principal da União») referida no artigo 5.º, ou
 - ii) bases de dados e conjuntos de dados de valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa geridos por terceiros, nos termos do artigo 6.º;
 - b) Quando os valores por defeito para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa para os vetores energéticos dos transportes provenham da base de dados central da União de valores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa («base de dados central da União») referida no artigo 7.º;
 - c) Quando os dados modelizados se baseiam num modelo determinado de acordo com a metodologia comum referida no artigo 3.º, n.º 1 e, sempre que adequado, em conformidade com as condições para a utilização dos dados secundários previstas nas alíneas a) e b) do presente número, e com as disposições relativas à utilização das ferramentas de cálculo previstas nos artigos 8.º e 11.º.

Em conformidade com a metodologia comum, sempre que as entidades de transporte e de plataforma efetuem um cálculo *ex ante* das emissões de gases com efeito de estufa provenientes um serviço de transporte específico, poderão utilizar valores por defeito para a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa fixados com base em dados primários de um serviço de transporte com características semelhantes realizado pelas mesmas entidades no ano anterior ao cálculo *ex ante*.

4. Quando as entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados utilizem como dados de entrada os dados primários já utilizados como base para determinar os dados de saída verificados ao abrigo de outros atos jurídicos da União por um organismo acreditado a que se refere o artigo 16.º, a verificação a que se refere o artigo 12.º, n.º 1, não terá de ter em conta as fontes dos dados de entrada utilizados para o cálculo referido no artigo 13.º, n.º 2, alínea b).
5. Ao calcular as emissões de gases com efeito de estufa provenientes da eletricidade consumida, as entidades de transporte e de plataformas, bem como os intermediários de dados poderão optar por utilizar a abordagem baseada no mercado em vez dos dados secundários baseados na localização, desde que encontrem preenchidas as condições previstas no anexo J da norma EN ISO.

Artigo 5.º

Base de dados principal da União de valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa

1. Até ... [42 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão, com a assistência técnica da Agência Europeia do Ambiente e, se necessário, com os contributos adicionais e voluntários dos Estados-Membros, criará uma base de dados principal da União. A Comissão deve procurar incluir na base de dados principal da União valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa para os tipos de veículos normalmente utilizados na União, em alguns ou em todos os Estados-Membros.
2. Se disponíveis e adequados, a base de dados principal da União inclui os valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa acordados pela União, ou no interesse da União, a nível internacional.
3. A base de dados principal da União inclui um quadro separado para cada modo de transporte, em especial para os valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa do transporte marítimo. Os dados relativos ao transporte marítimo devem provir da base de dados Thetis-MRV e são complementados, se for caso disso, com outras fontes de informação, como a base de dados FuelEU criada ao abrigo do artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2023/1805.

4. Ao determinar os valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa, a Comissão:
- a) Aplica a abordagem baseada na localização prevista na metodologia comum referida no artigo 3.º, n.º 1, e, se for caso disso, tem em conta as características únicas dos diferentes Estados-Membros;
 - b) Tem em conta os fatores de emissão de gases com efeito de estufa que tiverem sido determinados em conformidade com a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹.
5. A Comissão, com a assistência técnica da Agência Europeia do Ambiente, assegura a manutenção, a atualização regular, o desenvolvimento contínuo, e um nível de segurança adequado, da base de dados principal da União nos termos do n.º 1, tendo em conta a evolução da tecnologia de ponta no setor dos transportes e quaisquer novas abordagens metodológicas para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. A Comissão assegura a compatibilidade e a coerência da base de dados principal da União com os atos jurídicos da União em vigor. A Comissão avalia, pelo menos uma vez por ano, a necessidade de atualizar a base de dados principal da União.

¹⁹ Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

Sempre que os valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa constantes da base de dados principal da União sejam atualizados, a Comissão deve disponibilizar ao público, sem demora injustificada, os valores atualizados. As entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados utilizam os últimos dados disponíveis para calcular e divulgar as informações relativas às suas emissões de gases com efeito de estufa no prazo de 18 meses a contar da data em que a atualização é disponibilizada ao público.

A obrigação de utilizar os valores por defeito atualizados a que se refere o segundo parágrafo aplica-se apenas aos novos dados de saída a calcular e divulgar após a atualização, sem ser exigida a revisão retroativa de informações já publicadas.

6. O acesso do público à base de dados principal da União, a fim de consultar ou utilizar os valores por defeito para as intensidades das emissões de gases com efeito de estufa, deve ser gratuito e facultado em todas as línguas oficiais das instituições da União.

