



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 14 de julho de 2023
(OR. en)

11821/23

**Dossiê interinstitucional:
2023/0266(COD)**

**TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	12 de julho de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 441 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 441 final.

Anexo: COM(2023) 441 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Estrasburgo, 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} - {SWD(2023) 441 final} -
{SWD(2023) 442 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

- Razões e objetivos da proposta

A contabilização das emissões de gases com efeito de estufa é uma medida utilizada em vários setores económicos para gerar dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de atividades específicas de empresas e pessoas. No setor dos transportes, as informações transparentes sobre as emissões dos serviços de transporte permitem que os utilizadores façam escolhas bem informadas e influenciam as decisões comerciais das entidades que organizam e prestam esses serviços no mercado. A disponibilização de dados fiáveis sobre emissões pode incentivar a sustentabilidade, a inovação e a mudança de comportamentos para opções de transporte sustentáveis. Os benefícios e o valor acrescentado da contabilização das emissões são demonstrados pelos resultados dos regimes de monitorização e comunicação de emissões existentes na UE e não só¹.

Para libertar o potencial da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes, os cálculos subjacentes têm de ser comparáveis e exatos, tendo em conta as características específicas de um determinado serviço de transporte. Por conseguinte, as emissões devem ser quantificadas com base numa abordagem metodológica cientificamente sólida, pormenorizada e harmonizada.

No entanto, atualmente, não existe um quadro universalmente aceite para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte². Para quantificar essas emissões, as partes interessadas do setor dos transportes podem escolher entre diferentes normas, metodologias, ferramentas de cálculo e várias bases de dados e conjuntos de dados de valores por defeito de emissões. Tal conduz frequentemente a uma discrepância significativa nos resultados, que compromete a comparabilidade dos valores das emissões de gases com efeito de estufa no mercado e fornece informações inexatas e enganosas sobre o desempenho de um serviço de transporte. Existe também o risco de se selecionar uma metodologia de cálculo das emissões e dados por defeito baseada no que for mais vantajoso para uma determinada entidade, o que cria condições para a ecomaquilhagem³ e pode transmitir falsos incentivos aos utilizadores. Dado que é por todos aceite a ausência de um quadro normalizado, o setor ou os governos nacionais⁴ tentaram várias vezes estabelecer um. No

¹ Por exemplo, no setor do transporte de mercadorias os programas [Lean and Green](#), da UE, e [SmartWay](#), dos EUA.

² Os Estados-Membros produzem estatísticas e contas do ambiente harmonizadas sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de todos os setores económicos, incluindo os transportes, e comunicam-nas à Comissão nos termos do 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](#)). Esses dados estão disponíveis a nível nacional, discriminados por atividade económica de acordo com a nomenclatura da NACE Rev. 2, pelo que não apresentam uma granularidade adequada para atenuar o problema referido acima.

³ A ecomaquilhagem consiste numa prática em que as empresas veiculam uma falsa impressão positiva acerca dos seus impactos ou benefícios ambientais.

⁴ A primeira norma específica aplicável aos serviços de transporte foi introduzida em 2012 pelo [Comité Européu de Normalização \(CEN\)](#). A norma CEN EN 16258:2012 estabelece uma metodologia comum para o cálculo e a declaração do consumo de energia e das emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com qualquer serviço de transporte. A norma EN 16258:2012 contribuiu significativamente para a harmonização dos processos de contabilização das emissões provenientes dos transportes. No entanto, considerou-se que não era suficientemente precisa para fornecer dados totalmente comparáveis e coerentes sobre as emissões provenientes dos diferentes serviços de transporte. Outros exemplos de iniciativas para harmonizar a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte incluem o [artigo L1431-3 do Código dos Transportes francês](#) e o quadro do [Global Logistics Emissions Council](#).

entanto, nenhum destes esforços conduziu à harmonização das metodologias de contabilização das emissões de gases com efeito de estufa ou à utilização coerente dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa a nível da União.

O setor dos transportes também considera que a falta de dados fiáveis e comparáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte é um problema. Na consulta pública, 80 % dos inquiridos reconheceram a prevalência deste problema e consideraram-no significativo ou muito significativo. Foram observados pontos de vista semelhantes aquando da análise das respostas ao convite à apreciação da presente iniciativa, do seu inquérito dirigido às partes interessadas e dos debates no seminário.

Além disso, não obstante o interesse crescente das partes interessadas do setor dos transportes pelos dados de desempenho dos transportes em termos de emissões de gases com efeito de estufa, a adoção global da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte continua a ser muito limitada. Os utilizadores dos serviços de transporte não costumam obter informações exatas sobre o desempenho dos serviços de transporte e os organizadores de serviços de transporte, incluindo os operadores, não calculam sistematicamente as suas emissões de gases com efeito de estufa. Além disso, a maioria das entidades que calculam as emissões tendem a fazê-lo ao nível da empresa ou do veículo e não conseguem gerar dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte⁵. No entanto, só este último tipo de informação é pertinente para apoiar e influenciar as decisões dos utilizadores dos serviços de transporte de modo eficaz. Estima-se que quase 600 000 entidades do setor dos transportes da UE medem as suas emissões de gases com efeito de estufa (2020), mas só 21 660 o fazem ao nível desagregado necessário para produzir dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, o que representa apenas 1,2 % das cerca de 1,8 milhões de entidades que efetuam operações de transporte por conta própria⁶. A baixa adoção da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa verifica-se sobretudo entre as micro, pequenas e médias empresas (MPME)⁷, que representam a grande maioria das entidades que operam no mercado dos transportes da UE.

A fraca adoção da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte foi também apontada como um problema em diferentes atividades de consulta. Na consulta pública, 45 das 56 organizações (80 %), 61 das 70 pessoas (87 %) e 60 dos 65 utilizadores em linha (92 %) referiram que não lhes são fornecidas informações suficientes quando planeiam/organizam uma viagem, uma expedição ou escolhem a entrega de uma encomenda. Além disso, 26 dos 31 (84 %) inquiridos no inquérito específico consideraram que o atual nível de adoção é baixo ou muito baixo. No que diz respeito à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa, o inquérito específico mostrou que 78 % dos inquiridos (29 em 37) já medem as suas emissões de alguma forma, mas só 35 % (nove em 26) dos inquiridos que efetuam a medição o fazem ao nível do serviço de transporte. No entanto, esta conclusão pode não ser totalmente representativa de todas as entidades envolvidas, uma vez que o número real de empresas que calculam as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte parece ser significativamente inferior.

⁵ Para gerar dados exatos sobre o desempenho de um serviço de transporte em termos de emissões de gases com efeito de estufa (especialmente na cadeia de transporte multimodal), devem calcular-se as emissões de cada elemento individual da cadeia de transportes (segmento de transporte). Este nível de cálculo exige dados específicos e é mais complexo e dispendioso para uma organização individual.

⁶ No total, cerca de 1,8 milhões, Estudo de apoio à avaliação de impacto, Ecorys e CE Delft, 2023.

⁷ 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](#)).

A UE reconheceu a necessidade de um quadro metodológico harmonizado para a contabilização das emissões dos serviços de transporte. Entre 2011 e 2019, houve dois projetos consecutivos financiados pela UE: "Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET)"⁸, no âmbito do sétimo programa-quadro, e "Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN)"⁹, no âmbito do Horizonte 2020. Estes projetos analisaram o cálculo, a comunicação e a verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos serviços de transporte, com o objetivo de desenvolver uma metodologia global. Esses esforços apoiaram a criação e o desenvolvimento de um quadro para o *Global Logistics Emissions Council*¹⁰ liderado pela indústria e levaram a cabo uma ação coordenada para elaborar uma norma abrangente e adaptada da Organização Internacional de Normalização (ISO)¹¹. Em março de 2023, a Organização Internacional de Normalização publicou esta nova norma ISO 14083:2023. Posteriormente, o CEN transpôs essa norma como uma norma europeia equivalente EN ISO 14083:2023.

A presente iniciativa visa superar os obstáculos que impedem a harmonização da medição e do cálculo das emissões de gases com efeito de estufa e facilitar a sua adoção no setor dos transportes. Estabelece um quadro regulamentar comum para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte em toda a cadeia de transporte multimodal, criando assim condições de concorrência equitativas entre modos, segmentos e redes nacionais da União. A maior transparência sobre o desempenho dos vários serviços deverá contribuir para incentivar os intervenientes no mercado a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e a tornar os transportes mais eficientes e mais sustentáveis.

O presente regulamento não torna obrigatória a comunicação das emissões de gases com efeito de estufa. Foi concebido para apoiar outras medidas específicas adotadas pelo setor e pelas autoridades públicas para facilitar a transição ecológica. De entre estas medidas, podem citar-se o estabelecimento de cláusulas de transparência em matéria de gases com efeito de estufa nos contratos de transporte, a prestação de informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um determinado serviço aos passageiros ou a definição de critérios relacionados com o clima aplicáveis aos processos de adjudicação de contratos públicos ecológicos e aos programas de transportes ecológicos. Estas medidas podem ser aplicadas através de acordos separados e individuais, nomeadamente entre autoridades e empresas e entre empresas. No entanto, devem respeitar sempre as regras específicas em matéria de cálculo, fundamentação e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, conforme estabelecido na presente iniciativa.

Neste ponto, convém também notar que, embora o presente regulamento trate das emissões de gases com efeito de estufa do poço às rodas provenientes tanto da utilização de veículos como do fornecimento de energia de veículos¹², o setor dos transportes produz outros efeitos adversos. Entre estes contam-se as emissões de poluentes atmosféricos e de ruído e as repercussões subsequentes para a saúde e o ambiente. O âmbito de aplicação da iniciativa proposta não abrange estas consequências.

Para concretizar adequadamente os seus objetivos, a iniciativa foi estruturada em sete principais domínios de intervenção, descritos a seguir:

⁸ <https://cordis.europa.eu/project/id/265879>.

⁹ <https://learnproject.net/>.

¹⁰ [Smart Freight Centre](https://www.smartfreightcentre.com/).

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>.

¹² Para efeitos do presente regulamento, o termo "do poço às rodas" é aplicável a todos os modos de transporte.

- Metodologia — estabelecer uma metodologia de referência comum que assegure que o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte é efetuado de forma normalizada em todo o setor dos transportes.

A metodologia de referência é um elemento essencial da iniciativa, pelo que foi objeto de especial atenção nos trabalhos preparatórios. Foram analisadas várias abordagens, divergindo em termos de âmbito e de metodologia de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa e de atribuição de emissões aos serviços de transporte. Consequentemente, escolheu-se a nova norma ISO 14083:2023¹³ por ser a mais pertinente e proporcional para concretizar os objetivos declarados neste momento. A norma ISO 14083:2023 é um passo em frente no sentido de estabelecer um conjunto comum de regras e princípios de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa aplicáveis às operações de transporte, em que a quantificação é efetuada do poço às rodas. Dado que esta norma é reconhecida a nível mundial, pode ser utilizada para gerar dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa para as cadeias de transporte internacionais, criando assim a oportunidade de um alinhamento à escala mundial.

Por outro lado, o regulamento deve ter em conta a eventual evolução futura da norma e ser capaz de abordar a flexibilidade incorporada em determinadas componentes da mesma. Por conseguinte, as futuras revisões e alterações da norma devem ser acompanhadas de perto, examinadas e, em casos justificados, excluídas do âmbito de aplicação da presente iniciativa, para assegurar a coerência da metodologia de referência com os objetivos do presente regulamento e com outra legislação da União aplicável. Além disso, deve ser considerada a necessidade de ajustamentos e esclarecimentos adicionais, especialmente se a utilização desta norma criar um risco de desequilíbrios indevidos resultantes do cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte em segmentos de transporte específicos.

- Dados de entrada e fontes — estabelecer uma abordagem harmonizada em matéria de dados de entrada, criando incentivos à utilização de dados primários, permitindo a utilização de dados modelizados, aumentando a fiabilidade, a acessibilidade e a adequação dos valores por defeito e atenuando as discrepâncias entre os conjuntos de dados nacionais, regionais e setoriais.

Sem uma abordagem comum em matéria de dados de entrada, os resultados do cálculo das emissões de gases com efeito de estufa continuarão a ser incoerentes e incomparáveis, mesmo quando é utilizada a mesma metodologia de referência. Esta questão ocupou um lugar de destaque em todas as atividades de consulta das partes interessadas. São necessários ou utilizados diferentes tipos de dados de entrada, incluindo dados primários e secundários, para calcular as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. A utilização de dados primários conduz a resultados de cálculo mais fiáveis. No entanto, estes tipos de dados estão muitas vezes indisponíveis ou são exageradamente dispendiosos para determinadas partes interessadas, em especial para as PME, pelo que a utilização de dados secundários deve também ser tida em conta. Para assegurar resultados comparáveis e exatos no cálculo das emissões de gases com efeito de estufa, deve ser reconhecida e dada prioridade à utilização de dados primários e os dados secundários devem basear-se em estimativas credíveis e em bases de dados e conjuntos de dados cientificamente comprovados e fiáveis. Os dados secundários podem ser determinados utilizando valores por defeito ou modelos.

A utilização de valores por defeito deve gerar dados exatos e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte específico. Por conseguinte, estes valores devem ser desenvolvidos de uma forma neutra e objetiva e provir de fontes fiáveis. Os

¹³ Para efeitos do presente regulamento, adotou-se a versão europeia desta norma (EN ISO 14083:2023) como metodologia de referência.

valores por defeito provêm da literatura e de outras publicações e incluem os valores da intensidade das emissões de gases com efeito de estufa e os fatores de emissão de gases com efeito de estufa (dependendo da fonte, também referidos como fatores de emissão da energia ou dos combustíveis).

Os valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa relacionam dados específicos de desempenho dos transportes (atividade) com as emissões de gases com efeito de estufa e são utilizados para gerar dados sobre as emissões de um determinado serviço de transporte. Por conseguinte, estes valores devem basear-se em parâmetros que sejam muito semelhantes aos de um determinado serviço. Para assegurar a comparabilidade dos resultados do cálculo das emissões, deve ser criada uma base de dados central da UE com estes valores. No entanto, dada a sua elevada especificidade setorial, nacional e regional, devem também ser autorizadas outras bases de dados e conjuntos de dados pertinentes geridos por terceiros, na condição de serem submetidos a um controlo da qualidade específico a nível da UE.

Os fatores de emissão de gases com efeito de estufa relacionam a quantidade de energia utilizada na execução de uma operação com as emissões de gases com efeito de estufa do poço às rodas. Estes fatores são entradas necessárias para o cálculo da intensidade das emissões de gases com efeito de estufa do poço às rodas de um determinado serviço de transporte. A determinação dos fatores de emissão de gases com efeito de estufa com base numa metodologia uniforme e em fontes fiáveis conduz a níveis de variação aceitáveis. Por conseguinte, deve ser criada uma base de dados central da UE de fatores de emissão de gases com efeito de estufa, tendo em devida conta as iniciativas regulamentares pertinentes da União e outras fontes fiáveis, nomeadamente a Diretiva Energias Renováveis (DER II)¹⁴ revista (uma vez adotada), e um tema específico do programa Horizonte Europa¹⁵.

