



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 8 Νοεμβρίου 2023
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2023/0396 (COD)

15200/23
ADD 3

TRANS 488
CODEC 2083
IA 294

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	7 Νοεμβρίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2023) 352 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο πρόταση για ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά το πλαίσιο στήριξης για τις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές και του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους και την κατάρτιση συγκεντρωτικών δεδομένων

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2023) 352 final.

σνημμ.: SWD(2023) 352 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.11.2023
SWD(2023) 352 final

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

που συνοδεύει το έγγραφο

**πρόταση για ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά το πλαίσιο
στήριξης για τις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές και του κανονισμού (ΕΕ)
2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον
υπολογισμό της εξοικονόμησης εξωτερικού κόστους και την κατάρτιση συγκεντρωτικών
δεδομένων**

{COM(2023) 702 final} - {SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final}

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

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

Οι μεταφορές έχουν σημαντικό εξωτερικό κόστος για την κοινωνία. Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του εξωτερικού κόστους οφείλεται στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος κυριαρχεί στην αγορά εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών. Η νομοθεσία της ΕΕ για τις μεταφορές, την ενέργεια και το περιβάλλον ανέκαθεν στόχευε και θα συνεχίσει να στοχεύει στο εξωτερικό κόστος, με έμφαση στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 55 % (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990) έως το 2030, όπως ορίζεται στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα.

Ένα από τα μέτρα στο πλαίσιο αυτό, το οποίο προτείνεται στη στρατηγική της Επιτροπής του 2020 για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, είναι η αναμόρφωση του υφιστάμενου πλαισίου για τις διατροφικές μεταφορές, ώστε να επιτευχθεί ο οικολογικός προσανατολισμός των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη. Οι διατροφικές μεταφορές συνεπάγονται τη χρήση λιγότερο ρυπογόνων σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών για το κύριο τμήμα της μεταφοράς και των οδικών μεταφορών για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και άλλων κλειστών μονάδων φόρτωσης προς και από τον τερματικό σταθμό μεταφόρτωσης.

Οι χρήστες —δηλαδή οι εταιρείες που χρειάζονται τα μεταφερόμενα εμπορεύματα— λαμβάνουν τις αποφάσεις τους σε μια εξαιρετικά ανταγωνιστική αγορά. Ωστόσο, υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, οι διατροφικές μεταφορές συχνά δεν είναι ανταγωνιστικές ως προς το κόστος σε σχέση με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές, ακόμα κι αν συνδυάζουν τις καλύτερες περιβαλλοντικές επιδόσεις και την ενεργειακή απόδοση των μη οδικών μεταφορών με την προσβασιμότητα και την ευελιξία των οδικών μεταφορών.

Αυτό οφείλεται εν μέρει στα κενά που υπάρχουν στις επιδόσεις στη λειτουργία των μη οδικών μεταφορών, τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν με την αντίστοιχη τομεακή νομοθεσία και τις προσπάθειες του κλάδου. Οφείλεται όμως και στο εξωτερικό κόστος των οδικών μεταφορών που δεν εσωτερικεύεται πλήρως, δηλαδή οι αρνητικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών στην κοινωνία γενικότερα δεν αντικατοπτρίζονται στην τιμή των οδικών μεταφορών, καθώς και επειδή οι διατροφικές μεταφορές συνεπάγονται πρόσθετο κόστος και μειονεκτήματα (χρόνος μεταφόρτωσης και κόστος και λιγότερες επιλογές σύνδεσης τόσο ως προς το χρονοδιάγραμμα όσο και ως προς τον προορισμό).

Ως εκ τούτου, στις μεσαίες αποστάσεις, όπου οι διατροφικές μεταφορές θα μπορούσαν να αποτελέσουν βιώσιμη εναλλακτική λύση, εξακολουθούν να κυριαρχούν οι αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Επιπλέον, ορισμένες αδυναμίες των διατροφικών μεταφορών, οι οποίες σχετίζονται με την ανταλλαγή πληροφοριών και τους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης, παρεμποδίζουν την ομαλή λειτουργία του συνόλου της αλυσίδας διατροφικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, για να επιταχυνθεί και να επισπευσθεί η υιοθέτηση των διατροφικών μεταφορών, απαιτείται παρέμβαση για την προώθηση της χρήσης τους.