Artigo 6.º

Bases de dados e conjuntos de dados de valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa geridos por terceiros

1. O criador de uma base de dados de terceiros ou de um conjunto de dados de terceiros apresenta à Comissão um pedido de controlo técnico da qualidade dos valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa incluídos nessa base de dados ou conjunto de dados. A Comissão, com a assistência técnica da Agência Europeia do Ambiente, avalia esse pedido realizando tal controlo técnico da qualidade, em conformidade com a metodologia comum referida no artigo 3.º, n.º 1.

2. Só as bases de dados de terceiros e os conjuntos de dados de valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa de terceiros que tenham sido avaliados positivamente nos termos do n.º 1 do presente artigo são utilizados para efeitos de obtenção de dados secundários, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, alínea a), subalínea ii). A Comissão publica e mantém atualizada uma lista das bases de dados que fixam os valores por defeito para as intensidades de emissão de gases com efeito de estufa geridas por terceiros e em relação às quais tenha feito uma avaliação positiva. Essa lista atualizada é disponibilizada ao público num sítio Web específico.
3. A obrigação de realizar um controlo técnico da qualidade prevista no n.º 1 é aplicável a partir de ...[12 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento]. As avaliações positivas nos termos do n.º 2 são válidas por dois anos.
4. O mais tardar ... [48 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota atos de execução que determinam as condições e regras pormenorizadas aplicáveis à realização do controlo técnico da qualidade referido no n.º 1 do presente artigo e as condições para uma avaliação positiva nos termos do n.º 2 do presente artigo. Os atos de execução deverão especificar o prazo para a realização dos controlos técnicos da qualidade. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 18.º, n.º 2.

Artigo 7.º

Base de dados central da União de valores por defeito para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa

1. Até ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão, com a assistência técnica da Agência Europeia do Ambiente e, se necessário, com os contributos adicionais e voluntários dos Estados-Membros, das partes interessadas pertinentes e de outros organismos setoriais da União, criará uma base de dados central da União. A Comissão deve procurar incluir na base de dados central da União valores por defeito para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa para os vetores energéticos dos transportes normalmente utilizados na União, em alguns ou em todos os Estados-Membros.
2. Ao determinar os valores por defeito para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa, a Comissão aplica a abordagem baseada na localização prevista na metodologia comum referida no artigo 3.º, n.º 1, e, se for caso disso, tem em conta as características únicas dos diferentes Estados-Membros.

Sem prejuízo do disposto no primeiro parágrafo do presente número, a Comissão deve ter em conta os fatores de emissão de gases com efeito de estufa que tenham sido determinados em conformidade com a Diretiva (UE) 2018/2001.

3. Se disponíveis e adequados, a base de dados central da União deve incluir os valores por defeito para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa acordados pela União, ou no interesse da União, a nível internacional.

4. A Comissão, com a assistência técnica da Agência Europeia do Ambiente, assegura a manutenção, a atualização regular, o desenvolvimento contínuo e um nível de segurança adequado da base de dados central da União nos termos no n.º 1 do presente artigo, tendo em conta a necessidade de eventuais ajustamentos de qualquer componente à norma referida no artigo 3.º, n.º 1, a evolução do estado da arte tecnológico no setor dos transportes e quaisquer novas abordagens metodológicas para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. A Comissão assegura a compatibilidade e a coerência da base de dados central da União com os atos jurídicos da União em vigor.

Sempre que os valores por defeito para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa constantes da base de dados central da União sejam atualizados, a Comissão disponibiliza ao público, sem demora injustificada, os valores atualizados. As entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados utilizam os últimos dados disponíveis para calcular e divulgar as informações relativas às suas emissões de gases com efeito de estufa no prazo de 18 meses a contar da data em que a atualização é disponibilizada ao público.

A obrigação de utilizar os valores por defeito atualizados a que se refere o segundo parágrafo aplicar-se-á apenas aos novos dados de saída a calcular e divulgar após a atualização, sem ser exigida a revisão retroativa de informações já publicadas.

5. O acesso do público à base de dados central da União, a fim de consultar ou utilizar dos valores por defeito para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa para os vetores energéticos dos transportes, deve ser gratuito e facultado em todas as línguas oficiais das instituições da União.