Um organismo neutro e competente da UE deve criar e manter as bases de dados da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa e de fatores de emissão de gases com efeito de estufa, bem como efetuar controlos da qualidade técnica das bases de dados e dos conjuntos de dados externos de terceiros. A Agência Europeia do Ambiente (AEA) é considerada o organismo mais adequado para prestar a assistência necessária à correta aplicação desta parte do regulamento. Sempre que pertinente, o trabalho da Agência pode contar com o contributo e o apoio de outros organismos setoriais da UE, como a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), que será incumbida da aplicação da rotulagem ambiental para a aviação no contexto da iniciativa ReFuelEU Aviação¹⁶.

Os dados modelizados combinam dados primários com determinados parâmetros pertinentes em termos de emissões de gases com efeito de estufa para uma operação de transporte ou de plataforma específica. Estes parâmetros devem ser representativos, exatos e estritamente baseados nos requisitos da metodologia de referência. Tal será a melhor visão possível das emissões efetivas de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte.

¹⁴ Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à promoção de energia de fontes renováveis e que revoga a Diretiva (UE) 2015/652 do Conselho; COM(2021) 557 final.

¹⁵ [Financiamento e Concursos \(europa.eu\)](#)

¹⁶ Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável; COM(2021) 561 final.

- Aplicabilidade — identificar o instrumento político correto (desde obrigatório a voluntário) para aplicar efetivamente a iniciativa no mercado da União.

Aquando da ponderação da eficácia do instrumento em relação a eventuais encargos administrativos e custos para o setor dos transportes, a abordagem vinculativa de adesão voluntária mostrou ser a mais adequada. Impõe a obrigação de aplicar o quadro comum unicamente quando uma entidade que presta ou organiza um serviço de transporte opta, ou é mandatada por outros meios¹⁷, por calcular e divulgar dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa para esse serviço. Esta abordagem é particularmente relevante para as PME, que representam a grande maioria das empresas do setor dos transportes e que, muitas vezes, não têm capacidade suficiente para medir e calcular as emissões de gases com efeito de estufa provenientes das suas atividades de transporte. No entanto, esta abordagem assegura a previsibilidade regulamentar e condições de concorrência equitativas para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa entre as entidades que publicam ou partilham dados sobre emissões. Com o tempo, tal deverá conduzir a um estímulo progressivo do mercado no sentido de uma maior adoção do quadro pelo setor dos transportes.

- Dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa e transparência — definir métricas adequadas para a geração e partilha de dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa e estabelecimento de regras comuns em matéria de comunicação e transparência dos resultados da contabilização das emissões.

São necessárias métricas harmonizadas para os dados de saída sobre as emissões para garantir unidades de medida coerentes aquando da divulgação de dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte entre todas as partes da cadeia de transportes e não só. As métricas comuns permitem uma comunicação clara por parte dos fornecedores de dados e uma compreensão exata por parte dos destinatários dos dados, o que é fundamental para comparar corretamente os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa no mercado e apoiar as escolhas dos utilizadores dos transportes. Além disso, as entidades que calculam e divulgam dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa têm de estabelecer e conservar provas dos cálculos efetuados. Essas provas devem ser disponibilizadas a pedido de uma autoridade competente ou de qualquer outro terceiro, com base em acordos separados e individuais, como os decorrentes de requisitos legais específicos ou de cláusulas contratuais entre empresas. Estas disposições têm sobretudo em vista assegurar a confiança na fiabilidade e exatidão dos dados divulgados.

- Apoio à aplicação — prever uma aplicação harmonizada da presente iniciativa nos diferentes segmentos de transporte.

O apoio à aplicação assegura que as regras do regulamento são interpretadas e aplicadas da mesma forma pelos organismos que operam nos diferentes segmentos da cadeia de transportes em toda a UE. Inclui, em especial, orientações gerais que esclarecem e explicam determinadas partes da iniciativa às diferentes partes interessadas. Tal ajudá-las-á a aplicar as regras às suas práticas comerciais correntes. Estas orientações podem incluir orientações sobre requisitos de dados, gestão e partilha de dados, processos de cálculo das emissões e verificação da conformidade. A Comissão reserva-se o direito exclusivo de elaborar estas orientações gerais com base na sua avaliação das necessidades do setor dos transportes e do valor acrescentado que estas poderão trazer para o mercado.

¹⁷ Por exemplo, por outra legislação da UE ou nacional ou através de relações contratuais.

- Conformidade — assegurar um sistema de verificação comum, proporcionado e fiável dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte e dos processos de cálculo subjacentes.

Outra necessidade referida enfaticamente durante as consultas das partes interessadas foi um sistema de verificação dos dados sobre as emissões de GEE e dos processos de cálculo subjacentes. A avaliação de impacto confirmou esta necessidade e demonstrou que um sistema de verificação concebido de modo adequado pode aumentar significativamente a confiança do setor dos transportes nos dados sobre as emissões de GEE e melhorar a adoção da contabilização das emissões de GEE em geral. No entanto, os requisitos associados aos processos de verificação conduzem frequentemente a custos adicionais e a encargos administrativos para o setor. Por conseguinte, é necessário ter atenção para não criar mais burocracia que impeça, de uma forma contraproducente, a aplicação do quadro comum para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa nas práticas comerciais mais abrangentes. É por este motivo que a presente proposta só exige às grandes entidades a verificação da sua conformidade com as regras estabelecidas no presente regulamento, permitindo simultaneamente às PME a verificação voluntária.

- Medidas complementares — desenvolver e utilizar ferramentas técnicas de cálculo.

A disponibilidade de ferramentas técnicas de cálculo (como aplicações Web, modelos e *software*) é um potenciador útil para facilitar a adoção da metodologia comum de contabilização das emissões no setor dos transportes. As ferramentas de cálculo externas, comerciais e não comerciais, disponibilizadas para uma utilização mais vasta no mercado, podem apoiar eficazmente o objetivo da presente iniciativa. Fornecem recursos adequados para o cálculo automático das emissões e proporcionam flexibilidade suficiente para aplicar ajustamentos rápidos às fórmulas de cálculo e dos dados, se necessário. No entanto, a utilização destas ferramentas deve assegurar o cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente regulamento, especialmente no que diz respeito à utilização da metodologia de referência comum, dos parâmetros de modelização e do conjunto adequado de valores por defeito. Por conseguinte, deve ser permitida a utilização de ferramentas de cálculo externas, na condição de serem formalmente certificadas.

- Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial

Em 2020, os transportes¹⁸ foram responsáveis por 26 % de todas as emissões de gases com efeito de estufa na UE, representando o transporte rodoviário, por si só, cerca de 20 % do total¹⁹. Por conseguinte, a presente iniciativa tem de ser considerada no contexto do Pacto Ecológico Europeu²⁰ e da Lei Europeia em matéria de Clima²¹, que definem as medidas para alcançar a neutralidade climática até 2050.

A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente²², publicada em 9 de dezembro de 2020, estabelece as bases para a forma como o sistema de transportes da UE pode alcançar esta

¹⁸ Incluindo a aviação e o transporte marítimo internacionais.

¹⁹ [Statistical pocketbook 2022 \(Livro de bolso estatístico 2022\)\(europa.eu\)](#)

²⁰ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: "Pacto Ecológico Europeu"; COM(2019) 640 final.

²¹ 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](#)).

²² Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro; COM(2020) 789 final.

mudança (incluindo uma redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes até 2050) e ser concretizada através de um sistema de transportes inteligente, competitivo, seguro, acessível e a preços comportáveis. Para além de ações específicas destinadas a tornar os modos de transporte individuais mais sustentáveis, a estratégia também refere incentivos para a escolha das opções de transporte mais sustentáveis dentro dos modos e entre os mesmos. Os incentivos podem ser de natureza económica e não económica, incluindo a prestação de melhores informações aos utilizadores e uma maior transparência do desempenho dos serviços de transporte em termos de gases com efeito de estufa. É este o motivo pelo qual a estratégia anunciou planos²³ no sentido de "estabelecer um quadro europeu para a medição harmonizada das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes e da logística, baseado em padrões globais, que possam, então, ser utilizados para fornecer às empresas e aos utilizadores finais uma estimativa da pegada de carbono das suas escolhas e aumentar a procura por parte dos utilizadores finais e dos consumidores ao optarem por soluções de transporte e de mobilidade mais sustentáveis, evitando simultaneamente a ecomaquilhagem." Por conseguinte, o presente regulamento é uma resposta política adequada.

Já foram formuladas algumas considerações políticas sobre a contabilização das emissões dos serviços de transporte. No Livro Branco de 2011²⁴ sobre os transportes, a Comissão apresentou uma visão para o futuro do sistema de transportes da UE. Estabeleceu uma agenda política para fazer face aos desafios futuros, nomeadamente a manutenção e o desenvolvimento dos transportes e a redução considerável da pegada de carbono das operações de transporte e logística. Uma das iniciativas específicas concebidas para ajudar a concretizar estes objetivos foi o desenvolvimento de normas comuns da UE para estimar a pegada de carbono dos serviços de transporte de passageiros e de mercadorias. O objetivo era fornecer um instrumento às empresas que pretendessem contratar serviços menos nocivos para o ambiente e aos passageiros que pretendessem viajar de uma forma mais sustentável para o ambiente. Estes planos desencadearam outras ações neste domínio de intervenção, incluindo o projeto de investigação LEARN referido acima.

- Coerência com outras políticas da União

Enquanto iniciativa transversal a todos os modos de transporte, o presente regulamento cria sinergias e complementa outras medidas regulamentares da UE em matéria de quadros de redução das emissões, normas relativas aos combustíveis e às emissões, maior transparência para os utilizadores e reforço dos direitos dos consumidores. Estas ligações com outras políticas dizem respeito, em especial, à utilização de dados de entrada e de metodologias de contabilização das emissões, bem como aos requisitos de comunicação inequívoca das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte.

Existem importantes interligações com a medida regulamentar em matéria de recolha de dados sobre emissões e comunicação de informações ambientais. No âmbito do quadro da UE em matéria de monitorização, comunicação e verificação²⁵, os navios de mar com arqueação superior a 5 000 GT que cheguem aos portos da UE e que partam dos mesmos têm de monitorizar, verificar e comunicar anualmente as suas emissões de CO₂ com base no

²³ Ação 33 do plano de ação que acompanha a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente.

²⁴ Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos, COM(2011) 0144 final.

²⁵ Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE ([JO L 123 de 19.5.2015, p. 55](#)).

combustível queimado no exercício das suas atividades²⁶. Na aviação, o Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia (CELE)²⁷ exige que as companhias aéreas calculem as emissões de CO₂ por voo e apresentem anualmente um relatório sobre as emissões. Embora o quadro da UE em matéria de monitorização, comunicação e verificação e o CELE sirvam objetivos diferentes e não conduzam à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa de serviços específicos, podem ser considerados complementares do presente regulamento, em especial no que diz respeito à recolha dos dados relativos ao combustível efetivamente queimado.

A coerência dos dados de entrada para a quantificação das emissões de gases com efeito de estufa também é abordada no âmbito das iniciativas emergentes da UE em matéria de utilização de combustíveis renováveis hipocarbónicos e sem emissões de carbono. A presente iniciativa inclui uma reflexão aprofundada do pacote Objetivo 55²⁸, com uma referência particular às propostas de Diretiva Energias Renováveis (DER II) revista da Comissão e a nova iniciativa FuelEU Transportes Marítimos²⁹. A DER II revista e a iniciativa FuelEU Transportes Marítimos fornecerão especificamente conjuntos de valores por defeito para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa (energia). Estes serão estimativas das emissões de gases com efeito de estufa com base na quantidade de energia utilizada, aplicando a abordagem do poço às rodas³⁰. Todos estes aspetos são extremamente relevantes para a aplicação uniforme da presente iniciativa no mercado da União. No entanto, esta aplicação terá igualmente em conta outros quadros legislativos, como as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos³¹ e dos veículos ligeiros³², as orientações estatísticas do Eurostat para as contas económicas do ambiente³³, bem como uma ação da UE planeada sobre o acesso aos dados gerados a bordo dos veículos³⁴. A este respeito, as eventuais sinergias podem estar relacionadas, por exemplo, com a recolha de dados relativos ao consumo de combustível e com o estabelecimento de um ambiente comum de valores por defeito.

Os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa calculados e recolhidos em aplicação das regras estabelecidas no presente regulamento podem ser utilizados para a

²⁶ Os dados monitorizados e comunicados no âmbito do Regulamento MCV da UE destinam-se a ser utilizados noutras iniciativas futuras, como a possível inclusão do transporte marítimo no CELE ou na iniciativa FuelEU Transportes Marítimos.

²⁷ Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho ([JO L 275 de 25.10.2003, p. 32](#));

²⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP_21_3541.

²⁹ Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE; COM(2021) 562 final.

³⁰ Esta abordagem é diferente da que é atualmente aplicada no âmbito do MCV da UE, do sistema mundial de recolha de dados da OMI, do CORSIA e do CELE, que apenas abordam as emissões relacionadas com a propulsão dos veículos ("do depósito às rodas").

³¹ 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](#)).

³² Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (reformulação) ([JO L 111 de 25.4.2019, p. 13](#)).

³³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology>.

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Acesso-aos-dados-as-funcoes-e-aos-recursos-dos-veiculos_pt.

comunicação de informações por parte das empresas, em especial no âmbito da Diretiva Comunicação de Informações sobre Sustentabilidade das Empresas (CSRD)³⁵ e das normas europeias de relato de sustentabilidade (ESRS) conexas, atualmente em fase de preparação³⁶. A CSRD e a presente iniciativa são coerentes na sua abordagem, reconhecendo ambas as emissões equivalentes de CO₂ de âmbito 1 (emissões diretas provenientes da própria atividade), de âmbito 2 (emissões indiretas provenientes da produção de eletricidade, vapor, aquecimento ou refrigeração comprados ou adquiridos consumidos pela empresa declarante) e de âmbito 3 (emissões indiretas que ocorrem na cadeia de valor)³⁷. Estes quadros diferem em termos de objeto e de nível de precisão (a CSRD abrange as emissões de toda a empresa e o presente regulamento abrange as emissões dos serviços de transporte). No entanto, as informações produzidas pela presente iniciativa podem contribuir para os relatórios gerais de sustentabilidade das empresas, facilitando assim a aplicação da CSRD.

A iniciativa ReFuelEU Aviação, outra iniciativa do pacote Objetivo 55, inclui disposições relativas a uma rotulagem ambiental específica para a aviação³⁸, a fim de ajudar os consumidores a fazerem escolhas informadas e promover viagens mais ecológicas. A Comissão garantirá que o desenvolvimento do sistema de rotulagem para a aviação seja devidamente coordenado com a aplicação da presente iniciativa, a fim de assegurar a coerência e a fiabilidade de quaisquer dados gerados sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes.

O Regulamento (UE) 2020/1056 relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI)³⁹ diz respeito ao intercâmbio de informações regulamentares em formato eletrónico sobre o transporte de mercadorias por estrada, caminho de ferro, ar e vias navegáveis interiores. Permitirá aos operadores demonstrar o cumprimento de muitas formalidades de comunicação de informações a nível nacional e da UE aplicáveis ao transporte de mercadorias. Ao criar uma rede de partilha de dados totalmente descentralizada, mas harmonizada e fiável, espera-se que o eFTI apoie a partilha de dados sobre as emissões de GEE entre os diferentes organismos e utilizadores individuais, apoiando assim a aplicação da presente iniciativa.

