IL-KUMMISSJONI
EWROPEA

Brussell, 14.4.2014
COM(2014) 222 final

RAPPORT TAL-KUMMISSJONI LILL-PARLAMENT EWROPEW U LILL-KUNSILL

dwar l-Istat tas-Suq tat-Trasport bit-Triq tal-Unjoni

RAPPORT TAL-KUMMISSJONI LILL-PARLAMENT EWROPEW U LILL-KUNSILL

dwar l-Istat tas-Suq tat-Trasport bit-Triq tal-Unjoni

1. INTRODUZZJONI

Skont l-Artikolu 17(3) tar-Regolament (KE) Nru 1072/2009 dwar l-aċċess għas-suq internazzjonali tat-trasport bit-triq tal-merkanzija[1]:

"Il-Kummissjoni għandha tfassal rapport dwar l-istat tas-suq Komunitarju tat-trasport bit-triq sal-aħħar tal-2013. Ir-rapport għandu jkun fih analiżi tas-sitwazzjoni tas-suq, inkluż evalwazzjoni tal-effettività tal-kontrolli, u l-evoluzzjoni tal-kondizzjonijiet tal-impjieg fil-professjoni, kif ukoll valutazzjoni dwar jekk l-armonizzazzjoni tar-regoli fl-oqsma, *inter alia*, tal-infurzar u tat-tariffi għall-utenti tat-toroq, kif ukoll il-leġislazzjoni soċjali u dwar is-sigurtà, ipprogressawx tant li jkun previst aktar ftuħ tas-swieq tat-trasport bit-triq domestiku, inkluż il-kabotaġġ."

Dan ir-rapport iwieġeb għal din it-talba. Jiġbor flimkien evidenza minn diversi studji[2], u juża l-istatistika dwar it-trasport tal-merkanzija bit-triq miġbura mill-Eurostat[3], kif ukoll l-informazzjoni dwar ir-regoli soċjali[4] fit-trasport tal-merkanzija bit-triq miġbura mill-Istati Membri. Dan ir-rapport jibbaża wkoll fuq ir-Rapport tal-Grupp ta' Livell Għoli dwar l-Iżvilupp tas-Suq tat-Trasportaturi Stradali tal-UE tad-19 ta' Ġunju 2012[5]. Iqis ukoll ir-riżultati tal-konsultazzjoni estensiva mal-partijiet interessati li saret qabel u wara l-abbozzar tar-rapport tal-Grupp ta' Livell Għoli. Fl-aħħar nett, isegwi l-identifikazzjoni mill-Kummissjoni tal-bżonn għal reviżjoni tar-Regolamenti (KE) Nru 1071/2009 u (KE) Nru 1072/2009 skont l-eżerċizzju REFIT[6].

---

1 Ir-Regolament (KE) Nru 1072/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Ottubru 2009 dwar regoli komuni għall-aċċess għas-suq internazzjonali tat-trasport bit-triq tal-merkanzija, ĠU L 300, 14.11.2009, p. 72-87.

2 B'mod partikolari "Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union" (AECOM 2013); "Development and Implementation of Road Cabotage" (Il-Parlament Ewropew 2013); "Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012" (OECD 2013); "Kundizzjonijiet Soċjali u tax-Xogħol tat-Trasportaturi tat-Trasport bit-Triq" (Il-Parlament Ewropew 2013).

3 Għal raġunijiet ta' disponibbiltà tad-dejta, dan ir-rapport jiddiskuti l-iżviluppi fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bit-triq tal-UE sal-2012 biss. Għaldaqstant, matul id-dokument kollu jirreferi għall-UE-27.

4 Jiġifieri r-Regolament (KE) Nru 561/2006 dwar il-ħinijiet tas-sewqan, il-pawżi u l-perjodi ta' mistrieħ tas-sewwieqa professjonali; Id-Direttiva 2006/22/KE dwar ir-rekwiżiti minimi għall-infurzar ta' dawn ir-regoli; Ir-Regolament (KEE) Nru 3821/85 dwar apparat ta' reġistrazzjoni u d-Direttiva 2002/15/KE dwar il-ħin tax-xogħol ta' ħaddiema mobbli.