Artigo 8.º

Ferramenta de cálculo da UE

1. Até ... [48 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota atos de execução para assegurar o acesso público dos operadores de transporte a uma ferramenta de cálculo da UE simplificada, de fácil utilização e gratuita, que facilite os cálculos baseados em dados primários e permita a utilização de valores por defeito para a intensidade de emissão de gases com efeito de estufa, se disponíveis e pertinentes, e de valores por defeito para fatores de emissão de gases com efeito de estufa, nos termos do artigo 4.º, n.º 3, alíneas a) e b), respetivamente, e que essa ferramenta de cálculo seja concebida para apoiar, em especial, os micro, pequenos e médios operadores de transporte. Tal ferramenta é atualizada periodicamente. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 18.º, n.º 2.
2. Se os operadores de transporte utilizarem a ferramenta de cálculo da UE para a determinação de dados de saída, a verificação a que se refere o artigo 12.º, n.º 1, não é exigível para ter em conta a exatidão do cálculo efetuado, tal como referido no artigo 13.º, n.º 2, alínea c).
3. A fim de promover a aplicação generalizada da norma EN ISO pelos operadores de transporte e, em especial, pelas PME, a ferramenta de cálculo da UE é acompanhada de um manual que ajude as PME na aplicação do presente regulamento e explique claramente a forma de utilizar as funcionalidades da ferramenta de cálculo da UE. Esse manual deve estar disponível em todas as línguas oficiais das instituições da União.

Capítulo IV

Dados de saída e transparência

Artigo 9.º

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

1. Os dados de saída devem ser obtidos utilizando a metodologia comum e os dados de entrada, em conformidade com o disposto nos artigos 3.º a 7.º.
2. Os dados de saída podem ser obtidos utilizando ferramentas de cálculo. As ferramentas de cálculo externas deverão cumprir os requisitos previstos no artigo 11.º.
3. Os dados de saída devem consistir, no mínimo, na massa total de equivalente de dióxido de carbono (CO₂eq) por serviço de transporte e, em relação a um tipo de serviço de transporte específico, em pelo menos uma das seguintes métricas comuns:
 - a) Massa de CO₂eq por tonelada-quilómetro, ou unidades equivalentes, para o transporte de mercadorias;
 - b) Massa de CO₂eq por tonelada, ou unidades equivalentes, para o fluxo de tráfego de uma plataforma logística;
 - c) Massa de CO₂eq por passageiro-quilómetro, ou unidades equivalentes, para o transporte de passageiros;
 - d) Massa de CO₂eq por passageiro, ou unidades equivalentes, para o fluxo de tráfego de uma plataforma de passageiros.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º para completar o presente regulamento, complementando a lista de métricas comuns para os dados de saída referidas no n.º 3 do presente artigo.

Artigo 10.º

Comunicação e transparência

1. As entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados divulgam os dados de saída de forma clara e inequívoca, sempre que possível antes da prestação de um serviço de transporte ou da celebração de um contrato de transporte. Na divulgação dos dados de saída, as entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados incluem, na comunicação que acompanha tal divulgação, a declaração: «Emissões de gases com efeito de estufa calculadas em conformidade com o Regulamento (UE) 2026/...⁺», pelo menos numa das línguas oficiais das instituições da União e, sempre que possível, também numa língua oficial de um Estado-Membro em cujo território o serviço é prestado.
2. As entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados podem optar por apresentar as seguintes informações de forma visível:
- a) Se os seus dados estão sujeitos à verificação referida no artigo 12.º, n.º 1;
 - b) Se utilizaram exclusivamente dados primários para o cálculo dos seus dados de saída;
 - c) Se utilizaram a ferramenta de cálculo da UE a que se refere o artigo 8.º.

⁺ JO: inserir no texto o número do regulamento que consta do documento PE-CONS 22/26 (2023/0266(COD)).

3. Caso os dados de saída sejam obtidos e divulgados por um intermediário de dados que não calcula as emissões com base em acordos separados, são aplicáveis o n.º 1 do presente artigo e o artigo 9.º, n.º 3. Na divulgação dos dados de saída, o intermediário de dados incluirá uma referência à fonte de tais dados de saída.
4. Sempre que sejam utilizados dados primários, as entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados têm o direito de comunicar tal facto a quaisquer terceiros, desde que a utilização de dados primários tenha sido comprovada em conformidade com a verificação prevista nos artigos 12.º e 13.º.
5. As entidades de transporte e de plataformas e os intermediários de dados que calculam as emissões de gases com efeito de estufa devem poder apresentar demonstrações que fundamentem a forma como os dados de saída foram obtidos. Tais demonstrações deverão ser apresentadas em conformidade com a metodologia comum referida no artigo 3.º, n.º 1, e:
 - a) Servir de base para a avaliação da verificação realizada nos termos dos artigos 12.º e 13.º;
 - b) Ser disponibilizadas a pedido de uma autoridade competente designada em conformidade com o direito da União ou nacional, ou de outro terceiro, na medida em que sejam aplicáveis obrigações jurídicas ou contratuais distintas;