O presente regulamento visa também complementar o Plano de Ação para a Economia Circular⁴⁰ e, no âmbito do plano, iniciativas específicas destinadas a fornecer as informações corretas aos consumidores. Em especial, tem potenciais ligações com a iniciativa pegada

³⁵ 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](#))

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Normas-europeias-relativas-a-comunicacao-de-informacoes-sobre-sustentabilidade-primeiro-conjunto-de-normas_pt.

³⁷ Definidos no [Protocolo sobre GEE](#).

³⁸ O desenvolvimento do rótulo ambiental para a aviação baseia-se na ação 35 da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente. O rótulo pode ser constituído por diferentes elementos, incluindo uma avaliação das emissões de voo. No âmbito da iniciativa ReFuelEU Aviação, o rótulo só visará as emissões provenientes de voos; outros rótulos centrados nas aeronaves ou nas companhias aéreas poderão ser desenvolvidos separadamente numa fase posterior.

³⁹ Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias ([JO L 249 de 31.7.2020, p. 33](#)).

⁴⁰ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Novo Plano de Ação para a Economia Circular para uma Europa mais limpa e mais competitiva; COM(2020) 98 final.

ambiental dos produtos (PAP)⁴¹ no que respeita aos requisitos metodológicos para a quantificação das emissões. A PAP foi originalmente desenvolvida como parte da iniciativa mercado único dos produtos ecológicos⁴². Fornece um método transetorial geral para medir o desempenho ambiental de um bem ou serviço ao longo do seu ciclo de vida. No entanto, o quadro geral da PAP não aborda especificamente os serviços de transporte e a sua aplicação para efeitos da avaliação comparativa das emissões ainda requer a elaboração de regras circunstanciadas em matéria de categorias⁴³.

Também foram identificadas sinergias com: i) a Diretiva 2005/29/CE relativa às práticas comerciais desleais das empresas face aos consumidores no mercado interno, aplicável às alegações ambientais enganosas, e com ii) a proposta de diretiva relativa à capacitação dos consumidores para a transição ecológica (que altera a Diretiva 2005/29/CE), que estabelece uma série de requisitos específicos em matéria de alegações ambientais e proíbe a apresentação de alegações ambientais genéricas que não se baseiem num excelente desempenho ambiental reconhecido que seja relevante para a alegação⁴⁴. Estas sinergias dizem sobretudo respeito à necessidade de melhor informação e mais fiável sobre a sustentabilidade dos serviços. Tal inclui a proteção dos consumidores contra informações falsas ou enganosas que possam dar a impressão de que um serviço é mais respeitador do ambiente do que realmente é. A presente iniciativa regulará aspetos específicos das alegações ambientais, estabelecendo um quadro harmonizado e universalmente aplicável. Tal assegurará a disponibilização aos consumidores de dados exatos e comparáveis sobre as emissões por parte dos organismos que contabilizam as emissões dos serviços de transporte.

A proposta de diretiva da Comissão relativa à fundamentação e à comunicação de alegações ambientais explícitas (Diretiva Alegações Ecológicas)⁴⁵ foi concebida como *lex specialis* da Diretiva 2005/29/CE. A Diretiva Alegações Ecológicas estabelece requisitos pormenorizados aplicáveis à avaliação que fundamenta as alegações ambientais explícitas e regras específicas aplicáveis aos sistemas de rotulagem ambiental, para melhorar a confiança na credibilidade das alegações ambientais e reduzir a proliferação de rótulos ambientais. O presente regulamento estabelece regras metodológicas para fundamentar as alegações ambientais explícitas relativas às emissões de gases com efeito de estufa do poço às rodas dos serviços de transporte, pelo que, para estas alegações, prevalece sobre as regras de fundamentação, comunicação e verificação previstas na Diretiva Alegações Ecológicas.

Embora as emissões de poluentes não sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação da iniciativa, espera-se que o presente regulamento gere benefícios conexos sob a forma de

⁴¹ 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](#))

⁴² Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho, Construir o Mercado Único dos Produtos Ecológicos — Facilitar uma melhor informação sobre o desempenho ambiental de produtos e organizações COM(2013) 0196 final.

⁴³ As regras de categorização da PAP ainda estão em fase de desenvolvimento para um vasto leque de produtos e serviços.

⁴⁴ Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera as Diretivas 2005/29/CE e 2011/83/UE no que diz respeito à capacitação dos consumidores para a transição ecológica através de uma melhor proteção contra práticas desleais e de melhor informação; COM(2022) 143 final.

⁴⁵ Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa à fundamentação e à comunicação de alegações ambientais explícitas (Diretiva Alegações Ecológicas); COM(2023) 166 final.

redução da poluição decorrente dos transportes, em consonância com os objetivos do Plano de Ação para a Poluição Zero da Comissão⁴⁶.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A iniciativa é proposta com base no artigo 91.º, n.º 1, e no artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, do Tratado, a competência partilhada entre a UE e os Estados-Membros aplica-se no domínio dos transportes.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

Dimensão do problema a nível da UE

Ao estabelecer regras harmonizadas para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa a nível dos serviços de transporte, a presente iniciativa é particularmente relevante para as operações transfronteiriças entre os Estados-Membros da UE. Este nível de harmonização, sobretudo relacionado com as escolhas metodológicas, os dados de entrada e as regras comuns de verificação, não pode ser eficazmente alcançado através de ações de cada Estado-Membro. Até à data, só a França estabeleceu um quadro metodológico harmonizado específico, incluindo medidas para incentivar a sua adoção⁴⁷. No entanto, se outros Estados-Membros estabelecerem os seus próprios quadros, tal poderá conduzir a requisitos de cálculo ou de divulgação muito diferentes aplicáveis aos organizadores e utilizadores dos transportes, com custos adicionais e encargos administrativos para as indústrias que operam além-fronteiras. As ações a nível nacional podem também reduzir a eficácia geral da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa, uma vez que os dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos serviços de transporte gerados em diferentes países não são comparáveis, com o risco significativo de criar confusão para os utilizadores, proporcionando assim incentivos diferentes, ou mesmo negativos, às entidades que oferecem serviços de transporte no mercado.

Valor acrescentado da ação a nível da UE

O setor dos transportes da UE tem uma forte dimensão transfronteiriça, desempenhando um papel importante na livre circulação de pessoas e de mercadorias no mercado interno da UE. A existência de serviços de transporte eficientes é fundamental para suprir a procura dos utilizadores dos transportes, apoiar o crescimento da economia da UE e preservar o estilo de vida dos cidadãos. Ao mesmo tempo, deve ser dada atenção aos desafios relacionados com os impactos ambientais dos transportes, que continuam a aumentar sobretudo devido ao aumento do tráfego de mercadorias e de passageiros na rede europeia⁴⁸. Por conseguinte, a presente iniciativa é concebida como um elemento facilitador para a Comunidade dos Transportes facilitar a sua transição ecológica. Ao proporcionar uma maior transparência sobre o desempenho dos serviços de transporte, tal conduzirá à criação de incentivos para soluções mais sustentáveis e para a inovação, prestando mais informações aos utilizadores para as suas

⁴⁶ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Caminho para um planeta saudável para todos — Plano de ação da UE: "Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo"; COM(2021) 400 final.

⁴⁷ Código dos Transportes francês, ver acima.

⁴⁸ [Statistical pocketbook 2022 \(Livro de bolso estatístico 2022\)\(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&code=sdg-13-8-2019&plugin=1)

próprias escolhas. Conforme exposto acima, quaisquer abordagens nacionais seriam altamente contraproducentes para a consecução destes objetivos, com um risco significativo de requisitos contraditórios e de metodologias e dados incoerentes.

- **Proporcionalidade**

As escolhas relativas às medidas políticas pertinentes e à opção política que formam a estrutura da presente iniciativa foram feitas tendo em devida conta o princípio da proporcionalidade, resultando assim na abordagem mais equilibrada possível. Em primeiro lugar, o regulamento prevê a utilização da norma ISO 14083:2023 existente e largamente reconhecida, na sua versão europeia, EN ISO 14083:2023, como a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. Esta medida recebeu um apoio significativo das partes interessadas que participaram em várias atividades de consulta, pelo que se espera que conduza a uma aceitabilidade e aplicabilidade muito boas no mercado dos transportes. Em segundo lugar, a iniciativa prevê a aplicação descentralizada de certas componentes, nomeadamente ao permitir, em determinadas condições, a utilização de bases de dados e conjuntos de dados externos de valores por defeito e fatores de emissão, bem como de ferramentas de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa operadas por terceiros. Em terceiro lugar, estabelece requisitos racionais de verificação dos dados e processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa, isentando as PME, a menos que pretendam submeter-se voluntariamente à verificação. Por último, ao incluir a aplicação vinculativa de adesão voluntária do quadro harmonizado, a presente proposta só impõe os requisitos às entidades que decidam ou sejam mandatadas por outros meios para calcular e partilhar dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa. Este aspeto é importante para as partes interessadas, em especial para as PME, que muitas vezes não têm capacidade para começar a contabilizar efetivamente as emissões de gases com efeito de estufa a nível dos serviços de transporte a curto prazo, pelo que esperam uma abordagem mais gradual que tenha em conta a sua situação específica e lhes permita adotar o quadro comum ao longo do tempo.

- **Escolha do instrumento**

A avaliação de impacto demonstrou que são necessárias medidas regulamentares para concretizar os objetivos da iniciativa. Um regulamento é o instrumento mais adequado para assegurar a aplicação comum das medidas previstas, reduzindo simultaneamente o risco de distorção no mercado único, que poderia resultar em disparidades na forma como os Estados-Membros da UE transpõem os requisitos para o direito nacional. A adoção de uma abordagem harmonizada deve respeitar regras homogéneas que permitam a comparabilidade e uma qualidade e granularidade suficientes dos dados produzidos. É fundamental evitar a atual multiplicidade de soluções díspares a nível nacional ou setorial, o que seria o caso se fosse aplicada nos termos de uma diretiva transetorial.

A proposta é de carácter altamente técnico e é provável que tenha de ser regularmente alterada para refletir a evolução técnica e jurídica, em especial no que diz respeito à metodologia de cálculo de referência comum e às regras relativas aos dados de entrada, à certificação e à verificação. Por conseguinte, estão também planeados vários atos delegados e de execução. Estes incidirão, particularmente, nas especificações técnicas de execução dos requisitos funcionais.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

• Consulta das partes interessadas

A Comissão colaborou ativamente com as partes interessadas e efetuou consultas abrangentes durante o processo de avaliação de impacto.

Os pontos de vista das partes interessadas começaram a ser recolhidos em resposta à publicação do convite à apreciação (de 19 de novembro a 17 de dezembro de 2021). No total, foram recebidas 64 respostas, que ajudaram a aperfeiçoar a abordagem e a identificar melhor os obstáculos que dificultam a contabilização harmonizada das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte.

No âmbito da preparação da proposta, outras atividades de consulta incluíram:

- uma consulta pública aberta, organizada pela Comissão, entre 25 de julho e 20 de outubro de 2022. Foram recebidas, no total, 188 respostas, abrangendo uma variedade de grupos de partes interessadas. As respostas provieram de empresas e negócios (63), associações empresariais (59), cidadãos da UE (26), autoridades públicas (26), ONG (oito), instituições académicas e de investigação (quatro), organizações de consumidores (três), sindicatos (dois), organizações ambientais (uma) e outros (dez)⁴⁹,
- entrevistas exploratórias organizadas pelo consultor responsável pelo estudo de apoio à avaliação de impacto, realizadas em julho de 2022, e dirigidas a uma associação de transporte de passageiros, a uma associação de carregadores, a uma organização sem fins lucrativos orientada para o ambiente e a um programa de transportes ecológicos,
- uma consulta específica das partes interessadas organizada pelo consultor responsável pelo estudo de apoio à avaliação de impacto, incluindo um inquérito e uma série de entrevistas. O inquérito decorreu de agosto a outubro de 2022 e dirigiu-se a empresas individuais (12), associações de transportes (nove), autoridades públicas (quatro), associações de consumidores e passageiros (dois), universidades e investigação (um) e outros tipos de partes interessadas (quatro). As entrevistas dirigiram-se a representantes de partes interessadas individuais (38), nomeadamente empresas (22), associações empresariais (sete), organizações de consumidores (um), autoridades públicas (um) e outros tipos de partes interessadas (cinco),
- um seminário destinado às partes interessadas organizado conjuntamente pela Comissão e pelo consultor responsável pelo estudo de apoio à avaliação de impacto, realizado em 27 de outubro de 2022, com 43 participantes, representando 33 partes interessadas, entre as quais empresas, organizações empresariais, autoridades públicas e peritos individuais.

Em primeiro lugar, há que salientar que o conceito e os objetivos da iniciativa receberam um forte apoio em todas as atividades de consulta. De um modo geral, as partes interessadas reconhecem que é necessário um quadro de medição e cálculo harmonizado, pois a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa está a integrar-se cada vez mais no ecossistema político mais amplo e nos processos de decisão dos utilizadores dos serviços de transporte. Estão conscientes de que, com o tempo, os dados pertinentes sobre as emissões de gases com efeito de estufa serão mais importantes para preservar a sua competitividade (ou as

⁴⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/F_pt.

relações com os investidores), pelo que estão a investir em sistemas para calcular as emissões e para as comunicar de modo eficaz. Muitos dos inquiridos também consideraram que uma melhor medição das emissões é a forma mais adequada para fixar e acompanhar metas de sustentabilidade específicas para reduzir as emissões e os custos.

As informações fornecidas pelas partes interessadas foram fundamentais para permitir à Comissão ajustar a conceção da definição do problema, obter contributos para a elaboração das opções políticas e facilitar a avaliação dos impactos económicos, sociais e ambientais, nomeadamente para determinar qual a opção suscetível de maximizar a relação custos-benefícios para a sociedade.

No que diz respeito à definição do problema, a consulta revelou consenso entre todos os grupos de partes interessadas quanto à pertinência dos problemas específicos previamente identificados no processo de avaliação de impacto, ou seja, "a comparabilidade limitada dos resultados da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes e da logística" e "a adoção limitada da contabilização das emissões na prática comercial corrente". As partes interessadas que deram o seu contributo também confirmaram a pertinência geral dos fatores problemáticos subjacentes, mas salientaram a necessidade de ajustar alguns elementos, especialmente para sublinhar a importância dos dados de entrada para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa e para refletir melhor as questões relacionadas com a falta de confiança nos dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa divulgados no mercado e a relutância dos intervenientes no mercado em partilhar dados operacionais sensíveis. A árvore de problemas foi atualizada em conformidade.