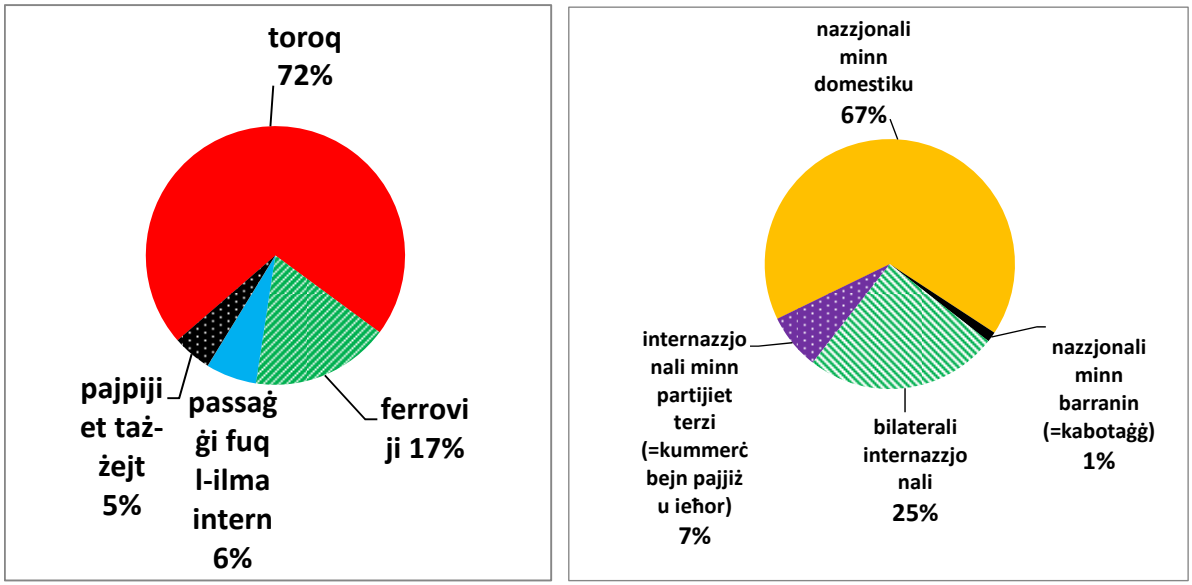
5 Rapport tal-Grupp ta' Livell Għoli dwar l-Iżvilupp tas-Suq tat-Trasportaturi Stradali tal-UE, immexxi mill-Prof Bayliss, Ġunju 2012.

6 L-Idoneità u l-Prestazzjoni tar-Regolamentazzjoni (REFIT): Ir-Riżultati u l-Passi li Jmiss, COM (2013) 685 finali

2. ŻVILUPP TAS-SUQ TAT-TRASPORT TAL-MERKANZIJA BIT-TRIQ

2.1. L-Attività tat-Trasport tal-Merkanzija bit-Triq

It-trasport tal-merkanzija bit-triq huwa l-mezz ewlieni ta' trasport intern fl-UE, li kif jidher fil-Grafika 1, jammonta għal aktar minn 70 % tal-attività kollha ta' trasport intern. L-użu totali tat-toroq fit-trasport intern tal-merkanzija baqa' pjuttost stabbli matul l-aħħar għaxar snin.



