



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2023
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2023/0265 (COD)

11722/23
ADD 3

TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	12 Ιουλίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2023) 446 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο Πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2023) 446 final.

σνημμ.: SWD(2023) 446 final

Στρασβούργο, 11.7.2023
SWD(2023) 446 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

[...]

που συνοδεύει το έγγραφο

Πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου

σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές

{COM(2023) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -
{SWD(2023) 447 final}

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί αποτελεί πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Η οδηγία 96/53/ΕΚ ορίζει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των βαρέων οχημάτων που δραστηριοποιούνται εντός της ΕΕ. Με τη θέσπιση αυτών των κοινών προτύπων, η οδηγία είχε ως στόχο να διασφαλίσει ότι τα βαρέα οχήματα δεν υπερβαίνουν τα όρια που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια, τις υποδομές και το περιβάλλον και ότι οι οδικοί μεταφορείς μπορούν να ανταγωνίζονται επί ίσοις όροις στην εσωτερική αγορά. Οι επακόλουθες στοχευμένες τροποποιήσεις της οδηγίας αποσκοπούσαν στη βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης των οδικών μεταφορών. Αυτό έγινε με την εισαγωγή ορισμένων παρεκκλίσεων από τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων, προκειμένου να ενθαρρυνθεί η υιοθέτηση συστημάτων μετάδοσης κίνησης με εναλλακτικά καύσιμα, να βελτιωθεί η αεροδυναμική των οχημάτων και να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Η οδηγία υποβλήθηκε σε εκ των υστέρων αξιολόγηση που διενεργήθηκε παράλληλα με την εκτίμηση επιπτώσεων. Από την αξιολόγηση διαπιστώθηκε ότι η οδηγία πέτυχε εν μέρει μόνο τους στόχους της. Ενώ διευκόλυε τις διασυνοριακές μεταφορές και εξάλειψε ορισμένα τεχνικά εμπόδια, οι εθνικές παρεκκλίσεις και οι ασάφειες σε ορισμένες διατάξεις δημιούργησαν αποκλίνοντες εθνικούς κανόνες και πρακτικές και κατακερμάτισαν την εσωτερική αγορά, ιδίως όσον αφορά τη χρήση βαρύτερων βαρέων οχημάτων και ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων (EMS - μακρύτεροι και/ή βαρύτεροι συνδυασμοί κανονικών μονάδων οχημάτων). Το συνονθύλευμα των εθνικών κανόνων και παρεκκλίσεων, μαζί με τις διμερείς ρυθμίσεις μεταξύ ορισμένων κρατών μελών, δημιούργησαν νομική αβεβαιότητα ως προς τους κανόνες που ισχύουν για τις διασυνοριακές μεταφορές και κατέστησαν την επιβολή αναποτελεσματική και ασυνεπή. Η οδηγία είχε πολύ περιορισμένο αντίκτυπο στη βιωσιμότητα, καθώς φάνηκαν ανεπαρκή τα κίνητρα για την υιοθέτηση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών (π.χ. πρόσθετο βάρος για την ενσωμάτωση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών) και αεροδυναμικών διατάξεων (π.χ. πρόσθετο μήκος για την ενσωμάτωση οπίσθιων αεροτομών). Επίσης, η οδηγία εν μέρει δεν προώθησε αποτελεσματικά τις διατροφικές μεταφορές, κυρίως λόγω εσωτερικών και εξωτερικών ασυνεπειών της οδηγίας, όπως η ασυνέπεια με την οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές.

Χωρίς ενωσιακή δράση, η ασυνεπής εφαρμογή και η ανεπαρκής επιβολή της οδηγίας θα συνεχιστεί και οι κανονιστικοί περιορισμοί στην καινοτομία και η αναντιστοιχία με τις τεχνολογικές εξελίξεις θα παρεμποδίζουν την ανάπτυξη οχημάτων και επιχειρησιακών συστημάτων που είναι πιο αποτελεσματικά, βιώσιμα και συμβατά με άλλους τρόπους μεταφοράς. Δεδομένης της διασυνοριακής διάστασης των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων των εμπορικών οδικών μεταφορών, η βελτίωση της οδηγίας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν έχει σαφή σημασία για την ΕΕ.

Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και τους στόχους της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, η παρούσα πρωτοβουλία στοχεύει στη βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης των οδικών μεταφορών με βαρέα οχήματα και στη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων και του θεμιτού ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά οδικών μεταφορών. Αυτό θα πρέπει να επιτευχθεί με: α) την άρση των εμποδίων για την υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών και διατάξεων εξοικονόμησης ενέργειας και την παροχή κινήτρων για τις διατροφικές μεταφορές, β) την εναρμόνιση των κανόνων για τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις των βαρέων οχημάτων στις διασυνοριακές μεταφορές, και γ) τη βελτίωση της επιβολής των κανόνων. Η αναθεωρημένη οδηγία προβλέπει ένα σταθερό και καταλληλότερο ρυθμιστικό πλαίσιο που λαμβάνει υπόψη τις ειδικές ανάγκες των διαφόρων τύπων μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα υψηλό επίπεδο ασφάλειας, την προστασία των υποδομών και την ανάγκη μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου και των εκπομπών ρύπων από το σύστημα μεταφορών.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Η αξιολόγηση της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις επιβεβαιώνει την προστιθέμενη αξία της δράσης της ΕΕ για τη θέσπιση κοινών προτύπων για τα βαρέα οχήματα που κυκλοφορούν στους δρόμους της ΕΕ. Ωστόσο, οι ελλείψεις της οδηγίας, όπως τα νομικά κενά και τα παρωχημένα πρότυπα, παρεμποδίζουν την ευρεία ανάπτυξη τεχνολογιών απανθρακοποίησης και τη βελτίωση της επιχειρησιακής απόδοσης στις διασυνοριακές μεταφορές. Η έλλειψη συντονισμένης δράσης της ΕΕ οδηγεί σε περαιτέρω κατακερματισμό της αγοράς, στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και μεροληπτικές πρακτικές ελέγχου. Όλα αυτά αποδυναμώνουν τα κίνητρα για την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών και ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών. Οι πρωτοβουλίες σε εθνικό, τοπικό και τομεακό επίπεδο δεν επαρκούν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων σε επίπεδο ΕΕ και των υποκείμενων αιτιών τους ούτε για την ουσιαστική συμβολή στην επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης. Η αναθεώρηση της οδηγίας δεν θίγει το προνόμιο των κρατών μελών να αναπτύσσουν λύσεις προσαρμοσμένες σε συγκεκριμένες υποδομές και τοπικές συνθήκες.

B. Λύσεις

Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Αν όχι, γιατί;

Έχουν σχεδιαστεί τρεις επιλογές πολιτικής (ΕΠ-Α, ΕΠ-Β, ΕΠ-Γ) για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και των αιτιών τους, όπως εντοπίστηκαν κατά την αξιολόγηση και την εκτίμηση επιπτώσεων. Όλες οι επιλογές πολιτικής περιλαμβάνουν μέτρα απανθρακοποίησης, εναρμόνισης και επιβολής που βοηθούν στην επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας, αν και με διαφορετικό επίπεδο αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας.