Quando questionadas sobre possíveis soluções, as partes interessadas deram um contributo muito valioso para apoiar o desenvolvimento e a avaliação das medidas e opções políticas pertinentes. Relativamente ao quadro metodológico, a maioria das partes interessadas defendeu a adoção de abordagens de contabilização dos gases com efeito de estufa existentes ou emergentes, de preferência as que oferecem um âmbito mundial para o cálculo das emissões. As partes interessadas também sugeriram que a UE deveria promover a utilização de dados primários e criar um sistema comum de valores por defeito que pudesse ser utilizado se os dados primários não estivessem disponíveis. Manifestaram igualmente a necessidade de orientações harmonizadas para a aplicação efetiva do quadro em segmentos específicos do setor dos transportes, para assegurar a sua compreensão e utilização uniformes em várias partes da cadeia de transportes. Além disso, a necessidade de um sistema específico de verificação dos dados e processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa ocupou um lugar de destaque nos contributos recebidos, não obstante a manifestação de reservas pelas partes interessadas sobre os encargos administrativos e custos associados, em especial para as PME. No que diz respeito à aplicabilidade, embora algumas partes interessadas tenham considerado que um requisito obrigatório seria o mais eficaz para criar condições de concorrência equitativas no mercado dos transportes, a abordagem vinculativa de adesão voluntária foi, de um modo global, considerada a mais viável e eficiente, especialmente devido ao impacto desproporcionado do instrumento obrigatório nas PME, uma observação manifestada durante as entrevistas e o seminário.

- **Recolha de conhecimentos especializados**

Um contratante externo realizou um estudo para apoiar a avaliação de impacto subjacente à proposta. Este estudo foi lançado em março de 2022 e concluído em fevereiro de 2023. O estudo forneceu informações valiosas à Comissão, nomeadamente para conceber as opções políticas, avaliar os impactos esperados e recolher os pontos de vista das partes interessadas diretamente afetadas.

- **Avaliação de impacto**

As medidas políticas incluídas nesta proposta basearam-se nos resultados da avaliação de impacto. O relatório de avaliação de impacto [SWD (2023) XXXXX] recebeu um parecer positivo com reservas do Comité de Controlo da Regulamentação da Comissão [SEC (2023) XXX]. No seu parecer, o Comité formulou uma série de recomendações sobre as provas apresentadas, que foram devidamente tidas em conta; O anexo 1 do relatório de avaliação de impacto inclui uma síntese de como tal se processou.

No contexto da avaliação de impacto, foram consideradas seis opções políticas para alcançar os objetivos identificados. Estas opções foram estruturadas em torno de sete domínios de intervenção, que já foram abordados anteriormente: "Metodologia"; "Dados de entrada e fontes", "Aplicabilidade"; "Dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa e transparência", "Apoio à execução"; "Conformidade"; "Medidas complementares".

As opções políticas previram abordagens alternativas para a conceção do quadro harmonizado, diferindo, em princípio, relativamente à escolha de uma metodologia de referência, à utilização de dados de entrada, ao sistema de verificação dos dados e processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa, à utilização de ferramentas de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa, bem como à forma como o regulamento deve ser aplicado. Há que salientar que determinados elementos relacionados com os dados de entrada, nomeadamente a recomendação sobre a utilização de dados primários, a criação de uma base de dados central da UE de fatores de emissão de gases com efeito de estufa e as regras relativas aos dados modelizados, foram abordados da mesma forma em todas as respetivas medidas políticas alternativas e em todas as opções políticas.

As opções políticas tidas em conta foram as seguintes:

- A opção política 1 (OP1) previa o nível mais elevado de centralização e harmonização para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte e a promoção da sua adoção no mercado através da aplicação integral e obrigatória do presente regulamento a todas as entidades que prestam ou organizam serviços de transporte. A OP1 incluiu uma metodologia de referência abrangente baseada na norma ISO 14083, mas com alguns elementos metodológicos adicionais para aumentar a exatidão e a comparabilidade dos resultados do cálculo das emissões de gases com efeito de estufa, e estabeleceu requisitos para a verificação obrigatória dos dados e processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa aplicáveis a todas as entidades envolvidas. Permitiu também a utilização de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa, na única condição de estes serem obtidos a partir de uma base de dados central estabelecida a nível da UE. Por último, a OP1 propôs uma ferramenta de cálculo comum a criar pela UE para facilitar o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte no mercado.
- A opção política 2 (OP2), em comparação com a OP1, pressupunha um nível também elevado de centralização no que respeita ao tratamento dos dados de entrada e à utilização da ferramenta de cálculo comum, mas uma aplicação significativamente mais simples da iniciativa no mercado. No que diz respeito a esta última, esta opção propunha uma aplicação totalmente voluntária do presente regulamento pelas partes interessadas, a verificação voluntária dos dados e processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa, bem como uma metodologia de referência mais favorável estabelecida pela norma ISO 14083 mundialmente reconhecida.

- A opção política 3 (OP3) incluía medidas que permitiam uma abordagem quase voluntária e descentralizada no que toca à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa. Em princípio, esta opção política proporcionava uma aplicabilidade "vinculativa de adesão voluntária", impondo a obrigação de aplicação do quadro comum só às entidades que optassem (ou fossem mandatadas por outros meios) por calcular e divulgar dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com os serviços de transporte. Em termos de dados de entrada, a OP3 propôs uma base de dados central da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa, no entanto, ao contrário das OP1 e OP2, permitiu a utilização de conjuntos de dados nacionais, regionais ou setoriais adicionais, sujeitos a um processo de garantia da qualidade específico. Além disso, a OP3 só impunha a verificação da adoção do quadro comum para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa às entidades acima de uma determinada dimensão, ou seja, grandes organizações, e permitia a utilização de ferramentas de cálculo externas disponibilizadas no mercado pelo setor e pelas autoridades públicas, na condição de serem certificadas como estando em conformidade com os requisitos da iniciativa. No que diz respeito à abordagem metodológica, a OP3 escolheu a metodologia abrangente baseada na norma ISO 14083 com elementos adicionais, idêntica à da OP1.
- A opção política 4 (OP4) reproduziu a OP3 no que respeita à composição de quase todas as medidas políticas, exceto a relativa à metodologia de cálculo. Relativamente a esta última, a OP4 incluiu a norma mundial ISO 14083, também presente nas OP2 e OP6.
- A opção política 5 (OP5) diferia da OP3 e da OP4 em dois aspetos, ou seja, a escolha metodológica, sendo as regras de categorização da pegada ambiental dos produtos (RCPAP) aplicáveis às emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, e a base de dados totalmente centralizada de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa, à semelhança da utilizada nas OP1 e OP2.
- A opção política 6 (OP6) previa um conjunto de medidas políticas quase idêntico ao da OP4, com uma única exceção: impõe a aplicabilidade obrigatória (tal como na OP1) do regulamento a todas as entidades envolvidas na prestação ou organização de serviços de transporte.

As duas medidas políticas que foram aplicadas de forma coerente a todas as opções políticas foram o estabelecimento de métricas harmonizadas para os dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa, juntamente com regras comuns em matéria de comunicação e transparência, e a prestação de orientações horizontais para a aplicação da iniciativa no mercado dos transportes.

Na sequência da avaliação, a OP4 é identificada como a opção preferida. Esta opção apresenta o equilíbrio ideal entre os objetivos da iniciativa e os custos globais de aplicação, resultando assim na melhor relação custos-benefícios.

A OP4 traduzir-se-á numa redução das emissões de gases com efeito de estufa e de outros custos externos conexos, decorrentes da prestação de serviços de transporte no mercado da UE. Esta redução resultará principalmente dos efeitos comportamentais que incentivam uma maior utilização de opções de transporte mais sustentáveis e viagens otimizadas. As poupanças correspondentes em termos de custos externos foram estimadas em 674 milhões de EUR para as emissões de gases com efeito de estufa, 163,5 milhões de EUR para a poluição atmosférica e 645 milhões de EUR para os acidentes, em relação ao cenário de base e

expressas em valor atual líquido para o período de 2025-2050, a preços de 2022. Estas poupanças foram contabilizadas, nomeadamente, pressupondo transferências de atividade entre modos e otimização das viagens, tanto para o transporte de passageiros como para o transporte de mercadorias, induzidas por um melhor conhecimento sobre o desempenho dos serviços de transporte e pela disponibilidade de dados. Espera-se que os operadores e os passageiros realizem poupanças de 2,4 mil milhões de EUR resultantes da utilização evitada de combustível, devido à redução da atividade dos modos de transporte com utilização intensiva de combustível/energia. Prevê-se igualmente que as melhorias na comparabilidade dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa resultem numa maior transparência, credibilidade, efeitos positivos na reputação e imagem pública dos organizadores e prestadores de serviços de transporte e níveis mais elevados de confiança entre os parceiros da cadeia de transportes.

Os principais custos resultantes da intervenção proposta são suportados pelas empresas. Incluem os custos de ajustamento relacionados com a aplicação (adaptação ou arranque) de um novo quadro metodológico para os gases com efeito de estufa e as atividades de verificação pertinentes (1,5 mil milhões de EUR), bem como os custos administrativos decorrentes da certificação das ferramentas de cálculo e do controlo da qualidade das bases de dados externas de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa (0,5 milhões de EUR). Foram também identificados custos administrativos para os organismos nacionais de acreditação responsáveis pela acreditação dos organismos de avaliação da conformidade que executam as atividades de verificação e certificação (0,1 milhões de EUR). Além disso, foram contabilizados custos de ajustamento adicionais para os institutos nacionais de estatística, especialmente para a mudança para o formato único dos valores de saída das emissões de gases com efeito de estufa (0,1 milhões de EUR), e para a Agência Europeia do Ambiente, relacionados com a criação e manutenção das bases de dados da UE de dados de entrada, bem como com o controlo da qualidade das bases de dados externas a autorizar nos termos da iniciativa (3,9 milhões de EUR).

A opção preferida proporciona, assim, benefícios líquidos cujo montante ascende a 2,4 mil milhões de EUR para o horizonte temporal da iniciativa.

Adequação da regulamentação e simplificação

Uma vez que se trata de uma nova proposta, não foram realizadas quaisquer avaliações ou balanços de qualidade.

- **Direitos fundamentais**

A proposta está em conformidade com a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta gera custos atuais líquidos de 0,6 milhões de EUR para o orçamento da União no período compreendido entre 2025 e 2027 e recursos adicionais de 6,3 milhões de EUR no período compreendido entre 2028 e 2050. O impacto orçamental da proposta é descrito mais pormenorizadamente na ficha financeira legislativa anexa à presente proposta para fins de informação.

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

5. OUTROS ELEMENTOS

• Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações

A Comissão acompanhará a aplicação, os impactos e os resultados desta iniciativa através de um conjunto de mecanismos de controlo/avaliação. Os progressos realizados na consecução dos objetivos específicos da proposta serão medidos, nomeadamente, através dos dados recolhidos relativos ao número de bases de dados de valores por defeito externas sujeitas a controlo da qualidade, do número de entidades sujeitas a verificação, do número de organismos de avaliação da conformidade acreditados nos termos do presente regulamento, do número de ferramentas de cálculo certificadas e do número de entidades que contabilizam as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. Os pedidos de informação (incluindo relatórios, inquéritos e consultas) serão cuidadosamente ponderados de modo a não gerar encargos adicionais para as partes interessadas.

Cinco anos após o regulamento ser plenamente aplicável, a Comissão avaliará as regras para verificar se os objetivos da iniciativa foram concretizados.

• Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta

O artigo 1.º descreve o objeto da proposta de regulamento.

O artigo 2.º define o âmbito de aplicação do regulamento.

O artigo 3.º inclui várias definições.

O artigo 4.º estabelece a metodologia de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte.

O artigo 5.º estabelece as regras de utilização de dados primários e secundários no cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte.

O artigo 6.º cria uma base de dados central da UE de valores por defeito.

O artigo 7.º estabelece as regras de utilização de bases de dados e conjuntos de dados de valores por defeito geridos por terceiros.

O artigo 8.º cria uma base de dados central da UE de fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa.

O artigo 9.º estabelece os requisitos aplicáveis aos dados de saída resultantes do cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte.

O artigo 10.º estabelece as regras para a comunicação e transparência dos resultados do cálculo das emissões de gases com efeito de estufa.

O artigo 11.º estabelece as regras gerais para a certificação de ferramentas de cálculo externas.

O artigo 12.º estabelece um requisito geral de verificação dos dados de saída.

O artigo 13.º estabelece as regras relativas às atividades e processo de verificação.

O artigo 14.º estabelece os requisitos aplicáveis aos organismos de avaliação da conformidade.

O artigo 15.º estabelece os procedimentos de acreditação dos organismos de avaliação da conformidade.

O artigo 16.º estabelece as condições para a atribuição de poderes delegados à Comissão ao abrigo do presente regulamento.

O artigo 17.º estabelece o procedimento de comité para o exercício pela Comissão do poder de adotar atos de execução.

O artigo 18.º exige que a Comissão efetue uma avaliação do presente regulamento.

O artigo 19.º contém disposições relacionadas com a data de entrada em vigor e, respetivamente, de aplicação do presente regulamento.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁵⁰,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁵¹,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Apoiar os esforços para melhorar a sustentabilidade e a eficiência do sistema de transportes da União é uma condição prévia para manter uma trajetória estável rumo à neutralidade climática até 2050, tendo simultaneamente em devida conta a necessidade de preservar o crescimento contínuo e a competitividade do setor europeu.
- (2) A contabilização das emissões de gases com efeito de estufa é utilizada em vários setores económicos — incluindo os transportes — para quantificar os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de atividades específicas de empresas e pessoas. Uma melhor informação sobre o desempenho dos serviços de transporte é um instrumento poderoso para criar os incentivos adequados para que os utilizadores dos transportes façam escolhas mais sustentáveis e para influenciar as decisões comerciais dos organizadores e operadores de transportes. Dados fiáveis e comparáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa são o requisito subjacente para criar esses incentivos e, assim, estimular a mudança de comportamentos tanto dos consumidores como das empresas, contribuindo para os objetivos do Pacto Ecológico Europeu⁵² no domínio dos transportes e da Lei Europeia em matéria de Clima.
- (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

⁵⁰ JO C de , p. .

⁵¹ JO C de , p. .

⁵² Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: "Pacto Ecológico Europeu"; COM(2019) 640 final.

continua a ser muito limitada. Na maioria dos casos, os utilizadores não obtêm informações exatas sobre o desempenho dos serviços de transporte e os organizadores e operadores de serviços de transporte não calculam nem divulgam as suas emissões. A adoção da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa é desproporcionadamente baixa, sobretudo entre as pequenas e médias empresas (PME), que representam a grande maioria das empresas que oferecem serviços de transporte no mercado da UE.