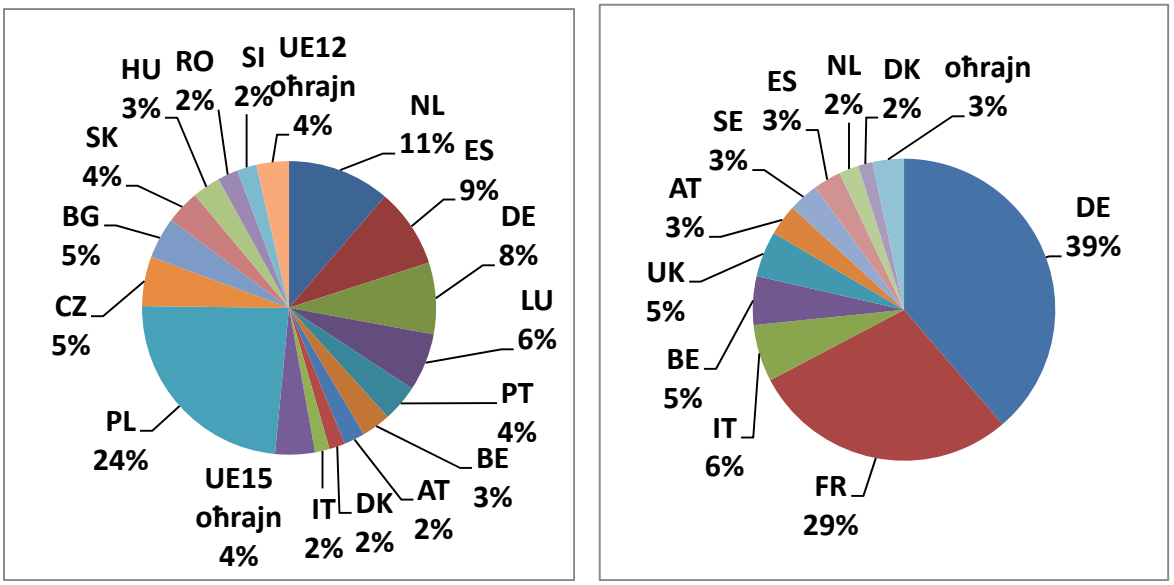
Grafiki 1 u 2: Qasma Modali fit-Trasport Intern tal-Merkanzija fl-UE27 fl-2012 (xellug); Trasport tal-Merkanzija bit-Triq fl-UE27 fl-2012 skont it-Tip ta' Trasport (lemin). Sors: Eurostat, DĠ MOVE.

Fl-2012, it-trasport bit-triq fl-UE27 iġġenera qrib l-1 700 biljun tunnellata-kilometru, madwar 4 % inqas mill-2004 u bejn wieħed u ieħor 13 % inqas mis-sena kruċjali tal-2007.

L-operazzjonijiet nazzjonali ta' trasport imwettqa minn vetturi rreġistrati domestikament jammontaw għal madwar żewġ terzi tal-attivitajiet kollha ta' trasport. L-operazzjonijiet nazzjonali ta' trasport imwettqa minn vetturi rreġistrati fi Stat Membru ieħor (li huwa kabotaġġ) jammontaw biss għal kemxejn aktar minn 1 % tal-attività totali ta' trasport. Is-sehem tal-operazzjonijiet internazzjonali ta' trasport żdied matul l-aħħar għaxar snin, minn 30 % tal-attivitajiet kollha tat-trasport tal-merkanzija bit-triq fl-2004 għal 33 % fl-2012. Dan huwa sinjal ta' suq uniku dejjem aktar integrat fl-UE. Erba' minn kull ħames attivitajiet internazzjonali ta' trasport jitwettqu minn vetturi li huma rreġistrati fl-Istat Membru tat-tagħbija jew fl-Istat Membru tal-ħatt. Waħda minn kull ħames attivitajiet titwettaq minn vetturi li huma rreġistrati f'pajjiż terz (jiġifieri kummerċ bejn pajjiż u ieħor), li jfisser li kien hemm żieda mill-2004 peress li l-ammont ta' vetturi rreġistrati kien ta' madwar waħda minn kull tmienja. Is-sehem tal-kummerċ bejn pajjiż u ieħor fl-attivitajiet kollha ta' trasport tal-merkanzija bit-triq żdied minn 4 għal 7 % bejn l-2004 u l-2012 (ara wkoll il-Grafika 2 ta' hawn fuq).