Η **ΕΠ-Α** περιλαμβάνει επτά μέτρα πολιτικής που είναι κοινά για όλες τις επιλογές πολιτικής. Εναρμονίζει τους όρους για τις διασυνοριακές μεταφορές με βαρύτερα και/ή μακρύτερα οχήματα (οχήματα 44 τόνων και EMS) μεταξύ κρατών μελών που επιτρέπουν τα οχήματα αυτά στην επικράτειά τους σύμφωνα με εθνικές παρεκκλίσεις. Με την αύξηση των ορίων βάρους και μήκους για την ενσωμάτωση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, διασφαλίζει ότι τα βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών δεν χάνουν ωφέλιμο φορτίο σε σύγκριση με τα συμβατικά βαρέα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης, γεγονός το οποίο παρέχει κίνητρα για την υιοθέτηση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών. Διευκολύνει επίσης τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μεγάλου ύψους στις διατροφικές μεταφορές. Τέλος, ενισχύει σε κάποιο βαθμό την επιβολή με τον καθορισμό ελάχιστου αριθμού ελέγχων ανά εκατομμύριο οχηματοχιλιόμετρων και παρέχει ελάχιστες απαιτήσεις για τα κράτη μέλη που επιθυμούν να εφαρμόσουν πολιτικές ευφυούς πρόσβασης, ώστε να διασφαλιστεί η εναρμόνιση και η διαλειτουργικότητα των εν λόγω συστημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ.

Η **ΕΠ-Β** υποστηρίζει περαιτέρω τη μετάβαση σε στόλους βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών μέσω οικονομικών κινήτρων, όπως η παροχή πρόσθετης ικανότητας φόρτωσης για τα βαρέα οχήματα με συστήματα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών ή τα βαρέα οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές (χωρίς εμπορευματοκιβώτια). Αυτή η επιλογή πολιτικής εισάγει την ημερομηνία-στόχο πέραν της οποίας τα βαρύτερα βαρέα οχήματα (44 τόνων), τα οποία επιτρέπονται από την ΕΠ-Α για χρήση σε διασυνοριακές μεταφορές, πρέπει να έχουν μηδενικές εκπομπές, αλλά μπορούν να κυκλοφορούν σε ολόκληρη την ΕΕ. Η ΕΠ-Β εναρμονίζει τις απαιτήσεις αδειοδότησης και τις διοικητικές διαδικασίες για τις διασυνοριακές μεταφορές με ορισμένα μακρύτερα/βαρύτερα οχήματα (π.χ. για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων) και εισάγει υποχρεωτικό εξοπλισμό ελέγχου βάρους [δηλαδή σύστημα ζύγισης εν κινήσει (WIM)] που θα εγκατασταθεί στις οδικές υποδομές για αποτελεσματικότερη επιβολή.

Η **ΕΠ-Γ** στοχεύει στο υψηλότερο επίπεδο εναρμόνισης, απανθρακοποίησης και επιβολής, αλλά απαιτεί ισχυρότερη ρυθμιστική δράση της ΕΕ από τις δύο άλλες επιλογές. Επεκτείνει σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ τον επιχειρησιακό τομέα των EMS, τα οποία πρέπει να έχουν μηδενικές εκπομπές και/ή να συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές, και ταυτόχρονα επιβάλλει υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας οχημάτων και αυστηρότερες απαιτήσεις προσόντων οδηγού. Αυτή η επιλογή πολιτικής συνεπάγεται το υψηλότερο κόστος συντήρησης των υποδομών για τις αρχές των κρατών μελών και επιβάλλει πρόσθετο κόστος συμμόρφωσης στους μεταφορείς που χρησιμοποιούν αρθρωτά συστήματα.

Με βάση τη σύγκριση των επιλογών πολιτικής όσον αφορά την αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα, τη συνοχή, την επικουρικότητα και την αναλογικότητα, **προτιμώμενη επιλογή είναι η ΕΠ-Β**. Προβλέπει τη σωστή ισορροπία μεταξύ της αποτελεσματικής επίτευξης των επιθυμητών στόχων, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι τα μέτρα που προτείνονται στο πλαίσιο αυτής της επιλογής πολιτικής δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία για την αποτελεσματική επίλυση του προβλήματος.