- (4) Em 2011, a Comissão Europeia adotou o Livro Branco sobre os transportes⁵³, que apresenta uma visão para o futuro do sistema de transportes da UE e define uma agenda política para fazer face aos desafios futuros relacionados com os transportes, em especial a necessidade de manter e desenvolver a mobilidade e reduzir consideravelmente a pegada de carbono das operações de transporte e logística.
- (5) A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de dezembro de 2020⁵⁴ refere incentivos para a escolha das opções de transporte mais sustentáveis dentro de cada modo de transporte e entre os mesmos. Estes incentivos incluem o estabelecimento de um quadro europeu para a medição harmonizada das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes e da logística, baseado em padrões reconhecidos mundialmente, que possam, então, ser utilizados para fornecer às empresas e aos utilizadores finais uma estimativa da pegada de carbono das suas escolhas e aumentar a procura por parte dos utilizadores finais e dos consumidores ao optarem por soluções de transporte e de mobilidade mais sustentáveis, sem ter de passar pelas soluções mais radicais.
- (6) Por conseguinte, o estabelecimento de regras harmonizadas para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte de mercadorias e de passageiros é adequado para obter valores comparáveis relativamente às emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte e para evitar informações enganosas sobre o seu desempenho resultantes da possibilidade de escolher entre várias metodologias de cálculo das emissões e dados de entrada. Essas regras devem assegurar condições de concorrência equitativas entre os modos de transporte, os segmentos e as redes nacionais da União. Também devem ajudar a criar incentivos à mudança de comportamentos tanto das empresas como dos utilizadores para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos serviços de transporte, através da adoção e utilização de dados comparáveis e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa.
- (7) O presente regulamento deve disponibilizar um quadro de referência para outras medidas de redução das emissões que possam ser adotadas pelas autoridades públicas e pelo setor a título complementar, nomeadamente sempre que sejam estabelecidas cláusulas de transparência em matéria de gases com efeito de estufa nos contratos de transporte, prestadas informações sobre as emissões de gases com efeito de estufa de uma opção de viagem ou de entrega aos passageiros ou utilizadores ou definidos critérios relacionados com o clima aplicáveis aos processos de adjudicação de contratos públicos ecológicos.
- (8) Apesar dos benefícios decorrentes de uma maior transparência no desempenho dos serviços de transporte, a aplicação obrigatória do presente regulamento a todas as entidades que prestam

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

⁵⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro; COM(2020) 789 final.

serviços de transporte no mercado da União seria desproporcionada e conduziria a custos e encargos excessivos. Por conseguinte, o presente regulamento só deve ser aplicável às entidades que decidam, ou estejam vinculadas por outros regimes legislativos e não legislativos pertinentes, calcular e divulgar dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte de mercadorias ou de passageiros com partida ou destino no território da União, inclusivamente os serviços cuja origem ou destino se situem num país terceiro.

- (9) O presente regulamento não deve ser aplicável aos intermediários de dados, como os que oferecem serviços de mobilidade digital multimodal, sempre que estes não calculem diretamente os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, mas apenas divulguem dados sobre essas emissões fornecidos por uma entidade envolvida ou por outra pessoa singular ou coletiva pertinente. No entanto, os intermediários de dados devem estar vinculados por regras pertinentes relativas à comunicação e transparência dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa divulgados para assegurar a comparabilidade desses dados no mercado.
- (10) O presente regulamento não deve ser aplicável sempre que o cálculo e a divulgação das emissões de gases com efeito de estufa sejam efetuados de forma agregada. Tal inclui as situações em que a divulgação obrigatória de informações relacionadas com o ambiente para a comunicação de informações sobre sustentabilidade e a compilação de contas do ambiente para fins estatísticos decorrem de outras regras da União, como as previstas na Diretiva Comunicação de Informações sobre Sustentabilidade das Empresas⁵⁵ e no Regulamento relativo às contas económicas europeias do ambiente⁵⁶. Em contrapartida, as informações obtidas com base no presente regulamento podem contribuir para a elaboração de relatórios consolidados sobre as emissões exigidos nos termos de outra legislação da União aplicável, desde que as respetivas metodologias e os dados recolhidos sejam suficientemente compatíveis.
- (11) Um dos aspetos fundamentais do quadro harmonizado da União estabelecido pelo presente regulamento é a utilização de uma metodologia adequada para calcular as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. A metodologia deve assegurar que os cálculos das emissões efetuados ao longo de uma cadeia de transportes gerem dados comparáveis e exatos sobre as emissões de gases com efeito de estufa, seguindo um único conjunto de etapas metodológicas. Também deve ter devidamente em conta as necessidades do mercado dos transportes, a fim de evitar uma complexidade desnecessária, encargos e custos excessivos e ser aceite pelas partes interessadas.
- (12) A norma EN ISO 14083:2023 publicada pelo Comité Europeu de Normalização⁵⁷ em abril de 2023, e que transpõe a norma ISO 14083:2023, foi escolhida como a metodologia de referência para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte nos termos do presente regulamento. A análise demonstrou que a norma ISO 14083:2023 é a mais relevante e proporcional para a consecução dos objetivos do presente regulamento. A quantificação das emissões é efetuada numa base do poço às rodas, o que inclui as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do fornecimento de energia de veículos e da utilização de veículos durante as operações de transporte e de plataforma.

⁵⁵ Diretiva (UE) 2022/2464 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, que altera o Regulamento (UE) n.º 537/2014, a Diretiva 2004/109/CE, a Diretiva 2006/43/CE e a Diretiva 2013/34/UE no que diz respeito ao relato de sustentabilidade das empresas ([JO L 322 de 16.12.2022, p. 15](#))

⁵⁶ Regulamento (UE) n.º 691/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2011, relativo às contas económicas europeias do ambiente ([JO L 192 de 22.7.2011, p. 1](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>.

- (13) Há que ter em atenção para não se desviar das escolhas metodológicas originais da norma EN ISO 14083:2023, a fim de evitar incoerências no cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte no mercado, especialmente no contexto das cadeias de transporte internacionais. No entanto, é conveniente avaliar periodicamente a necessidade de um eventual ajustamento da norma EN ISO 14083:2023 na perspetiva das políticas da União, bem como de futuras alterações dessa norma que possam ser efetuadas pelo Comité Europeu de Normalização ou por outro organismo competente. Caso estas avaliações revelem um risco de que determinada parte da norma pode criar desequilíbrios indevidos no cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte em segmentos de mercado específicos ou conduzir a discrepâncias entre essa norma e os objetivos do presente regulamento ou de outra legislação da União aplicável, a Comissão, em cooperação com os Estados-Membros, pode considerar a possibilidade de solicitar ao Comité Europeu de Normalização que reveja a norma em conformidade ou decidir excluir essa parte da norma do âmbito de aplicação do presente regulamento.
- (14) Para evitar a circulação de informações inexatas no mercado, pode ser necessário esclarecer a metodologia de referência no que diz respeito aos parâmetros e pressupostos pertinentes relativos às emissões de gases com efeito de estufa utilizados para calcular as emissões antes de um serviço ser prestado. O mesmo se aplica a outros parâmetros técnicos pertinentes relacionados com a atribuição de emissões ou a agregação de elementos de dados, caso a utilização desses parâmetros não esteja explicitamente esclarecida na metodologia.
- (15) Podem ser utilizados diferentes tipos de dados de entrada, incluindo dados primários e secundários, para calcular as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. A utilização de dados primários conduz a resultados mais fiáveis e precisos, pelo que deve ser dada prioridade à sua utilização progressiva nos processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa. No entanto, os dados primários podem ser inacessíveis ou exageradamente dispendiosos para determinadas partes interessadas, em especial para as PME. Por conseguinte, a utilização de dados secundários deve ser permitida em condições claras.
- (16) Relativamente aos dados secundários, as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte podem ser calculadas utilizando valores por defeito ou dados modelizados. No entanto, a utilização de valores por defeito e de dados modelizados deve produzir dados exatos e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte específico, pelo que esses valores por defeito devem ser definidos e os dados modelizados desenvolvidos de forma neutra e objetiva, com base em fontes fidedignas e parâmetros adequados.
- (17) Por conseguinte, deve ser criada uma base de dados central da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa, a fim de melhorar a comparabilidade dos resultados das emissões de gases com efeito de estufa obtidos em aplicação do presente regulamento. No entanto, dada as especificidades setoriais, nacionais e regionais desses valores por defeito em toda a União, devem ser autorizadas outras bases de dados e conjuntos de dados pertinentes geridos por terceiros, na condição de serem submetidos a um controlo da qualidade técnica a nível da União.
- (18) Aquando do estabelecimento da intensidade das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte, são necessários fatores de emissão de gases com efeito de estufa para os vetores energéticos dos transportes, a fim de obter estimativas das emissões de gases com efeito de estufa que reflitam a quantidade de energia utilizada numa perspetiva do poço às rodas. Por conseguinte, deve ser criada uma base de dados central da UE de fatores de emissão de gases

com efeito de estufa para os vetores energéticos, a fim de assegurar a comparabilidade e a qualidade dos dados de entrada.

- (19) O desenvolvimento e a manutenção das bases de dados da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa e para os fatores de emissão de gases com efeito de estufa, bem como o controlo de qualidade técnica das bases de dados e dos conjuntos de dados externos operados por terceiros, devem ser efetuados por um organismo neutro e competente que opere a nível da União. Tendo em conta o seu mandato, a Agência Europeia do Ambiente está em melhor posição para prestar a assistência necessária para a correta aplicação desta parte do regulamento. Sempre que pertinente, este trabalho pode contar com o contributo e o apoio de outros organismos setoriais da UE, em conformidade com legislação específica da União.
- (20) Podem ser utilizados dados modelizados se estes se basearem num modelo estabelecido de acordo com a metodologia de referência e, se for caso disso, com outras disposições relativas à utilização de dados secundários e às ferramentas de cálculo previstas no presente regulamento.
- (21) O Regulamento (UE) 2015/757⁵⁸ e a Diretiva 2003/87/CE⁵⁹ exigem a recolha, o cálculo e a comunicação anual das emissões de CO₂ dos navios e das aeronaves, respetivamente. O Regulamento (UE) 2015/757 e a Diretiva 2003/87/CE podem, em certa medida, complementar as disposições do presente regulamento, especialmente no que diz respeito à geração de dados relativos ao combustível queimado como contributo para a quantificação das emissões dos serviços de transporte. Os dados de entrada utilizados para a geração de dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte também podem ser obtidos através da aplicação de outros quadros legislativos como o Regulamento (UE) 2019/1242⁶⁰ e o Regulamento (UE) 2019/631⁶¹.
- (22) É conveniente estabelecer métricas comuns para exprimir os dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa que estejam na base da comparabilidade desses dados e que permitam uma avaliação comparativa eficaz dos vários serviços de transporte. As métricas comuns devem também permitir uma comunicação clara por parte de um fornecedor de dados e uma compreensão exata dessa comunicação por parte de um destinatário dos dados.
- (23) Quaisquer dados desagregados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte que sejam divulgados a terceiros para efeitos comerciais ou regulamentares, em conformidade com o âmbito de aplicação do presente regulamento, devem incluir, de forma indispensável e proeminente, os dados de saída gerados de acordo com as regras específicas relativas ao cálculo das emissões de gases com efeito de estufa previstas no presente

⁵⁸ Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE ([JO L 123 de 19.5.2015, p. 55](#)).

⁵⁹ Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho ([JO L 275 de 25.10.2003, p. 32](#));

⁶⁰ Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho ([JO L 198 de 25.7.2019, p. 202](#)).

⁶¹ Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (reformulação) (Texto relevante para efeitos do EEE.) ([JO L 111 de 25.4.2019, p. 53](#))

regulamento. Sempre que pertinente, podem ser acrescentados elementos de dados adicionais que sirvam outras finalidades para além das definidas no presente regulamento.

- (24) Para demonstrar a conformidade com os requisitos estabelecidos no presente regulamento, uma entidade que calcule e divulgue dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte deve poder apresentar provas que fundamentem os respetivos dados de saída. As provas devem ser produzidas em conformidade com as regras de comunicação de informações a nível do serviço de transporte estabelecidas na norma EN ISO 14083:2023 e disponibilizadas a pedido de uma autoridade competente, como um tribunal, ou de qualquer outro terceiro, se tal for exigido nos termos de acordos separados, incluindo na perspetiva entre empresas.
- (25) A menos que se apliquem acordos separados, um intermediário de dados que recolha dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte junto de uma entidade envolvida ou de outra pessoa singular ou coletiva pertinente e os divulgue no mercado, não deve ser considerado responsável se esses dados violarem qualquer dos requisitos relativos ao cálculo e à verificação das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte e à certificação das ferramentas de cálculo previstos no presente regulamento. No entanto, o intermediário de dados deve envidar esforços para evitar a divulgação de dados inexatos ou incorretos e respeitar as regras relativas aos dados de saída, comunicação e transparência em matéria de emissões de gases com efeito de estufa. Além disso, o intermediário de dados deve indicar a fonte destes dados para permitir a identificação do respetivo fornecedor de dados.
- (26) As ferramentas de cálculo externas disponibilizadas no mercado para uma utilização comercial e não comercial mais vasta podem facilitar a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, apoiando assim a sua adoção por grupos mais vastos de partes interessadas. A utilização destas ferramentas deve ser certificada para assegurar a sua conformidade com os requisitos do presente regulamento, especialmente no que diz respeito à utilização da metodologia comum de referência e de um conjunto adequado de dados de entrada.
- (27) Um sistema de verificação bem concebido da conformidade dos dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa divulgados no mercado e dos processos de cálculo subjacentes, em conformidade com os requisitos estabelecidos no presente regulamento, deve aumentar significativamente a confiança na fiabilidade e exatidão desses dados. As entidades que sejam aprovadas na avaliação da conformidade devem ter o direito de obter uma prova de conformidade, que deve ser, em regra, reconhecida em toda a União. Nos casos em que tenham sido incluídos dados primários, a prova de conformidade deve reconhecer esse facto, em especial para incentivar a recolha e a utilização de dados primários por qualquer entidade abrangida pelas regras estabelecidas no presente regulamento.
- (28) Os encargos administrativos associados à verificação podem ser desproporcionados para as empresas de menor dimensão, pelo que devem ser evitados. Para o efeito, as PME devem ser isentas dos requisitos relativos à verificação, a menos que pretendam obter uma prova de conformidade. Além disso, as grandes empresas devem ter em conta o princípio da proporcionalidade, sempre que ponderarem solicitar a verificação da conformidade aos parceiros da cadeia de valor, em especial às PME.
- (29) Caso a verificação das informações relativas aos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte seja organizada em conformidade com regras específicas estabelecidas por outra legislação da União, nomeadamente um regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável e aplicado pela

Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, essas regras devem ser tratadas de forma equivalente, na condição de a avaliação da verificação ser efetuada de acordo com os requisitos do presente regulamento.

- (30) A fim de permitir o funcionamento eficiente do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à avaliação e exclusão de determinados elementos da metodologia de referência, à apresentação de pedidos ao Comité Europeu de Normalização, ao estabelecimento das regras relativas ao controlo da qualidade técnica das bases de dados externas de valores por defeito, à adaptação das métricas para os dados de saída sobre as emissões de gases com efeito de estufa e à definição de novos métodos e critérios de acreditação dos organismos de avaliação da conformidade. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ⁶². Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados .
- (31) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, devem ser atribuídas à Comissão competências de execução no que diz respeito à certificação das ferramentas de cálculo e à verificação dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁶³.
- (32) A comparabilidade dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte e uma melhor adoção da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa na prática comercial não são objetivos que podem ser suficientemente concretizados pelos Estados-Membros, sem correr o risco de introduzir burocracia no mercado interno e acarretar custos e encargos administrativos adicionais para os setores. Esses objetivos podem antes, devido aos efeitos de rede da ação conjunta dos Estados-Membros, ser mais bem alcançados a nível da União. Consequentemente, a União pode adotar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia.
- (33) De acordo com o princípio da proporcionalidade, é necessário e conveniente, para a concretização do objetivo fundamental de incentivar a mudança de comportamentos tanto das empresas como dos utilizadores para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos serviços de transporte através da adoção e utilização de dados comparáveis e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa, estabelecer regras para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. O presente regulamento não excede o necessário para alcançar os objetivos previstos, em cumprimento do artigo 5.º, n.º 4, do Tratado da União Europeia,

⁶² Acordo Interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia sobre Legislar Melhor ([JO L 123 de 12.5.2016, p. 1](#)).