Η οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές (ΟΣΜ) εκδόθηκε το 1975. Αναθεωρήθηκε τελευταία φορά το 1992, με στόχο να αντιμετωπιστούν τα αυξανόμενα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, των περιβαλλοντικών ανησυχιών και της οδικής ασφάλειας. Προβλέπει ευνοϊκό καθεστώς για τις επιλέξιμες διατροφικές μεταφορές με την ονομασία «συνδυασμένες μεταφορές». Ωστόσο, η ισχύουσα οδηγία δεν είναι πλήρως αποτελεσματική και ορισμένες από τις διατάξεις της είναι παρωχημένες. Θα πρέπει να αναθεωρηθεί προκειμένου να επιτευχθεί ο πολιτικός στόχος της μείωσης των αρνητικών επιπτώσεων μέσω της βελτιστοποιημένης χρήσης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

Δεδομένου ότι δύο απόπειρες τροποποίησης της ΟΣΜ, το 1998 και το 2017, δεν στέφθηκαν με επιτυχία, η προσέγγιση της παρούσας πρότασης έχει επανεξεταστεί ουσιαστικά, ειδικότερα με την εισαγωγή μιας εντελώς νέας προσέγγισης όσον αφορά τα κριτήρια επιλεξιμότητας.

Η εκπόνησή της έχει συντονιστεί με άλλες πρωτοβουλίες που σχετίζονται με τις διατροφικές μεταφορές, οι οποίες περιλαμβάνουν την πρωτοβουλία για την καλύτερη διαχείριση της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφορικής ικανότητας, την τροποποίηση της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις στις οδικές μεταφορές, την αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-M, το νέο κοινό πλαίσιο της ΕΕ για τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής (CEEU) και την εφαρμογή του κανονισμού για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (eFTI).

Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Στόχος της πρωτοβουλίας είναι να διευκολύνει την αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών

μεταφορών, των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών, προκειμένου να συμβάλει στη μείωση τόσο του εξωτερικού κόστους όσο και των επιπέδων κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών.

Η αναθεώρηση αποσκοπεί στη βελτίωση της υφιστάμενης στήριξης με την επέκτασή της σε ένα ευρύτερο σύνολο δραστηριοτήτων, με την αναθεώρηση των όρων επιλεξιμότητας για την καλύτερη σύνδεσή τους με τους στόχους πολιτικής και με την αύξηση των επιλογών και του επιπέδου των μέτρων στήριξης.

Η διαδικασία αυτή αναμένεται να δώσει κίνητρα στους διοργανωτές μεταφορών στην ΕΕ ώστε να χρησιμοποιούν ολοένα και περισσότερο τις διατροπικές μεταφορές, με σκοπό την προώθηση μιας πιο βιώσιμης σύνθεσης των τρόπων μεταφοράς στο σύστημα μεταφορών και, κατ' επέκταση, τη συμβολή στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών. Αποσκοπεί επίσης στη βελτίωση της πρόσβασης σε πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες και τις συνθήκες που προσφέρουν οι τερματικοί σταθμοί μεταφόρτωσης.

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

Η ΟΣΜ προωθεί την υιοθέτηση των διατροπικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ μέσω μέτρων στήριξης που βασίζονται σε κοινά κριτήρια επιλεξιμότητας. Από την άποψη της πολιτικής και της εσωτερικής αγοράς, τα μέτρα αυτά είναι απαραίτητα για να διασφαλιστεί ότι τα οφέλη που προβλέπονται στην ΟΣΜ εφαρμόζονται με συγκρίσιμο τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ, δεδομένου ότι το 81 % των διατροπικών μεταφορών στην ΕΕ είναι διασυνοριακές μεταφορές.