Ποιες απόψεις διατύπωσαν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη; Ποιο μέρος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Τα ενδιαφερόμενα μέρη υποστήριξαν ευρέως τα κοινά μέτρα όλων των επιλογών πολιτικής, στα οποία περιλαμβάνονται η αύξηση των μέγιστων βαρών και των μέγιστων διαστάσεων των βαρέων οχημάτων για την αντιστάθμιση του βάρους και του μεγέθους των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών και η έγκριση διασυνοριακών μεταφορών με βαρύτερα/μακρύτερα οχήματα μεταξύ γειτονικών κρατών μελών που επιτρέπουν τα ίδια πρότυπα. Οι αρχές και οι εκπρόσωποι του κλάδου θεώρησαν τα συγκεκριμένα μέτρα, καθώς και την εναρμόνιση του μήκους φόρτωσης των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων και τον καθορισμό ελάχιστου επιπέδου ελέγχων του βάρους των βαρέων οχημάτων, ως τα σημαντικότερα μέτρα για την απανθρακοποίηση, την εναρμόνιση και την επιβολή. Ωστόσο, ορισμένα κράτη μέλη και ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα των σιδηροδρομικών/διατροφικών μεταφορών ήταν κάπως αρνητικοί στο να επιτραπούν οι διασυνοριακές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων με βαρύτερα/μακρύτερα βαρέα οχήματα (υποστηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από την ΕΠ-Γ) λόγω ανησυχιών σχετικά με τον αντίκτυπο στην οδική υποδομή και την πιθανή στροφή από τις σιδηροδρομικές στις οδικές μεταφορές. Τα ενδιαφερόμενα μέρη επικρότησαν ιδιαίτερα τα πρόσθετα κίνητρα οικολογικού προσανατολισμού που περιλαμβάνονται στην ΕΠ-Β, όπως το να επιτρέπεται μέγιστο πρόσθετο βάρος 4 τόνων ανεξάρτητα από το βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών και να μπορούν να χρησιμοποιούνται τα ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα ως διατροφικές μονάδες φόρτωσης. Τα ενδιαφερόμενα μέρη υποστήριξαν επίσης σθεναρά την εναρμόνιση και απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών σχετικά με τις άδειες για τις μη κανονικές μεταφορές (στην ΕΠ-Β).

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Η ΕΠ-Β αναμένεται να επιφέρει εξοικονόμηση κόστους προσαρμογής (σχετικά με τη συντήρηση των οδικών υποδομών) για τις **εθνικές δημόσιες αρχές**, η οποία εκτιμάται σε 3 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050. Η εξοικονόμηση κόστους οφείλεται στη μείωση του αριθμού των διαδρομών σε σχέση με το βασικό σενάριο (λόγω της αύξησης του ωφέλιμου φορτίου), στη στροφή από τις αμιγώς οδικές στις διατροφικές μεταφορές και στη μείωση της συχνότητας και της σοβαρότητας των πρακτικών υπερφόρτωσης. Επιπλέον, η εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τις εθνικές δημόσιες αρχές εκτιμάται σε 22,8 δισεκατομμύρια EUR. Αυτό οφείλεται στην εφαρμογή συστημάτων μονοαπευθυντικής θυρίδας σε εθνικό επίπεδο και, επομένως, στην εξοικονόμηση κόστους όσον αφορά την επεξεργασία των αιτήσεων αδειών και τη μείωση του αριθμού των μη αυτόματων / οδικών ελέγχων που καθίσταται δυνατή με τα συστήματα WIM. Η συνολική εξοικονόμηση κόστους για τις εθνικές δημόσιες αρχές εκτιμάται σε 25,8 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050.