⁶³ 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](#)).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO 1

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece regras para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte com partida ou destino no território da União.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

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

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (1) "Gás com efeito de estufa", um constituinte gasoso da atmosfera, tanto natural como antropogénico, que absorve e emite radiação em comprimentos de onda específicos dentro do espectro da radiação terrestre 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) "Equivalente de dióxido de carbono (CO₂eq)", a unidade de comparação do forçamento radiativo de um gás com efeito de estufa com o do dióxido de carbono;
- (4) "Contabilização das emissões de gases com efeito de estufa", as ações realizadas para quantificar, através de medições e cálculos, as emissões de gases com efeito de estufa e utilizadas para comunicar essas emissões;
- (5) "Serviço de transporte", o transporte de mercadorias ou de passageiros desde a origem ao destino; um serviço de transporte pode implicar um ou vários elementos da cadeia de transportes que envolvam tanto uma operação ou operações de transporte como uma operação ou operações de plataforma;
- (6) "Operação de transporte", a utilização de um veículo para transportar passageiros e/ou mercadorias;
- (7) "Operação de plataforma", a operação destinada a transferir mercadorias ou passageiros através de uma plataforma;

- (8) "Veículo", um meio de transporte de passageiros e/ou mercadorias em todos os modos de transporte;
- (9) "Cadeia de transportes", uma sequência de elementos de transporte relacionados com mercadorias ou com um (grupo de) passageiro(s) que, no seu conjunto, constitui a sua deslocação desde a origem ao destino;
- (10) "Elemento da cadeia de transportes", um troço de uma cadeia de transportes em que as mercadorias ou um (grupo de) passageiro(s) é transportado por um único veículo ou que transita por uma única plataforma;
- (11) "Divulgação de dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte", a comunicação de dados desagregados sobre as emissões de gases com efeito de estufa relacionados com um serviço de transporte específico por uma entidade envolvida ou por um intermediário de dados a quaisquer terceiros, no contexto da prestação, comunicação ou comercialização desse serviço, antes ou depois da prestação do serviço de transporte;
- (12) "Entidade envolvida", uma entidade que calcula as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte com partida ou destino no território da União e que divulga dados sobre essas emissões a terceiros para efeitos comerciais ou regulamentares;
- (13) "Intermediário de dados", uma pessoa singular ou coletiva que recolhe e divulga dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte com base em acordos jurídicos, contratuais ou outros acordos pertinentes separados;
- (14) "Atividade com emissão de gases com efeito de estufa", a atividade que produz emissões de gases com efeito de estufa;
- (15) "Dados da atividade com emissão de gases com efeito de estufa", a medida quantitativa de uma atividade com emissão de gases com efeito de estufa;
- (16) "Intensidade das emissões de gases com efeito de estufa", o coeficiente que relaciona dados específicos da atividade com emissão de gases com efeito de estufa com a emissão de gases com efeito de estufa;
- (17) "Fator de emissão de gases com efeito de estufa", o coeficiente que relaciona a atividade com emissão de gases com efeito de estufa com a emissão de gases com efeito de estufa;
- (18) "Emissões de gases com efeito de estufa do poço às rodas", as emissões que representam o impacto dos gases com efeito de estufa provenientes tanto da utilização de veículos como do fornecimento de energia de veículos;
- (19) "Emissões do poço às rodas", as emissões relacionadas com a propulsão dos veículos provenientes da utilização de energia; um subconjunto de emissões do poço às rodas;
- (20) "Vetor energético", uma substância ou fenómeno passível de ser utilizado para produzir trabalho mecânico ou calor ou para operar processos químicos ou físicos;
- (21) "Dados primários", o valor quantificado de um processo ou atividade obtido a partir de uma medição direta ou de um cálculo baseado em medições diretas;
- (22) "Dados secundários", os dados modelizados ou valores por defeito que não satisfazem os requisitos dos dados primários, incluindo os dados provenientes de bases de dados e de literatura publicada, fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa provenientes de inventários nacionais, dados calculados, estimativas ou outros dados representativos e dados obtidos a partir de processos ou estimativas de substituição;

- (23) "Valor por defeito", o valor de dados secundários extraído de uma fonte publicada, considerado como valor por defeito, se não existirem dados primários ou modelizados;
- (24) "Dados modelizados", os dados estabelecidos através de um modelo que tem em conta dados primários e/ou parâmetros pertinentes em termos de emissões de gases com efeito de estufa de uma operação de transporte ou de uma operação de plataforma, nomeadamente através de um modelo fornecido por uma ferramenta de cálculo;
- (25) "Dados de saída", os dados desagregados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte produzidos utilizando a metodologia de referência e os dados de entrada previstos no presente regulamento;
- (26) "Métrica", uma medida de avaliação quantitativa;
- (27) "Prova que fundamenta os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte", a elaboração, a pedido, de um relatório sobre um serviço de transporte, conforme estabelecido na norma EN ISO 14083:2023;
- (28) "Ferramenta de cálculo", uma aplicação, modelo ou *software* que permite o cálculo automático das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte;
- (29) "Ferramenta de cálculo externa", uma ferramenta de cálculo disponibilizada no mercado por terceiros para uma utilização comercial ou não comercial mais vasta;
- (30) "Organismo de avaliação da conformidade", um organismo de avaliação da conformidade, na aceção do artigo 2.º, ponto 13, do Regulamento (CE) n.º 765/2008 ⁶⁴.

CAPÍTULO II

METODOLOGIA

Artigo 4.º

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

1. As emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte devem ser calculadas com base na metodologia definida na norma EN ISO 14083:2023, na sua versão atualizada, e nas regras previstas no capítulo III do presente regulamento.
2. A Comissão avalia a necessidade de um ajustamento de qualquer componente da norma referida no n.º 1, o mais tardar 36 meses após a data de aplicação do presente regulamento.
3. A Comissão pode efetuar uma verificação da conformidade para avaliar qualquer alteração da norma referida no n.º 1. A verificação da conformidade é iniciada pela Comissão, que, sempre que adequado, pode atuar a pedido de um Estado-Membro.
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º para excluir do âmbito de aplicação do presente regulamento qualquer alteração referida no n.º 3 e qualquer componente referida no n.º 2, se, com base na sua avaliação, essa alteração ou

⁶⁴ Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 ([JO L 218 de 13.8.2008](#)).

componente criar um risco manifesto de incompatibilidade com os objetivos do presente regulamento e com outras regras da União aplicáveis.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 16.º para solicitar ao Comité Europeu de Normalização que reveja a norma referida no n.º 1, nomeadamente com base no resultado da avaliação referida no n.º 2 e da verificação da conformidade referida no n.º 3.
6. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução nos termos do artigo 17.º para completar o presente regulamento com vista a esclarecer a metodologia de referência referida no n.º 1, para assegurar a sua aplicação uniforme no mercado no que diz respeito à abordagem para determinar os parâmetros adequados pertinentes em termos de emissões para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa antes da prestação de um serviço e, quando aplicável, outros parâmetros técnicos relacionados com a atribuição de emissões ou a agregação de elementos de dados que não sejam explicitamente explicados nessa metodologia.

CAPÍTULO III

DADOS DE ENTRADA E FONTES

Artigo 5.º

Utilização de dados primários e secundários

1. As entidades referidas no artigo 2.º devem dar prioridade à utilização de dados primários para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte.
2. A utilização de dados secundários para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa de um serviço de transporte é permitida nas seguintes condições:
 - (a) Os valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa provêm de:
 - (i) uma base de dados central da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa a que se refere o artigo 6.º, n.º 1,
 - (ii) bases de dados e conjuntos de dados de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa geridos por terceiros, em conformidade com o artigo 7.º;
 - (b) Os fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa para os vetores energéticos dos transportes provêm da base de dados central da UE de fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa a que se refere o artigo 8.º;
 - (c) Os dados modelizados baseiam-se num modelo estabelecido de acordo com a metodologia referida no artigo 4.º e com as regras previstas no artigo 5.º, n.º 2, alínea b), e no artigo 11.º, sempre que adequado.

Artigo 6.º

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

1. A Comissão, com a assistência da Agência Europeia do Ambiente, cria uma base de dados central da UE de valores por defeito para a intensidade das emissões a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea i).
2. A Comissão assegura a manutenção, a atualização e o desenvolvimento contínuo da base de dados referida no n.º 1, tendo em conta a evolução da tecnologia de ponta no setor dos transportes e as novas abordagens metodológicas para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa.
3. O acesso à base de dados referida no n.º 1, para consulta ou utilização dos valores por defeito para a intensidade das emissões, deve ser aberto ao público e gratuito.

Artigo 7.º

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

1. O criador de uma base de dados ou de um conjunto de dados a que se referem o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii), apresenta à Comissão um pedido de controlo da qualidade técnica dos valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa inscritos nessa base de dados ou conjunto de dados. A Comissão, com a assistência da Agência Europeia do Ambiente, efetua o controlo da qualidade técnica, em conformidade com os requisitos previstos nos artigos 4.º a 8.º do presente regulamento.
2. Só as bases de dados e conjuntos de dados de valores por defeito para a intensidade das emissões que tenham sido avaliados positivamente no controlo da qualidade técnica referido no n.º 1 são tidos em conta para efeitos de utilização de dados secundários, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii).
3. É obrigatório efetuar o controlo da qualidade técnica o mais tardar 24 meses após a data de aplicação do presente regulamento. O registo da avaliação positiva desse controlo da qualidade técnica é válido por dois anos.
4. A Comissão adota atos de execução nos termos do artigo 17.º para completar o presente regulamento, estabelecendo regras e condições aplicáveis à realização do controlo da qualidade técnica referido no n.º 1.

Artigo 8.º

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

1. A Comissão, com a assistência da Agência Europeia do Ambiente, cria uma base de dados central da UE de fatores por defeito de emissão de gases com efeito de estufa a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, alínea b).
2. A Comissão, com a assistência da Agência Europeia do Ambiente, assegura a manutenção, a atualização e o desenvolvimento contínuo da base de dados referida no n.º 1, tendo em conta a

evolução da tecnologia de ponta no setor dos transportes e as novas abordagens metodológicas para o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa.

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

CAPÍTULO IV

DADOS DE ENTRADA E TRANSPARÊNCIA

Artigo 9.º

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

1. Os dados de saída devem ser obtidos utilizando a metodologia de referência e os dados de entrada, em conformidade com os artigos 4.º a 8.º do presente regulamento.
2. Os dados de saída podem ser obtidos utilizando ferramentas de cálculo. As ferramentas de cálculo externas devem cumprir os requisitos previstos no artigo 11.º.
3. Os dados de saída devem consistir, no mínimo, na massa total de equivalente de dióxido de carbono (CO₂eq) por serviço de transporte e, em relação a um tipo de serviço de transporte específico, em pelo menos uma das seguintes métricas de dados:
 - (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 de carga;
 - (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 em conformidade com o artigo 16.º para complementar a lista de métricas para os dados de saída referidos no n.º 3.

Artigo 10.º

Comunicação e transparência

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

2. Se os dados de saída forem obtidos e divulgados por um intermediário de dados com base em acordos separados, são aplicáveis as regras previstas no n.º 1 e no artigo 9.º, n.º 3. Aquando da divulgação dos dados de saída, o intermediário de dados inclui uma referência à fonte desses dados.
3. Sempre que forem utilizados dados primários na aceção do artigo 5.º, n.º 1, as entidades envolvidas têm o direito de comunicar este facto a quaisquer terceiros, se a utilização de dados primários tiver sido verificada em conformidade com os artigos 12.º e 13.º.
4. As entidades envolvidas devem poder apresentar provas que fundamentem a forma como os dados de saída foram obtidos. Essas provas devem ser elaboradas em conformidade com os requisitos estabelecidos pela metodologia de referência a que se refere o artigo 4.º, n.º 1, e:
 - (a) Servir de base para a avaliação da verificação, em conformidade com os artigos 12.º e 13.º;
 - (b) Ser disponibilizadas a pedido de uma autoridade competente ou de outro terceiro, na medida em que sejam aplicáveis acordos jurídicos ou contratuais distintos;
 - (c) Se a verificação for efetuada em conformidade com os artigos 12.º e 13.º, incluir uma referência à prova de conformidade a que se refere o artigo 13.º, n.º 6, e os dados de contacto do organismo de avaliação da conformidade que elaborou a prova de conformidade;
 - (d) Se os dados de saída forem obtidos utilizando uma ferramenta de cálculo externa a que se refere o artigo 9.º, n.º 2, incluir uma referência a essa ferramenta de cálculo.
5. Os dados de saída e as provas a que se referem o n.º 5 devem ser estabelecidos de forma clara e inequívoca, pelo menos numa das línguas oficiais da União. Sempre que possível, devem ser disponibilizados sob a forma de uma hiperligação, código QR ou elemento equivalente.
6. Os dados pessoais devem ser tratados em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁶⁵.
7. Qualquer destinatário dos dados de saída e das provas a que se referem o n.º 5 adota medidas para assegurar a confidencialidade dos dados comerciais pertinentes tratados e comunicados em conformidade com o presente regulamento e que esses dados só podem ser acedidos, tratados e divulgados mediante autorização.

⁶⁵ 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](#))

CAPÍTULO V

MEDIDAS COMPLEMENTARES

Artigo 11.º

Certificação das ferramentas de cálculo

1. As ferramentas de cálculo externas referidas no artigo 9.º, n.º 2, devem ser certificadas por um organismo de avaliação da conformidade a que se refere o artigo 14.º.
2. O criador da ferramenta de cálculo apresenta um pedido a um organismo de avaliação da conformidade, que avalia a conformidade da ferramenta de cálculo com os requisitos previstos nos artigos 4.º a 9.º. Em caso de avaliação positiva, o organismo de avaliação da conformidade emite um certificado de conformidade da ferramenta de cálculo com o presente regulamento. 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 mantém uma lista atualizada das ferramentas de cálculo que certificou e às quais retirou ou suspendeu a certificação. Este organismo disponibiliza essa lista ao público no seu sítio Web e comunica o endereço desse sítio Web sem demora à Comissão.
4. O certificado é válido por um período de dois anos.
5. A Comissão publica no seu sítio Web oficial uma lista de todas as ferramentas de cálculo certificadas em conformidade com os n.ºs 1 e 2.
6. A Comissão adota atos de execução em conformidade com o artigo 17.º para estabelecer regras relativas à certificação das ferramentas de cálculo e ao certificado de conformidade conexo, incluindo regras relativas à renovação, suspensão e retirada da certificação.

CAPÍTULO VI

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

Artigo 12.º

Âmbito da verificação

1. Os dados de saída referidos no artigo 9.º devem ser objeto de verificação da sua conformidade com os requisitos previstos nos artigos 4.º a 9.º do presente regulamento.
2. Os requisitos de verificação a que se referem o n.º 1 são aplicáveis às entidades envolvidas referidas no artigo 2.º, com exceção das micro, pequenas e médias empresas referidas na

Recomendação 2003/361/CE da Comissão⁶⁶. As micro, pequenas e médias empresas podem submeter-se à verificação mediante pedido.