Peress li l-kummerċ bejn pajjiż u ieħor żdied b'aktar minn 80 % bejn l-2004 u l-2012, dan ifisser li huwa l-aktar segment li ra żieda fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. Dan jibbenefika mill-fatt li l-attivitajiet internazzjonali ta' trasport huma kompletament illiberalizzati fl-UE. Anke l-attivitajiet ta' kabotaġġ żdiedu (b'madwar 50 %) iżda għadhom relattivament baxxi. Il-kabotaġġ huwa ddefinit fir-Regolament (KE) Nru 1072/2009 bħala "trasport nazzjonali għall-kiri jew għall-kumpens imwettaq fuq bażi temporanja fi Stat Membru ospitanti". Dan huwa limitat għal tliet operazzjonijiet ta' kabotaġġ fis-sebat ijiem ta' wara t-trasport internazzjonali. Iż-żieda b'saħħitha fl-attivitajiet ta' kabotaġġ hija parzjalment minħabba t-tneħħija fl-2009 u fl-2012 ta' restrizzjonijiet tranżitorji speċjali fuq it-trasportaturi mill-biċċa l-kbira tal-pajjiżi li ssieħbu mal-UE fl-2004 u fl-2007 rispettivament.

Kif jidher fil-grafiki 3 u 4, f'termini assoluti, it-trasportaturi tal-UE-15[7] għadhom iwettqu l-maġġoranza tal-kabotaġġ (51 %), l-aktar fl-Istati Membri ġirien tal-Istat Membru ta' reġistrazzjoni tal-vettura. L-aktar swieq importanti ta' kabotaġġ huma s-swieq kbar tat-trasport li jinsabu fiċ-ċentru (il-Ġermanja u Franza). F'seba' mill-aqwa għaxar Stati Mmebri ospitanti għall-kabotaġġ, il-maġġoranza tal-kabotaġġ jitwettaq minn vetturi rreġistrati f'pajjiż tal-UE-15. It-trasportaturi tal-UE-12 huma marbuta li jwettqu relattivament aktar attivitajiet ta' trasport barra s-swieq domestiċi tagħhom peress li s-swieq nazzjonali tagħhom ta' trasport tal-merkanzija bit-triq huma pjuttost żgħar. Franza waħedha għandha aktar attività nazzjonali ta' trasport tal-merkanzija bit-triq mit-12-il Stat Membru kollha li ssieħbu mal-UE fl-2004 u l-2007.



Grafiki 3 u 4: Kabotaġġ fl-UE fl-2012 skont l-Oriġini tal-Vettura (xellug) u skont il-Pajjiż Ospitanti (lemin). Sors: Eurostat, DĠ MOVE.

[7] "UE-15" tirreferi għall-Istati Membri tal-UE qabel l-1 ta' Mejju 2004; l-Istati Membri li ssieħbu mal-UE fl-2004 u l-2007 huma inklużi fl-"UE-12".

Fl-2012, madwar 15 % tal-attività totali ta' trasport tal-merkanzija bit-triq kienet ta' trasport proprju u l-85 % li jifdal kienet f'isem ħaddieħor. L-attivitajiet ta' trasport f'isem ħaddieħor jitwettqu mis-settur ta' trasport tal-merkanzija bit-triq fl-UE kif definiti fl-istatistiċi tan-negozju filwaqt li l-attivitajiet ta' trasport proprju jitwettqu minn setturi ekonomiċi oħra għall-finijiet tagħhom stess. L-operazzjonijiet ta' trasport proprju huma aktar importanti fit-trasport nazzjonali milli f'dak internazzjonali.