Οι **οδικοί μεταφορείς** θα επωφεληθούν από εξοικονόμηση κόστους προσαρμογής που εκτιμάται σε 42,8 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050. Αυτό συνδέεται με τη μείωση του λειτουργικού κόστους και τον μειωμένο χρόνο που απαιτείται για τη συνεργασία με τις δημόσιες αρχές όσον αφορά τους μη αυτόματους / οδικούς ελέγχους βάρους. Η μείωση του λειτουργικού κόστους οφείλεται στην αύξηση του μέσου ωφέλιμου φορτίου και στη μείωση του αριθμού των διαδρομών (λόγω του πρόσθετου μήκους και βάρους για την ενσωμάτωση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, της εναρμόνισης του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους για βαρέα οχήματα 5 και 6 αξόνων στις διασυνοριακές μεταφορές, της δυνατότητας διασυνοριακών μεταφορών με οχήματα 44 τόνων και EMS μεταξύ των κρατών μελών που το επιτρέπουν και της εναρμόνισης του μήκους φόρτωσης των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων), καθώς και στη στροφή από αμιγώς οδικές σε διατροφικές μεταφορές (λόγω της ευθυγράμμισης του

ορισμού των διατροφικών μεταφορών με την οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές). Επιπλέον, οι οδικοί μεταφορείς επωφελούνται από την κατάργηση των αδειών για τη χρήση υψηλότερων φορτηγών με σκοπό την ενσωμάτωση εμπορευματοκιβωτίων μεγάλου ύψους στις διατροφικές μεταφορές (3,2 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένα ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050) και από τη μείωση του χρόνου που απαιτείται για την κατάρτιση και την υποβολή αιτήσεων για την έκδοση ειδικών αδειών για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων (1,2 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένα ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050) που καθίσταται δυνατή με την εφαρμογή των αρχών της μονοαπευθυντικής θυρίδας σε εθνικό επίπεδο και την ψηφιοποίηση των εγγράφων. Η συνολική εξοικονόμηση κόστους για τους οδικούς μεταφορείς εκτιμάται σε 47,3 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050.

Η ΕΠ-B αναμένεται να οδηγήσει σε εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους για τις εκπομπές CO₂ (εκτιμάται σε 3,5 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050), τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων (2,1 δισεκατομμύρια EUR) και τις εκπομπές θορύβου (0,7 δισεκατομμύρια EUR). Αυτό οφείλεται στη μεγαλύτερη χρήση βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, στη στροφή προς τις διατροφικές μεταφορές και στη μείωση του αριθμού των διαδρομών (λόγω του αυξημένου ωφέλιμου φορτίου). Η ΕΠ-B αναμένεται επίσης να οδηγήσει σε μείωση του εξωτερικού κόστους των θανάτων από ατυχήματα κατά περίπου 0,9 δισεκατομμύρια EUR, χάρη στη στροφή προς τις διατροφικές μεταφορές και τη μείωση του αριθμού των διαδρομών.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Η ΕΠ-B αναμένεται να οδηγήσει σε κόστος προσαρμογής για τις **εθνικές δημόσιες αρχές**, το οποίο εκτιμάται σε 4,3 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένο ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050. Καλύπτει τη συντήρηση των οδικών υποδομών λόγω του πρόσθετου επιτρεπόμενου βάρους για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, την επικαιροποίηση του καταλόγου γεφυρών και σηράγγων, την υλοποίηση της αρχής της μονοαπευθυντικής θυρίδας σε εθνικό επίπεδο και την ανάπτυξη συστημάτων ζύγισης εν κίνησει κάθε 300 km στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Επιπλέον, οι εθνικές δημόσιες αρχές θα αντιμετωπίσουν διοικητικό κόστος ύψους 16,4 εκατ. EUR για τη συντήρηση και τη διαχείριση των συστημάτων μονοαπευθυντικής θυρίδας σε εθνικό επίπεδο. Το συνολικό κόστος για τις εθνικές δημόσιες αρχές εκτιμάται σε 4,4 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένο ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050. Συνολικά, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος και την εξοικονόμηση κόστους, η ΕΠ-B έχει ως αποτέλεσμα την **καθαρή εξοικονόμηση κόστους για τις εθνικές δημόσιες αρχές** ύψους 21,5 δισεκατομμυρίων EUR.