Παρότι τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να στηρίζουν τις διατροπικές μεταφορές απευθείας βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, τα εν λόγω μέτρα στήριξης ενδέχεται να μην είναι εξίσου προσβάσιμα σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης, δεδομένων των διαφορετικών κριτηρίων επιλεξιμότητας που χρησιμοποιούνται. Ως εκ τούτου, ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης ενδέχεται να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα με επιπτώσεις που υπερβαίνουν τα εθνικά τους σύνορα. Η ύπαρξη εναρμονισμένων κανόνων που διέπουν την επιλεξιμότητα και τα είδη στήριξης και συνάδουν με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, θα εξασφαλίσει συγκρίσιμη μεταχείριση των φορέων εκμετάλλευσης σε ολόκληρη την ΕΕ και θα απλουστεύσει τις διοικητικές διαδικασίες για τον κλάδο, τα κράτη μέλη και την Επιτροπή. Αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τη θέσπιση κανονιστικών διατάξεων σε επίπεδο κρατών μελών.

B. Λύσεις

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

Στο πλαίσιο της παρούσας εκτίμησης επιπτώσεων εκτιμήθηκαν τρεις επιλογές πολιτικής, από τις οποίες η μία έχει τρεις υποεπιλογές. Όλες οι επιλογές προτείνουν λύσεις για τα προβλήματα που εντοπίστηκαν, αλλά διαφέρουν ως προς την έκταση της παρέμβασης της ΕΕ.

- Η **επιλογή Α** καθορίζει την επιλεξιμότητα μέσω της δυνατότητας εξοικονόμησης τουλάχιστον του 40 % ενός συνόλου εξωτερικού κόστους (εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος, κυκλοφοριακή συμφόρηση και ατυχήματα) σε σύγκριση με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές, και ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να λάβουν περισσότερα μέτρα οικονομικής στήριξης, αλλά δεν θεσπίζει σχετική υποχρέωση. Δεν περιλαμβάνει καμία υποχρέωση για τον κλάδο.
- Η **επιλογή Β** θεσπίζει την υποχρέωση των κρατών μελών να λαμβάνουν μέτρα στήριξης, αφήνοντας παράλληλα στα κράτη μέλη την επιλογή και τον σχεδιασμό των εν λόγω μέτρων. Ενθαρρύνει επίσης τα κράτη μέλη να παρέχουν αρχική στήριξη και προτείνει ένα νέο κανονιστικό μέτρο —την εξαίρεση από την απαγόρευση κυκλοφορίας για βαρέα φορτηγά οχήματα που εκτελούν τα οδικά σκέλη επιλέξιμων μεταφορών.
- Η **υποεπιλογή Β1** προτείνει τον καθορισμό της επιλεξιμότητας μέσω της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (25 %).
- Οι **υποεπιλογές Β2α και Β2β** προτείνουν τον καθορισμό της επιλεξιμότητας μέσω της εξοικονόμησης του 40 % ενός συνόλου εξωτερικού κόστους.

Η μόνη διαφορά μεταξύ των υποεπιλογών Β2α και Β2β είναι ότι η Β2α (όπως και οι επιλογές Α, Β1 και Γ) καλύπτει όλες τις διατροπικές μεταφορές, ενώ η Β2β περιλαμβάνει μόνο τις