Bħala regola ġenerali, l-operazzjonijiet ta' trasport proprju mhumiex aċċessibbli għall-operaturi attivi fil-kabotaġġ jew f'kummerċ bejn pajjiż u ieħor. L-operazzjonijiet ta' trasport f'isem ħaddieħor biss huma rilevanti f'dan il-kuntest. Għaldaqstant, ir-rata ta' penetrazzjoni ta' kabotaġġ tqis biss is-segment tas-suq li jirreferi għat-trasport f'isem ħaddieħor. Id-dejta tal-Eurostat tissuġġerixxi li fl-2012 il-medja ta' vetturi barranin fl-UE-27 kienet tammonta għal 2,5 % tas-suq totali ta' trasport nazzjonali f'isem ħaddieħor, filwaqt li l-vetturi domestiċi jirrappreżentaw is-97,5 % li jifdal.

Filwaqt li ġie ssuġġerit li d-dejta tal-Eurostat ma tqisx biżżejjed il-livelli attwali ta' kabotaġġ, ir-rapporti ta' infurzar mill-Istati Membri ma jurux livelli għolja ta' kabotaġġ mhux identifikat (ara t-taqsima 4.2). Barra minn hekk, l-istatistika tal-Eurostat hija l-aktar dejta komprensiva u komparabbli disponibbli, peress li hija r-riżultat ta' ġabra ta' dejta uffiċjali mwettqa mill-Uffiċċji Nazzjonali tal-Istatistika u rrappurtata lill-Eurostat skont l-istandards miftiehma.

2.2. Struttura tal-Kumpanija u Impjiegi

Is-suq tat-trasport tal-merkanzija bit-triq fl-UE jikkonsisti f'madwar 600 000 intrapriża, li l-biċċa l-kbira tagħhom huma żgħar, b'daqs medju ta' erba' impjegati għal kull kumpanija. Dan in-numru baqa' stabbli matul dawn l-aħħar snin, bi 80 % tal-kumpaniji li għandhom inqas minn 10 impjegati, filwaqt li 99 % għandhom inqas minn 50 impjegat. Fl-2011, is-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq impjega madwar tliet miljun persuna. Ta' min jinnota li dawn iċ-ċifri jkopru biss kumpaniji u persuni attivi fit-trasport tal-merkanzija bit-triq f'isem ħaddieħor, u b'hekk mhumiex inklużi dawk li jwettqu trasport proprju. Xejra fuq medda twila ta' żmien turi li l-burdnara u l-integraturi tal-merkanzija (jiġifieri, persuna jew kumpanija li torganizza vjaġġi għal partijiet terzi) għandhom rwol dejjem akbar fl-organizzazzjoni ta' dawn il-movimenti.

Matul it-tnaqqis fir-ritmu ekonomiku, naqsu l-marġni ta' profitt kemm fis-settur tal-loġistika kif ukoll fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. L-operazzjonijiet li jħallu inqas profitt qed jiġu subkuntrattati dejjem aktar lil negozji żgħar, u dan wassal għal żieda fil-konnessjonijiet tal-katina tal-loġistika[8]. Ħafna kumpaniji ta' trasport jitqiesu vulnerabbli mil-lat tas-sitwazzjoni finanzjarja tagħhom (sa terz mill-kumpaniji Franċiżi ta' trasport tal-merkanzija bit-triq skont il-Banque de France[9]).

[8] "Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union", AECOM, 2013.

[9] "Panorama économique et financier du transport routier en France", Banque de France, 2012.

Madankollu, l-ostakli pjuttost baxxi ta' dħul biex wieħed iniedi kumpanija ta' trasport ifissru li l-kumpaniji li joħorġu mis-suq b'mod regolari, jerġgħu jidħlu fih jew jiġu mibdula b'impriżi ġodda. Minkejja l-klima ekonomika xejn favorevoli, l-għadd ta' liċenzji tal-Komunità maħruġa pereżempju fi Spanja, żdied bejn l-2010 u l-2012 (minn qrib is-26 000 fl-aħħar tal-2010 għal aktar minn 27 000 fl-aħħar tal-2012). Dan juri n-natura reżiljenti tas-settur, li jidher li jadatta ruħu malajr għall-bidliet u l-iżviluppi ekonomiċi.