- c) Se a verificação for realizada nos termos dos artigos 12.º e 13.º, incluir uma referência à demonstração de conformidade a que se refere o artigo 13.º, n.º 6, e os dados de contacto do organismo de avaliação da conformidade que elaborou a demonstração de conformidade;
 - d) Se os dados de saída forem obtidos utilizando uma ferramenta de cálculo externa a que se refere o artigo 9.º, n.º 2, incluir uma referência a tal ferramenta de cálculo.
6. Os dados de saída e as demonstrações a que se refere o n.º 5 são determinados de forma clara e inequívoca, pelo menos numa das línguas oficiais das instituições da União. Sempre que possível, devem ser disponibilizados sob a forma de uma hiperligação, código QR ou elemento equivalente.
7. Os dados pessoais são tratados em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰.
8. Qualquer destinatário dos dados de saída e das demonstrações a que se refere o n.º 5 adota medidas para assegurar a confidencialidade dos dados comerciais pertinentes tratados e comunicados em conformidade com o presente regulamento, bem como assegurar que esses dados de saída e demonstrações só podem ser acedidos, tratados e divulgados mediante autorização.

²⁰ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

Capítulo V

Medidas complementares

Artigo 11.º

Certificação das ferramentas de cálculo externas

1. As ferramentas de cálculo externas são certificadas por um organismo de avaliação da conformidade a que se refere o artigo 14.º.
2. O criador da ferramenta de cálculo externa apresenta um pedido a um organismo de avaliação da conformidade a que se refere o artigo 14.º, que avalia a conformidade da ferramenta de cálculo externa com os requisitos previstos nos artigos 3.º a 9.º. Em caso de avaliação positiva, o organismo de avaliação da conformidade emite um certificado que ateste a conformidade da ferramenta de cálculo externa com o presente regulamento. O certificado será válido por um período de dois anos. Em caso de avaliação negativa, o organismo de avaliação da conformidade apresenta a respetiva justificação ao requerente.
3. O organismo de avaliação da conformidade em causa deve manter uma lista atualizada das ferramentas de cálculo externas que certificou e daquelas ferramentas de cálculo às quais restringiu, suspendeu ou retirou a certificação. Esse organismo disponibiliza essa lista ao público no seu sítio Web e comunica o endereço desse sítio Web, sem demora, à Comissão.

4. A Comissão publica no seu sítio Web oficial uma lista facilmente acessível de todas as ferramentas de cálculo externas que tenham sido certificadas nos termos dos n.ºs 1 e 2, bem como uma ligação para o sítio Web a que se refere o n.º 3.
5. A Comissão adota atos de execução para determinar regras relativas à certificação das ferramentas de cálculo externas e relativos ao certificado de conformidade conexo, incluindo regras relativas à restrição, renovação, suspensão e retirada da certificação. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 18.º, n.º 2.

Capítulo VI

Verificação dos dados das emissões de gases com efeito de estufa e dos cálculos

Artigo 12.º

Âmbito da verificação

1. A conformidade dos dados de saída referidos no artigo 9.º com os requisitos previstos nos artigos 3.º a 9.º é verificada por um organismo de avaliação da conformidade a que se refere o artigo 14.º.

2. O n.º 1 é aplicável às entidades de transporte e de plataformas e aos intermediários de dados que calculam as emissões, com exceção das PME. As PME poderão submeter-se, a seu pedido, a uma verificação nos termos do presente regulamento.

Artigo 13.º

Atividades de verificação

1. O organismo de avaliação da conformidade a que se refere o artigo 14.º verifica a fiabilidade, a credibilidade, o cumprimento e a exatidão dos dados de saída divulgados pelas entidades de transporte e de plataformas e pelos intermediários de dados que calculam as emissões.
2. O organismo de avaliação da conformidade verifica a conformidade dos dados de saída divulgados com os requisitos previstos nos artigos 3.º a 9.º e com base nas demonstrações referidas no artigo 10.º, n.º 5. Essa verificação deverá ter em conta:
 - a) A metodologia de cálculo utilizada;
 - b) As fontes dos dados de entrada utilizados para o cálculo;
 - c) A exatidão do cálculo efetuado;
 - d) As métricas comuns aplicadas.
3. Caso sejam utilizadas ferramentas de cálculo externas, o organismo de avaliação da conformidade tem em conta os respetivos certificados de conformidade a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.