Για τους **οδικούς μεταφορείς**, η ΕΠ-B αναμένεται να οδηγήσει σε κόστος προσαρμογής που εκτιμάται σε 2,1 δισ. EUR λόγω της μείωσης των πρακτικών υπερφόρτωσης. Οι μεταφορείς που χρησιμοποιούσαν στο παρελθόν υπερφορτωμένα φορτηγά θα πρέπει πλέον να συμμορφώνονται με τα όρια βάρους και θα απαιτούνται περισσότερα οχηματοχιλιόμετρα για τη μεταφορά της ίδιας ποσότητας εμπορευμάτων. Αυτό θα επηρεάσει τους μεταφορείς που δραστηριοποιούνταν κατά παράβαση των ορίων. Η ΕΠ-B έχει ως αποτέλεσμα **καθαρή εξοικονόμηση κόστους για τους οδικούς μεταφορείς** που εκτιμάται σε 45,1 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050.

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα των ΜΜΕ, οι οποίες αποτελούν τη μεγάλη πλειονότητα του τομέα των εμπορικών οδικών μεταφορών (99 % των οδικών μεταφορέων είναι ΜΜΕ). Ειδικότερα, οι ΜΜΕ που δραστηριοποιούνται στις διασυνοριακές και στις διατροφικές μεταφορές, θα επωφεληθούν από μέτρα που συμβάλλουν στη βελτίωση της επιχειρησιακής και ενεργειακής απόδοσης και διευκολύνουν τη μετάβαση στις μεταφορές μηδενικών εκπομπών. **Η καθαρή εξοικονόμηση κόστους για τους οδικούς μεταφορείς** εκτιμάται σε 45,1 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένη ως παρούσα αξία για την

περίοδο εκτίμησης 2025-2050.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις;

Το συνολικό κόστος για τις εθνικές δημόσιες αρχές εκτιμάται σε 4,3 δισεκατομμύρια EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφρασμένο ως παρούσα αξία για την περίοδο εκτίμησης 2025-2050. Το κύριο στοιχείο κόστους της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής (περίπου 96 % του συνολικού κόστους) για τις διοικήσεις των κρατών μελών αφορά κόστος προσαρμογής που συνδέεται με τη συντήρηση των υποδομών. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη τόσο του κόστους όσο και της εξοικονόμησης κόστους, η ΕΠ-B αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα **καθαρή εξοικονόμηση κόστους για τις εθνικές δημόσιες αρχές** ύψους 21,5 δισεκατομμυρίων EUR.

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Η πρωτοβουλία μπορεί επίσης να συμβάλει στην άμβλυση του οξύτατου προβλήματος της έλλειψης επαγγελματιών οδηγών, ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Οι μεταφορές με βαρύτερα/μακρύτερα οχήματα που παρέχουν τη δυνατότητα μεταφοράς της ίδιας ποσότητας φορτίου με λιγότερες διαδρομές ανά όχημα, αποτελεσματικότερους καθ' οδόν ελέγχους και ταχύτερες διοικητικές διαδικασίες για τις μη κανονικές μεταφορές θα συμβάλουν στη βελτιστοποίηση της χρήσης του χρόνου εργασίας των οδηγών και της χρήσης των οχημάτων. Επιπλέον, η υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών εξοπλισμένων με τα πλέον πρόσφατα πρότυπα ασφάλειας και βελτιωμένη άνεση στους θαλάμους οδήγησης μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της εικόνας του επαγγέλματος και στην προσέλκυση νέων ατόμων και γυναικών για να εργαστούν στον κλάδο.

Αναλογικότητα

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής εκτιμάται ότι είναι η αναλογικότερη επιλογή προς ό,τι είναι απαραίτητο για την επίτευξη των συνολικών στόχων πολιτικής.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Στο παρόν στάδιο δεν έχει προγραμματιστεί επανεξέταση.