διεθνείς διατροφικές μεταφορές. • Η επιλογή Γ προβλέπει τον καθορισμό της επιλεξιμότητας μέσω της εξοικονόμησης του ευρύτερου συνόλου εξωτερικού κόστους (40 %), της υποχρεωτικής εναρμονισμένης επιχειρησιακής στήριξης από τα κράτη μέλη και της εξαιρέσεως από την απαγόρευση κυκλοφορίας. Όλες οι επιλογές περιλαμβάνουν την αναθεώρηση των απαιτήσεων δεδομένων για την απόδειξη της επιλεξιμότητας και την υποχρεωτική χρήση των πλατφορμών eFTI για τους φορείς εκμετάλλευσης που επιλέγουν να επωφεληθούν από τα μέτρα στήριξης και τις υποχρεώσεις διαφάνειας για τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών. Η επιλογή Γ περιλαμβάνει επίσης κοινά σύνολα δεδομένων και πρωτόκολλα ανταλλαγής δεδομένων για τις διατροφικές μεταφορές. Όλες οι επιλογές προβλέπουν αύξηση της υιοθέτησης των διατροφικών μεταφορών σε σχέση με τη βάση αναφοράς, παρότι η αύξηση για την επιλογή Α είναι ελάχιστη. Η υιοθέτηση και η συνακόλουθη μείωση των εξωτερικών επιπτώσεων είναι υψηλότερη στις υποεπιλογές της επιλογής Β, ενώ το κόστος στήριξης είναι υψηλότερο στην επιλογή Γ. Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής που προσδιορίστηκε είναι η Β2α.
Ποιες απόψεις διατύπωσαν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή; Κατά τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, τα ενδιαφερόμενα μέρη συμφώνησαν γενικά με τη συνάφεια των προβλημάτων που εντοπίστηκαν, καθώς συμφώνησαν σε μεγάλο βαθμό με τους στόχους. Επιπλέον, παρείχαν χρήσιμα στοιχεία για τον καθορισμό μέτρων και επιλογών πολιτικής. Τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη υποστήριξαν την αλλαγή του πεδίου εφαρμογής ώστε να συμπεριληφθούν οι εγχώριες μεταφορές, ενώ επισημάνθηκε επίσης ότι είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η ίση μεταχείριση όλων των συνδυασμών τρόπων μεταφοράς. Όσον αφορά την επιλεξιμότητα, η μεγάλη πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών συμφώνησε ότι απαιτούνται αποτελεσματικότερα μέτρα, καθώς τάχθηκε υπέρ της επιλεξιμότητας με βάση ένα ευρύτερο σύνολο εξωτερικού κόστους αντί της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Δεν υπήρξε συναίνεση για το ύψος της εξοικονόμησης, αλλά ο μέσος όρος που προτάθηκε από τα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν περίπου 33 %. Όσον αφορά τα μέτρα οικονομικής στήριξης, οι θέσεις των ενδιαφερόμενων μερών διίστανται μεταξύ πλήρως εναρμονισμένων μέτρων, ευέλικτων μέτρων ή «κατά περίπτωση», ενώ οι περισσότεροι συμφώνησαν ότι η παροχή κάποιας στήριξης θα πρέπει να είναι υποχρεωτική για τα κράτη μέλη. Όσον αφορά την κανονιστική υποστήριξη, τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη τάχθηκαν υπέρ της διατήρησης των κανονιστικών μέτρων που ήδη ισχύουν, ειδικότερα όσον αφορά την απαγόρευση των ποσοστώσεων και της χρήσης μη εγκατεστημένων οδικών μεταφορέων για τα οδικά σκέλη στις διεθνείς μεταφορές, με τον ίδιο τρόπο που επιτρέπονται για τις αποκλειστικά διεθνείς οδικές μεταφορές. Τέλος, τα ενδιαφερόμενα μέρη θεώρησαν ότι η βελτίωση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και στους τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης θα μπορούσε να βελτιώσει την οργάνωση των μεταφορών, ενώ υπήρξε ισχυρή υποστήριξη για τη βελτίωση της διαθεσιμότητας πληροφοριών σχετικά με τους τερματικούς σταθμούς.
Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής
Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών); Τα άμεσα οφέλη, τα οποία εκφράζονται στο σύνολό τους ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050, σε σχέση με τη βάση αναφοράς, περιλαμβάνουν: - μείωση του συνολικού εξωτερικού κόστους κατά 15,3 δισ. EUR, λόγω της αύξησης της χρήσης πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς στο πλαίσιο των διατροφικών μεταφορών· - εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τις επιχειρήσεις ύψους 4,3 δισ. EUR, λόγω της αναθεώρησης των απαιτήσεων δεδομένων για την απόδειξη της επιλεξιμότητας σε συνδυασμό με την υποχρεωτική χρήση πλατφορμών eFTI για σκοπούς επιβολής των κανόνων· - μείωση του διοικητικού κόστους κατά 2,3 εκατ. EUR για τις δημόσιες αρχές, χάρη στη χρήση