Artigo 13.º

Atividades e processo de verificação

1. O organismo de avaliação da conformidade a que se refere o artigo 14.º verifica a fiabilidade, credibilidade, cumprimento e exatidão dos dados de saída divulgados por uma entidade envolvida.
2. A verificação deve ser efetuada em conformidade com os requisitos previstos nos artigos 4.º a 9.º e com base nas provas referidas no artigo 10.º, n.º 5. Esta verificação deve incidir sobre:
 - (a) A metodologia de cálculo utilizada;
 - (b) A(s) fonte(s) dos dados de entrada utilizados para o cálculo;
 - (c) A exatidão do cálculo efetuado;
 - (d) As métricas aplicadas.
3. Se forem utilizadas ferramentas de cálculo externas, o organismo de avaliação da conformidade tem em conta o respetivo certificado de conformidade referido no artigo 11.º.
4. Se a avaliação da verificação identificar cálculos incorretos ou não conformidades com os artigos 4.º a 9.º do presente regulamento, o organismo de avaliação da conformidade informa atempadamente a entidade envolvida. Em seguida, essa entidade retifica o cálculo ou corrige as não conformidades, de modo a permitir a conclusão do processo de verificação.
5. A entidade em causa fornece ao organismo de avaliação da conformidade todas as informações suplementares que lhe permitam realizar os procedimentos de verificação. O organismo de avaliação da conformidade pode efetuar verificações durante o processo de verificação 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 prova de conformidade que ateste que os dados de saída cumprem os requisitos estabelecidos no presente regulamento.
7. O organismo de avaliação da conformidade em causa elabora e mantém atualizada a lista das entidades objeto de verificação nos termos dos n.ºs 1 a 6. Até 31 de março de cada ano, o organismo de avaliação da conformidade notifica essa lista à Comissão.
8. Sempre que outra legislação da União estabeleça regras específicas em matéria de avaliação da verificação dos dados de saída, essas regras devem ser tratadas de forma equivalente, na condição de a avaliação da verificação ser efetuada em conformidade com o presente regulamento.
9. A Comissão adota atos de execução em conformidade com o artigo 17.º para estabelecer regras pormenorizadas relativas à verificação dos dados de saída e à prova de conformidade conexa. Essas regras devem incluir disposições relativas às provas referidas no artigo 10.º, n.º 5, e aos

⁶⁶ 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](#)).

direitos de comunicação associados à utilização de dados primários referidos no artigo 10.º, n.º 4.

CAPÍTULO VII

ACREDITAÇÃO

Artigo 14.º

Organismos de Avaliação da Conformidade

1. Os organismos de avaliação da conformidade devem ser acreditados para executar as atividades de verificação ou certificação referidas nos artigos 11.º, 12.º e 13.º.
2. Os organismos de avaliação da conformidade devem ser independentes das entidades que solicitem as atividades de verificação ou certificação 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 verificação não podem exercer qualquer atividade suscetível de comprometer a independência das suas apreciações ou a sua integridade no exercício das atividades de verificação ou certificação.
4. O organismo de avaliação da conformidade e o seu pessoal executam as suas atividades de verificação ou certificação com a maior integridade profissional e a maior competência técnica, e não estão sujeitos a quaisquer pressões ou incentivos, nomeadamente de ordem financeira, suscetíveis de influenciar a sua apreciação ou os resultados das suas atividades de verificação, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas atividades.
5. O organismo de avaliação da conformidade deve possuir os conhecimentos especializados, o equipamento e a infraestrutura necessários para realizar as atividades de verificação ou certificação para as quais foi acreditado.
6. O pessoal do organismo de avaliação da conformidade está sujeito ao sigilo profissional no que diz respeito a todas as informações obtidas no desempenho das atividades de verificação e certificação.
7. Sempre que o organismo de avaliação da conformidade subcontratar atividades específicas relacionadas com a verificação ou certificação ou recorrer a uma filial, assume plena responsabilidade pelas atividades executadas pelos subcontratantes ou filiais e avalia e controla as qualificações do subcontratante ou da filial e o trabalho por eles realizado.

Artigo 15.º

Procedimentos de acreditação

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

2. Cada Estado-Membro designa uma autoridade que deve manter uma lista atualizada dos organismos de avaliação da conformidade acreditados. As autoridades nacionais designadas disponibilizam a lista ao público num sítio Web oficial do governo.
3. Até 31 de março de cada ano, o organismo nacional de acreditação notifica à Comissão a lista dos organismos de avaliação da conformidade acreditados, juntamente com todos os dados de contacto pertinentes.
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo novos métodos e critérios para a acreditação dos organismos de avaliação da conformidade.

CAPÍTULO VIII

PODERES DELEGADOS E DE EXECUÇÃO

Artigo 16.º

Exercício da delegação

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

Artigo 17.º

Procedimento de comité

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

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 18.º

Relatório e revisão

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

Artigo 19

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.
2. O presente regulamento é aplicável a partir de [SP: inserir a data correspondente a 42 meses após a entrada em vigor do presente regulamento].
3. No entanto, o artigo 4.º, n.º 4, o artigo 4.º, n.º 5, o artigo 4.º, n.º 6, o artigo 7.º, n.º 4, o artigo 9.º, n.º 4, o artigo 11.º, n.º 6, o artigo 13.º, n.º 9, e o artigo 15.º, n.º 4, são aplicáveis a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

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

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

Contents

1.	CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA	2
1.1.	Denominação da proposta / iniciativa	2
1.2.	Domínio(s) de intervenção em causa	2
1.3.	A proposta / iniciativa refere-se:	2
1.4.	Objetivo(s)	2
1.4.1.	Objetivo(s) geral(is)	2
1.4.2.	Objetivo(s) específico(s)	2
1.4.3.	Resultados e impacto esperados	2
1.4.4.	Indicadores de desempenho	3
1.5.	Justificação da proposta / iniciativa	3
1.5.1.	Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa	3
1.5.2.	Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por "valor acrescentado da intervenção da União" o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.	4
1.5.3.	Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes	5
1.5.4.	Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados	6
1.5.5.	Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação	6
1.6.	Duração e impacto financeiro da proposta / iniciativa	6
1.7.	Métodos de execução orçamental previstos	7
2.	MEDIDAS DE GESTÃO	7
2.1.	Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações	7
2.2.	Sistema(s) de gestão e de controlo	8
2.2.1.	Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos	8
2.2.2.	Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar	8

2.2.3.	Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio "custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados") e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)	9
2.3.	Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades	9
3.	IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA.....	10
3.1.	Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s).....	10
3.2.	Impacto financeiro estimado nas dotações.....	11
3.2.1.	Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais	11
3.2.2.	Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais	14
3.2.3.	Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas	15
3.2.4.	Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual	17
3.2.5.	Participação de terceiros no financiamento.....	17
3.3.	Impacto estimado nas receitas.....	18

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta / iniciativa

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte

1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

Mobilidade e Transportes

1.3. A proposta / iniciativa refere-se:

- ☒ a uma nova ação
- ☐ a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto / ação preparatória ⁶⁷
- ☐ à prorrogação de uma ação existente
- ☐ à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra / uma nova ação

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

O objetivo geral do presente regulamento é incentivar a mudança de comportamentos tanto das empresas como dos utilizadores para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos serviços de transporte, através da adoção e utilização de dados comparáveis e fiáveis sobre as emissões de gases com efeito de estufa. A presente iniciativa contribuirá para o ODS 13 ("Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos"), o ODS 7 ("Garantir o acesso a fontes de energia fiáveis, sustentáveis e modernas para todos") e o ODS 12 ("Garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis").

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

O regulamento tem os seguintes objetivos específicos:

Assegurar a comparabilidade dos resultados da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte;

Facilitar a adoção da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte na prática comercial.

1.4.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta / iniciativa poderá ter nos beneficiários / grupos visados.

Espera-se que a proposta melhore a comparabilidade dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa partilhados na cadeia de transportes, através da utilização de uma metodologia de referência comum, de dados de entrada exatos e de uma comunicação inequívoca e clara.

Espera-se também que a proposta aumente a utilização da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa por parte dos operadores económicos e outras entidades pertinentes para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte.

⁶⁷

Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

1.4.4. *Indicadores de desempenho*

Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.

A eficácia do regulamento proposto, no que diz respeito ao objetivo específico n.º 1, será determinada com base em indicadores relacionados com a comparabilidade dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte:

número de bases de dados externas de valores por defeito sujeitas a controlo da qualidade,

número de entidades em processo de verificação dos dados e processos.

A eficácia do regulamento proposto, no que diz respeito ao objetivo específico n.º 2, será determinada com base em indicadores relacionados com a adoção da contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte:

número de empresas que contabilizam as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos serviços de transporte com base no presente regulamento,

número de entidades em processo de certificação de ferramentas técnicas de cálculo,

utilização das bases de dados centrais de valores por defeito (acesso ao sítio Web e pedidos),

número de entidades que utilizam as ferramentas de certificação.

1.5. **Justificação da proposta / iniciativa**

1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa*

A iniciativa estabelecerá um quadro regulamentar harmonizado para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, bem como regras específicas para estimular a sua aplicação em toda a cadeia de transporte multimodal. Inclui o seguinte:

uma metodologia de referência comum fornecida pela norma EN ISO 14083 que assegura que o cálculo das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte é efetuado de forma normalizada em todo o setor dos transportes,

uma abordagem harmonizada para os dados de entrada, incentivando a utilização de dados primários, permitindo dados modelizados, aumentando a fiabilidade, a acessibilidade e a adequação dos valores por defeito (valores por defeito para a intensidade das emissões e fatores de emissão de gases com efeito de estufa) e atenuando as variações entre os conjuntos de dados nacionais, regionais e setoriais,

métricas adequadas para gerar e partilhar os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa, bem como regras comuns em matéria de comunicação e transparência dos resultados da contabilização das emissões,

o apoio à aplicação da presente iniciativa em vários segmentos de transporte,

um sistema de verificação comum, proporcionado e fiável dos dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa gerados provenientes dos serviços de transporte e dos processos de cálculo subjacentes,

regras relativas ao desenvolvimento e à utilização de ferramentas técnicas de cálculo das emissões.

Todas estas disposições devem ser plenamente aplicáveis 42 meses após a entrada em vigor do presente regulamento.

A presente ficha financeira legislativa refere-se especificamente ao desenvolvimento e à gestão de um ambiente comum de valores por defeito, no âmbito da abordagem harmonizada para os dados de entrada. Estas tarefas serão executadas pela Agência Europeia do Ambiente (AEA), com o apoio do programa Horizonte Europa (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). As regras pormenorizadas relativas ao fornecimento de dados serão estipuladas nos respetivos atos delegados e nos futuros acordos com a AEA. O papel da AEA será o seguinte:

Criação e manutenção da base de dados central de valores por defeito para a intensidade das emissões;

Criação de uma base de dados de fatores de emissão de gases com efeito de estufa;

Controlo da qualidade das bases de dados de fatores de intensidade das emissões de terceiros.

- 1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por "valor acrescentado da intervenção da União" o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.*

Razões para uma ação a nível europeu (*ex ante*)

Ao estabelecer regras harmonizadas para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa a nível dos serviços de transporte, a presente iniciativa é particularmente relevante para as operações transfronteiriças entre os Estados-Membros da UE. Este nível de harmonização, relacionado com as escolhas metodológicas, os dados de entrada e as regras comuns de verificação, não pode ser eficazmente alcançado em toda a UE através de ações de cada Estado-Membro.

Valor acrescentado esperado da intervenção da UE (*ex post*)

Globalmente, o setor dos transportes da UE tem uma forte dimensão transfronteiriça, desempenhando um papel importante na livre circulação de pessoas e mercadorias no mercado interno da UE. A existência de serviços de transporte eficientes é fundamental para suprir a procura dos utilizadores dos transportes, apoiar o crescimento da economia da UE e preservar o estilo de vida dos cidadãos. Ao mesmo tempo, deve ser dada atenção aos desafios relacionados com os impactos ambientais dos transportes, que continuam a aumentar sobretudo devido ao aumento do tráfego de mercadorias e de passageiros na rede europeia. Por conseguinte, o presente regulamento é concebido como um elemento facilitador para a Comunidade dos Transportes facilitar a sua transição ecológica. A iniciativa contribuirá para criar condições de concorrência equitativas para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa entre todos os segmentos e modos de transporte e nas redes nacionais. Ao proporcionar uma maior transparência sobre o desempenho dos serviços de transporte e ao apoiar a utilização de dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa para fazer escolhas específicas em matéria de transportes, a iniciativa conduzirá à criação de incentivos para soluções mais sustentáveis e para a inovação. Quaisquer abordagens nacionais seriam altamente contraproducentes para a consecução destes objetivos, com um risco significativo de requisitos contraditórios

e de metodologias e dados incoerentes. Estas abordagens nacionais divergentes aumentariam os custos e criariam encargos desnecessários para as empresas que operam em diferentes Estados-Membros.

1.5.3. Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes

A CountEmissions EU é uma nova iniciativa que se baseia em vários esforços da Comissão Europeia e do setor para o estabelecimento de um quadro metodológico harmonizado. Entre 2011 e 2019, dois projetos consecutivos financiados pela UE, o Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET), no âmbito do sétimo programa-quadro, e o Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN), no âmbito do Horizonte 2020, analisaram o cálculo, a comunicação e a verificação das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, com o objetivo de desenvolver uma metodologia global. Estes esforços deram início a uma ação coordenada para estabelecer uma norma abrangente e adaptada ao nível da Organização Internacional de Normalização (ISO). Esta nova norma, referida como ISO 14083, foi publicada pela ISO em março de 2023 e como norma europeia equivalente EN ISO 14083:2023 pelo CEN. Baseia-se, entre outros instrumentos, na norma europeia EN 16258:2012 e no protocolo relativo aos gases com efeito de estufa.

Existem também metodologias específicas para a contabilização das emissões de gases com efeito de estufa nos diferentes segmentos do setor dos transportes, especialmente no transporte de mercadorias. Em muitos casos, fazem parte de programas mais amplos de transportes ecológicos ou de outras iniciativas que promovem atividades de transporte eficientes e hipocarbónicas. Entre estes contam-se, por exemplo, o quadro do Global Logistics Emissions Council (GLEC) liderado pelo setor, o programa público-privado SmartWay dos EUA e o programa de colaboração Topsector Logistics entre o Governo neerlandês e as empresas.

Além disso, existem várias metodologias e requisitos de contabilização das emissões específicos de cada modo, desenvolvidos pelos próprios setores ou lançados pelas autoridades públicas no âmbito de quadros legislativos específicos. No setor marítimo, por exemplo, existe o Clean Cargo Working Group, uma iniciativa entre empresas para o transporte em contentor por via marítima. Além disso, a Organização Marítima Internacional (OMI) adotou um sistema de recolha de dados relativos ao combustível para o transporte marítimo internacional, que exige que os navios recolham e comuniquem dados pertinentes a uma base de dados comum. No que diz respeito à aviação, o Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA), desenvolvido pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), fornece uma metodologia para calcular as emissões de CO₂ ao nível do voo. A OACI e a Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) também estabeleceram normas aplicáveis ao setor da aviação que determinam mais circunstanciadamente a forma como as emissões têm de ser comunicadas por passageiro e por tonelada de frete.