4. Se a verificação identificar cálculos incorretos ou não conformidades com os artigos 3.º a 9.º, o organismo de avaliação da conformidade informa desse facto, sem demora injustificada, as entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados em causa. Posteriormente, tais entidades de transporte e de plataforma e tais intermediários de dados devem retificar o cálculo ou corrigir quaisquer não conformidades, de modo a permitir a conclusão da verificação.
5. As entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados prestam ao organismo de avaliação da conformidade todas as informações adicionais que lhe permitam realizar a verificação. O organismo de avaliação da conformidade pode efetuar controlos durante a verificação para determinar a fiabilidade dos dados e dos cálculos.
6. Uma vez concluída a verificação, o organismo de avaliação da conformidade elabora, sempre que adequado, uma demonstração de conformidade que ateste que os dados de saída cumprem os requisitos pertinentes previstos no presente regulamento e que especifique se as entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados utilizam dados primários.
7. O organismo de avaliação da conformidade em causa elabora e mantém atualizada a lista das entidades de transporte e de plataforma e dos intermediários de dados que tenham sido objeto de verificação nos termos do presente artigo. Até 31 de março de cada ano, o organismo de avaliação da conformidade notifica essa lista à Comissão.

8. Nos casos em que os dados de saída já tenham sido verificados nos termos de outros atos jurídicos da União que prevejam regras específicas em matéria de verificação dos dados de saída e garantam a conformidade com os requisitos previstos no presente regulamento, considera-se que os dados de saída em questão foram verificados nos termos do presente artigo.

9. A Comissão adota atos de execução para determinar regras pormenorizadas relativas à verificação dos dados de saída, à frequência adequada dessa verificação e à demonstração de conformidade conexa. Tais regras deverão incluir disposições relativas às demonstrações referidas no artigo 10.º, n.º 5, e aos direitos de comunicação associados à utilização de dados primários referidos no artigo 10.º, n.º 4. Ao determinar essas regras, a Comissão tem devidamente em conta critérios objetivos, incluindo a natureza e a escala do serviço de transporte em causa, o risco relativo da não conformidade e a necessidade de evitar encargos administrativos desproporcionados. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 18.º, n.º 2.

Capítulo VII

Acreditação

Artigo 14.º

Organismos de avaliação da conformidade

1. Os organismos de avaliação da conformidade são acreditados para desempenhar as atividades de certificação ou verificação referidas nos artigos 11.º, 12.º e 13.º.
2. Os organismos de avaliação da conformidade são independentes das entidades de transporte e de plataforma e dos intermediários de dados que solicitem as atividades de certificação ou verificação referidas nos artigos 11.º, 12.º e 13.º.
3. O organismo de avaliação da conformidade, os seus quadros superiores e o pessoal responsável pela execução das atividades de certificação ou verificação não podem exercer qualquer atividade suscetível de comprometer a independência das suas apreciações ou a sua integridade no exercício das atividades de certificação ou verificação.
4. O organismo de avaliação da conformidade e o seu pessoal desempenham as suas atividades de certificação ou verificação com a maior integridade profissional e a competência técnica necessária, e não estão sujeitos a quaisquer pressões ou incentivos, nomeadamente de ordem financeira, suscetíveis de influenciar a sua apreciação ou os resultados dessas atividades, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas atividades.

5. O organismo de avaliação da conformidade deverá possuir os conhecimentos especializados, o equipamento e a infraestrutura necessários para desempenhar as atividades de certificação ou verificação para as quais foi acreditado.
6. O pessoal do organismo de avaliação da conformidade está sujeito ao sigilo profissional no que diz respeito a todas as informações obtidas no desempenho das atividades de certificação ou verificação.
7. Sempre que o organismo de avaliação da conformidade subcontratar atividades específicas relacionadas com a certificação ou verificação ou recorrer a uma filial, assume plena responsabilidade pelas atividades executadas pelos subcontratantes e filiais, independentemente do local em que tais atividades sejam executadas, nomeadamente avaliando e controlando as qualificações do subcontratante ou da filial e o trabalho por eles realizado.