πλατφορμών eFTI. Τα συνολικά οφέλη της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής εκτιμήθηκαν σε 19,6 δισ. EUR.
Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών); Το κόστος της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής εκτιμάται σε 7,5 δισ. EUR επιπλέον της βάσης αναφοράς, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία για την περίοδο 2025-2050. Το πρόσθετο κόστος της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής θα βαρύνει τρεις ομάδες: • Η συντριπτική πλειονότητα των δαπανών θα βαρύνει τις κυβερνήσεις όσων κρατών μελών επιλέξουν να παρέχουν πρόσθετη στήριξη σε επιχειρήσεις, η οποία εκτιμάται σε 7,5 δισ. EUR. • Αναμένεται επίσης κάποιο μικρότερο κόστος για τις επιχειρήσεις —για τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις διαφάνειας, για τους παρόχους πλατφορμών eFTI για την επικαιροποίηση των πλατφορμών, και για τους διοργανωτές μεταφορών για τη χρήση των πλατφορμών eFTI. Το κόστος αυτό εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 6,9 εκατ. EUR. • Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα επιβαρυνθεί με το κόστος της εκπόνησης, αφενός, πρόσθετης μελέτης προκειμένου να αξιολογήσει αν απαιτείται η θέσπιση πλαισίου για τις κατηγορίες τερματικών σταθμών και, αφετέρου, τακτικών μελετών (κάθε 5 έτη) για την αγορά διατροφικών μεταφορών της ΕΕ, ύψους 2 εκατ. EUR κατά την περίοδο 2025-2050.
Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα; Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής αναμένεται να μειώσει τα εμπόδια για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις όσον αφορά την υιοθέτηση των διατροφικών μεταφορών, καθώς θα τις καταστήσει οικονομικά πιο προσίτες, θα απλουστεύσει τη διαδικασία απόδειξης της επιλεξιμότητας και θα βελτιώσει τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τις επιλογές τερματικών σταθμών. Θα ωφεληθούν όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των διατροφικών μεταφορών, καθώς και οι φορτωτές εμπορευμάτων. Ως εκ τούτου, η πρωτοβουλία αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στις ΜΜΕ.
Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις; Η προτιμώμενη επιλογή μπορεί να συνεπάγεται σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς ανάλογα με τα μέτρα στήριξης που θα επιλέξουν τα κράτη μέλη. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις συνδέονται άμεσα με τον όγκο των υποστηριζόμενων διατροφικών μεταφορών. Η επίπτωση στους εθνικούς προϋπολογισμούς εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 7,5 εκατ. EUR σε σχέση με τη βάση αναφοράς, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία για την περίοδο 2025-2050.
Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις; Όχι
Αναλογικότητα Η προτιμώμενη επιλογή περιλαμβάνει την υποχρέωση των κρατών μελών να διασφαλίζουν τη στήριξη ορισμένων τύπων μεταφορών, η οποία μπορεί να λάβει τη μορφή κρατικών ενισχύσεων σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Εκτιμάται ότι δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου. Παρότι η προτιμώμενη επιλογή δεν εξαλείφει πλήρως το χάσμα ανταγωνιστικότητας μεταξύ των διατροφικών μεταφορών και των αποκλειστικά οδικών μεταφορών, καθώς πολλά επιχειρησιακά ζητήματα απορρέουν από την τομεακή νομοθεσία και θα αντιμετωπιστούν με αντίστοιχες πρωτοβουλίες για τους τρόπους μεταφοράς, η παρέμβαση αυτή εκτιμάται ότι θα επιτύχει αύξηση της υιοθέτησης των διατροφικών μεταφορών κατά 5,3 % σε σύγκριση με τη βάση αναφοράς έως το 2030 και κατά 6,6 % έως το 2050. Η εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους που προκύπτει ανέρχεται σε 15,3 δισ. EUR σε σχέση με τη βάση αναφοράς, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050, δηλαδή κάθε 49 λεπτά στήριξης θα αποφέρουν εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους αξίας 1 EUR.
Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;
Η πολιτική θα επανεξεταστεί μετά από 10 έτη, μετά την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας στις εθνικές νομοθεσίες. Το χρονοδιάγραμμα αυτό προτείνεται επειδή χρειάζεται χρόνος για να τεθούν σε ισχύ τα μέτρα στήριξης και να έχουν αντίκτυπο. Μετά την έγκριση της πρότασης θα διενεργείται αξιολόγηση των εξελίξεων της αγοράς κάθε 5 έτη.