A nível nacional, o Código dos Transportes francês exige que todas as entidades que oferecem serviços de transporte no mercado (mercadorias e passageiros, incluindo todos os modos) calculem as emissões de gases com efeito de estufa para cada serviço com partida e/ou chegada a França, com base numa metodologia específica. O Código dos Transportes francês também prevê que os dados sobre as emissões sejam comunicados às partes pertinentes, que é o único requisito obrigatório deste tipo na UE.

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados

O regulamento proposto é um dos principais resultados tangíveis da Comunicação da Comissão sobre uma Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, que define a visão da UE para o sistema de transportes do futuro. A estratégia anunciou que a Comissão pretende estabelecer um quadro da UE para medir as emissões dos transportes e da logística (no âmbito da iniciativa emblemática 5, "Tarifar o carbono e proporcionar melhores incentivos aos utilizadores").

O regulamento criará sinergias com outros instrumentos do quadro regulamentar da UE aplicável aos quadros de redução das emissões, normas relativas aos combustíveis e às emissões, maior transparência para os utilizadores e reforço dos direitos dos consumidores. Estas ligações dizem respeito, em princípio, à utilização de dados de entrada e de metodologias de contabilização das emissões, bem como aos requisitos de comunicação inequívoca das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte. São eles: Regulamento (UE) 2015/757, Diretiva 2003/87/CE, Comunicação COM(2021) 550, Diretiva COM(2022) 222, proposta de regulamento COM(2021) 561, proposta de regulamento COM(2021) 562, Regulamento (UE) 2019/1242, Regulamento (UE) 2019/631 e Diretiva 2005/29/CE.

A proposta é compatível com o quadro financeiro plurianual. As tarefas confiadas à AEA exigirão um acordo de contribuição que abranja o período inicial de aplicação do regulamento até 2027, bem como a subsequente atribuição de recursos a longo prazo para manter e atualizar as bases de dados de valores por defeito e organizar os controlos da qualidade das bases de dados de prestadores terceiros.

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

A grande maioria das implicações orçamentais da presente proposta são abordadas no âmbito da presente ficha financeira legislativa. Em termos de despesas, o impacto orçamental específico da presente iniciativa limita-se às dotações para os recursos humanos e ao desenvolvimento do sistema informático necessário para apoiar a criação e a manutenção das bases de dados e os controlos da qualidade das bases de dados de terceiros. Estas novas funções da AEA adquirirão pouco a pouco carácter permanente, mas não haverá lugar à diminuição das funções atuais nem a uma eliminação gradual de parte dessas funções. A necessidade de recursos adicionais após o período de implementação, ou seja, a partir de 2028, será tida em conta no contexto da próxima avaliação dos recursos da AEA e coberta pela subvenção da UE a favor da Agência (através de uma redução compensatória, se for caso disso, das despesas programadas no âmbito do LIFE ou de outras rubricas orçamentais aplicáveis ao financiamento da AEA), sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

1.6. Duração e impacto financeiro da proposta / iniciativa

☐ **duração limitada**

- ☐ em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- ☐ Impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e entre AAAA e AAAA para as dotações de pagamento.
- ☒ duração ilimitada
- aplicação com um período de arranque entre 2025 e 2027,

- seguida de uma operação em grande escala, quando as tarefas forem incluídas no novo mandato da AEA.

1.7. Métodos de execução orçamental previstos ⁶⁸

☐ **Gestão direta** pela Comissão:

- ☐ pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União;
- ☐ pelas agências de execução.

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

☒ **Gestão indireta** por delegação de tarefas de execução orçamental:

- ☐ em países terceiros ou nos organismos por estes designados;
- ☐ em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
- ☐ no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;
- ☒ nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro;
- ☐ em organismos de direito público;
- ☐ em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas;
- ☐ em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
- ☐ a pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.

– Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção "Observações".

Observações

N/A

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

A Comissão será globalmente responsável pela aplicação do regulamento proposto, bem como pela apresentação de relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a sua aplicação e cumprimento.

A AEA apresentará regularmente relatórios sobre a execução dos acordos de contribuição e das ações conexas.

Os dados têm de ser recolhidos a partir de diferentes fontes, incluindo junto das autoridades dos Estados-Membros. A coordenação das atividades de recolha de dados é assegurada pela AEA.

⁶⁸

Para mais explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o sítio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

Os serviços da Comissão monitorizarão a execução e a eficácia desta iniciativa através de várias ações e de um conjunto de indicadores principais que medirão os progressos realizados na consecução dos objetivos. Cinco anos após a data de aplicação da legislação, os serviços da Comissão devem proceder a uma avaliação, a fim de verificar em que medida os objetivos da iniciativa foram alcançados.

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. *Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A Comissão será assistida pela AEA na aplicação das disposições do regulamento, nomeadamente no que diz respeito ao desenvolvimento e manutenção da base de dados central de valores por defeito para a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa, à criação de uma base de dados de fatores de emissão de gases com efeito de estufa e ao controlo da qualidade das bases de dados de terceiros. A AEA está em melhor posição para executar estas tarefas a nível da UE, uma vez que requerem conhecimentos especializados sólidos no domínio da gestão e harmonização de dados ambientais, bem como um conhecimento profundo de questões técnicas complexas relacionadas com as emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte, o que justifica a modalidade de gestão indireta. As estratégias de controlo da DG Mobilidade e Transportes acompanharão a aplicação do regulamento e os seus resultados. A DG Ambiente, no contexto da sua supervisão das entidades descentralizadas, e a AEA aplicarão as suas respetivas estratégias de controlo a estas despesas.

2.2.2. *Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

Embora a Comissão seja globalmente responsável pela aplicação do regulamento proposto, bem como pela apresentação de relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e o cumprimento, a AEA será responsável pela execução das atividades e das operações indicadas e pela aplicação do seu quadro de controlo interno. Será necessário desenvolver ferramentas e módulos informáticos e efetuar controlos da qualidade das bases de dados de terceiros.

Cabe à AEA, um organismo autónomo da UE, criar os sistemas de controlo adequados para assegurar a conformidade com os cinco objetivos de controlo interno, nomeadamente a legalidade e a regularidade, o desempenho das suas operações, a prevenção de fraudes, a preservação dos ativos e a comunicação de informações verdadeiras e apropriadas. Os recursos suplementares colocados à disposição da AEA serão abrangidos pelo seu sistema de controlo interno, que está harmonizado com as normas internacionais pertinentes e que inclui controlos específicos destinados a prevenir conflitos de interesses e assegurar a proteção dos denunciantes.

Enquanto agência descentralizada, a DG Ambiente aplicará os controlos relacionados com a sua supervisão da AEA. Não foram identificados riscos específicos relacionados com a execução do orçamento adicional a conceder à AEA.

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio "custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados") e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

Espera-se que o risco de erro no momento do pagamento e no momento do encerramento permaneça abaixo de 2 %.

A AEA é plenamente responsável pela execução do seu orçamento, enquanto a DG Ambiente é responsável pelo pagamento regular das contribuições estabelecidas pela autoridade orçamental. As funções adicionais resultantes do regulamento proposto não deverão gerar controlos adicionais significativos. Por conseguinte, espera-se que o custo do controlo suportado pela DG MOVE (medido por referência ao valor dos fundos geridos) e pela DG Ambiente permaneça estável.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, a título da estratégia antifraude.

Para além dos controlos decorrentes da estratégia de controlo referida acima, a ação está sujeita ao controlo do Serviço de Auditoria Interna, na sua qualidade de auditor interno da Comissão e das agências descentralizadas, e do Tribunal de Contas Europeu, na sua qualidade de auditor externo das instituições da UE.

Os acordos de contribuição entre a Comissão e a AEA incluirão disposições específicas para assegurar que os auditores e, se necessário, as autoridades de investigação (Procuradoria Europeia, OLAF) têm acesso sem restrições às informações necessárias. Também incluirão as disposições necessárias para assegurar que a Comissão é informada atempadamente de qualquer problema que possa prejudicar a execução das ações.

A Comissão mantém uma estratégia antifraude sólida, a CAFS, que, atualmente, está em processo de revisão. A DG Mobilidade e Transportes/DG Ambiente complementa esta estratégia com estratégias antifraude locais que abrangem as atividades da sua respetiva competência.

Cabe à AEA, um organismo autónomo da UE, manter uma estratégia antifraude e assegurar a proteção dos interesses da UE.

O regulamento proposto contém disposições que visam especificamente a prevenção de fraudes e irregularidades. Os organismos de avaliação da conformidade responsáveis pela verificação terão de ser acreditados pelos organismos nacionais de acreditação. A verificação dos dados e processos de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa deve basear-se em regras de avaliação da conformidade específicas estabelecidas pela UE através do direito derivado e ser efetuada por um verificador acreditado pelos organismos nacionais de acreditação designados pelos Estados-Membros nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesas	Participação			
	Número	DD/DND ⁶⁹	dos países da EFTA ⁷⁰	de países candidatos e países candidatos potenciais ⁷¹	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
1	02 20 04 01	Diferenciadas	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesas	Participação			
	Número	DD/DND.	dos países EFTA	de países candidatos e países candidatos potenciais	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

⁶⁹ DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

⁷⁰ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁷¹ Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto financeiro estimado nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

- ☐ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais.
- ☒ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	1	Mercado Único, Inovação e Digital
--	---	-----------------------------------

DG MOVE			Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL
• Dotações operacionais						
Rubrica orçamental 02 20 04 01	Autorizações	(1a)	0,600			0,600
	Pagamentos	(2 a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos ⁷²						
Rubrica orçamental		(3)				
TOTAL das dotações para a DG MOVE	Autorizações	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Pagamentos	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

A necessidade de recursos adicionais da AEA entre 2028 e 2050, estimada em 1 ETC (disponível durante todo o período indicado) e 6,3 milhões de EUR (cobrindo os custos durante todo o período indicado), será tida em conta no contexto da avaliação em curso dos recursos da AEA e coberta pela subvenção da UE a favor da Agência (através de uma redução compensatória, se for caso disso, das despesas programadas no âmbito do LIFE ou de outras rubricas orçamentais aplicáveis ao financiamento da AEA), sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

⁷²

Assistência técnica e / ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e / ou ações da UE (antigas rubricas "BA"), bem como investigação direta e indireta.

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,600			0,600
	Pagamentos	(5)	0,200	0,200	0,200	0,600
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)				
TOTAL das dotações da RUBRICA 1 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	0,600			0,600
	Pagamentos	=5+ 6	0,200	0,200	0,200	0,600

Se o impacto da proposta/iniciativa incidir sobre mais de uma rubrica operacional, repetir a secção acima:

• TOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	(4)								
	Pagamentos	(5)								
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		(6)								
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (quantia de referência)	Autorizações	=4+ 6								
	Pagamentos	=5+ 6								

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	"Despesas administrativas"
--	----------	----------------------------

Esta secção deve ser preenchida com "dados orçamentais de natureza administrativa" a inserir em primeiro lugar no [anexo da ficha financeira legislativa](#) (anexo V da decisão da Comissão que estabelece as regras internas sobre a execução da secção "Comissão" do orçamento geral da União Europeia), que é carregado na base DECIDE para efeitos das consultas interserviços.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
DG MOVE									
• Recursos humanos									
• Outras despesas administrativas									
TOTAL da DG<....>	Dotações								

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	0,600			0,600
	Pagamentos	0,200	0,200	0,200	0,600

A necessidade de recursos adicionais da AEA entre 2028 e 2050, estimada em 1 ETC (disponível durante todo o período indicado) e 6,3 milhões de EUR (cobrindo os custos durante todo o período indicado), será tida em conta no contexto da avaliação em curso dos recursos da AEA e

coberta pela subvenção da UE a favor da Agência (através de uma redução compensatória, se for caso disso, das despesas programadas no âmbito do LIFE ou de outras rubricas orçamentais aplicáveis ao financiamento da AEA), sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais

Indicar os objetivos e as realizações			Ano N		Ano N+1		Ano N+2		Ano N+3		Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)						TOTAL	
	REALIZAÇÕES																	
	Tipo 73	Custo médio	º Z	Custo	º Z	Custo	º Z	Custo	º Z	Custo	º Z	Custo	º Z	Custo	º Z	Custo	Número total	Custo total
↓																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 74...																		
– Realização																		
– Realização																		
– Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2...																		
– Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 2																		
TOTAIS																		

73 As realizações dizem respeito aos produtos a fornecer e aos serviços a prestar (por exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

74 Tal como descrito no ponto 1.4.2. "Objetivo(s) específico(s)..."

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

- ☒ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- ☐ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁷⁵	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	TOTAL
--	------------------------	------------	------------	------------	---	-------

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas administrativas								
Subtotal RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								

Com exclusão da RUBRICA 7 ⁷⁶ do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa								
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

As dotações relativas aos recursos humanos e outras despesas administrativas necessárias serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e / ou reafetadas na DG e, se necessário, pelas eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

⁷⁵ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

⁷⁶ Assistência técnica e / ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e / ou ações da UE (antigas rubricas "BA"), bem como investigação direta e indireta.

3.2.3.1. Necessidades estimadas de recursos humanos

- ☒ A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- ☐ A proposta / iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo completo

	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
20 01 02 01 (Sede e Representações da Comissão)							
20 01 02 03 (nas delegações)							
01 01 01 01 (investigação indireta)							
01 01 01 11 (investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC) ⁷⁷							
20 02 01 (AC, PND e TT da dotação global)	0	0	0				
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	– na sede						
	– nas delegações						
01 01 01 02 (AC, PND e TT – investigação indireta)							
01 01 01 12 (AC, TT e PND – Investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
TOTAL	0						

XX corresponde ao domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e / ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

⁷⁷ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

⁷⁸ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas "BA").

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

A proposta / iniciativa:

- ☒ pode ser integralmente financiada por meio da reafetação de fundos no quadro da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP).

A presente ação é financiada pela rubrica orçamental relativa ao apoio à política dos transportes (02 20 04 01) que, entre outros aspetos, apoia atividades de desenvolvimento e manutenção de ferramentas e bases de dados informáticas comuns e a recolha dos dados necessários para o setor dos transportes. A necessidade de recursos adicionais da AEA a partir de 2028 (1 ETC) será tida em conta no contexto da avaliação em curso dos recursos da AEA, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

- ☐ requer o recurso à margem não afetada na rubrica em causa do QFP e / ou o recurso a instrumentos especiais tais como definidos no Regulamento QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes, bem como os instrumentos cuja utilização é proposta.

- ☐ requer uma revisão do QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

A proposta / iniciativa:

- ☒ não prevê o cofinanciamento por terceiros
- ☐ prevê o seguinte cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁷⁹	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

⁷⁹

O ano N é o do início da aplicação da proposta / iniciativa.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- ✓ A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.
- ☐ A proposta / iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - ☐ nos recursos próprios
 - ☐ noutras receitas
 - indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas ☐

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta / iniciativa ⁸⁰						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo								

Relativamente às receitas que serão "afetadas", especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

--

Outras observações (p. ex., método / fórmula de cálculo do impacto nas receitas ou quaisquer outras informações).

⁸⁰

No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.