Artigo 15.º

Procedimentos de acreditação

1. Os organismos de avaliação da conformidade referidos no artigo 14.º, n.º 1, do presente regulamento são acreditados por um organismo nacional de acreditação nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008.
2. Cada Estado-Membro designa uma autoridade que deve manter uma lista atualizada dos organismos de avaliação da conformidade acreditados. As autoridades nacionais designadas disponibilizam a lista ao público num sítio Web oficial do governo. Um Estado-Membro pode decidir que essa função será desempenhada pelo organismo nacional de acreditação referido no n.º 1.

3. Até 31 de março de cada ano, o organismo nacional de acreditação referido no n.º 1 notifica à Comissão a lista dos organismos de avaliação da conformidade acreditados, juntamente com todos os dados de contacto pertinentes.
4. Caso o presente regulamento não preveja disposições específicas relativas à acreditação dos organismos de avaliação da conformidade, é aplicável o Regulamento (CE) n.º 765/2008.
5. Sem prejuízo do disposto no artigo 16.º, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 17.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo novos métodos e critérios para a acreditação dos organismos de avaliação da conformidade.

Artigo 16.º

Verificação nos termos de outros atos jurídicos da União, nomeadamente nos setores do transporte marítimo e da aviação

1. Os verificadores acreditados nos termos do artigo 16.º do Regulamento (UE) 2015/757 e dos atos delegados adotados nessa base ou nos termos do artigo 14.º do Regulamento (UE) 2023/1805 e dos atos delegados adotados nessa base poderão desempenhar as atividades de verificação de organismos de avaliação da conformidade nos termos do artigo 13.º do presente regulamento. Considera-se que tais verificadores são acreditados nos termos dos artigos 14.º e 15.º do presente regulamento para desempenhar atividades de verificação no setor dos transportes marítimos.

2. Os verificadores acreditados nos termos do artigo 15.º da Diretiva 2003/87/CE e dos atos de execução adotados nessa base poderão desempenhar as atividades de verificação de organismos de avaliação da conformidade nos termos do artigo 13.º do presente regulamento. Considera-se que tais verificadores são acreditados nos termos dos artigos 14.º e 15.º do presente regulamento para desempenhar atividades de verificação no setor da aviação.
3. Antes de efetuarem a sua primeira verificação ao abrigo do presente regulamento, os verificadores referidos nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo informam a autoridade referida no artigo 15.º, n.º 2, da sua intenção de desempenhar as atividades de verificação de organismos de avaliação da conformidade ao abrigo do presente regulamento.

Capítulo VIII

Atos delegados e de execução

Artigo 17.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 3.º, n.º 4, no artigo 9.º, n.º 4, e no artigo 15.º, n.º 5, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento].

3. A delegação de poderes referida no artigo 3.º, n.º 4, no artigo 9.º, n.º 4, e no artigo 15.º, n.º 5, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 3.º, n.º 4, do artigo 9.º, n.º 4, ou do artigo 15.º, n.º 5, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 18.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Capítulo IX

Disposições finais

Artigo 19.º

Avaliação e relatório

A Comissão procede à avaliação do presente regulamento tendo em conta os respetivos objetivos e apresenta um relatório sobre as principais conclusões ao Parlamento Europeu e ao Conselho até ... [48 meses após a data de aplicação do presente regulamento].

O relatório referido no primeiro parágrafo deve incluir:

- a) Uma análise das consequências para as entidades de transporte e de plataforma e os intermediários de dados relativamente aos custos administrativos relacionados com a aplicação do presente regulamento;
- b) Uma avaliação da forma de incentivar ainda mais a utilização de dados primários;

- c) Uma análise dos efeitos de um requisito obrigatório de quantificação e divulgação das emissões de gases com efeito de estufa em conformidade com o presente regulamento tal como aplicável às entidades de transporte e de plataforma;
- d) Uma avaliação da viabilidade de contabilização da poluição atmosférica causada pelos serviços de transporte;
- e) Uma avaliação das medidas tomadas para assegurar o pleno acesso ao presente regulamento;
- f) Uma análise da forma como os intermediários de dados divulgam os dados de saída nos termos do presente regulamento e dos possíveis efeitos de tal divulgação nas escolhas dos organismos públicos, pelas empresas e pelos consumidores;
- g) Uma avaliação da viabilidade de completar a metodologia comum de modo a ter igualmente em conta as emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com a produção, a manutenção e a eliminação de veículos; essa avaliação inclui um relatório sobre os progressos realizados no âmbito da Organização Internacional de Normalização com vista a desenvolver uma norma mundialmente aceite baseada nas emissões ao longo do ciclo de vida.

Artigo 20.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento é aplicável a partir de ... [54 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento].

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

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

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente / A Presidente