Xi partijiet interessati[10] ddikjaraw li l-kompetizzjoni maħluqa minn trasportaturi mill-Istati Membri b'bażi tal-kost iktar baxx u li joperaw fi swieq domestiċi permezz tal-kabotaġġ, waslet għal telf ta' xogħlijiet. Din id-dikjarazzjoni mhix appoġġata bid-dejta disponibbli fir-rigward tal-impjiegi fis-settur. L-impjiegi fis-settur ta' trasport tal-merkanzija bit-triq żdiedu mill-2005 sal-2011, b'ċertu tnaqqis li seħħ mill-2009 sal-2010. Għalkemm hemm bżonn ta' aktar riċerka dwar il-firxa tat-telf ta' xogħlijiet fil-livell ta' Stat Membru, l-ewwel konklużjoni tindika li dan it-tnaqqis huwa marbut mal-kriżi ekonomika flimkien mal-età medja għolja tas-sewwieqa. Fl-2011, iċ-ċifri dwar l-impjiegi fis-settur ta' trasport tal-merkanzija bit-triq tal-UE27 laħqu, għal darba oħra, il-livelli ta' qabel il-kriżi. Għaldaqstant, l-ebda evidenza oġġettiva ma tindika li l-operazzjonijiet ta' kabotaġġ, li jirrappreżentaw perċentwal żgħir ħafna tat-trasport domestiku, kellhom impatt notevoli fuq ix-xogħlijiet tas-sewwieqa tat-trakkijiet.

2.3. Żviluppi fil-Produttività

2.3.1. Produttività tax-xogħol

Kif jidher fit-Tabella 1, il-produttività tax-xogħol fis-settur tat-trasport bl-art hija inqas mill-medja tal-ekonomija totali u l-inqas fost il-mezzi kollha ta' trasport. Barra minn hekk, dan huwa l-uniku mezz ta' trasport li fih qed tonqos il-produttività. Hemm bżonn ta' aktar informazzjoni ddettaljata dwar il-livelli ta' produttività fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. Hemm bżonn ukoll ta' aktar riċerka biex jiġi ddeterminat l-impatt tal-kompetizzjoni fuq il-livelli ta' produttività tax-xogħol fit-trasport tal-merkanzija bit-triq. Studji li twettqu f'setturi differenti juru li fl-ekonomija inġenerali, il-produttività tax-xogħol hija ogħla f'segmenti miftuħa għall-kompetizzjoni internazzjonali (f'dan il-każ, it-trasport internazzjonali) milli f'dawk li fil-biċċa l-kbira tagħhom huma magħluqa għall-kompetizzjoni internazzjonali (f'dan il-każ, it-trasport nazzjonali). Il-livelli ta' produttività jistgħu jkunu sa 15 % inqas f'setturi li mhumiex miftuħa għall-kompetizzjoni internazzjonali[11]. Għalhekk, sabiex ikun hemm żidiet simili fil-produttività, wieħed jista' jistenna l-ftuħ tas-swieq ta' trasport tal-merkanzija bit-triq għall-kompetizzjoni internazzjonali.

Wara l-kriżi ekonomika, il-biċċa l-kbira tal-Istati Membri rreġistraw tnaqqis fil-produttività. Dan huwa konsistenti mal-iżviluppi fl-ekonomija tal-UE matul dak il-perjodu. Matul tnaqqis

[10] Pereżempju, l-ETF (European Transport Federation - il-Federazzjoni Ewropea tat-Trasport), id-DTL (Danish Transport and Logistics Association - l-Assoċjazzjoni Daniża dwar it-Trasport u l-Loġistika) u l-FNTR (French National Federation for Road Transport - il-Federazzjoni Nazzjonali Franċiża għat-Trasport bit-Triq).

[11] Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitets Komissionen, 2013

fir-ritmu ekonomiku, il-produzzjoni ekonomika tonqos aktar malajr mill-impjiegi u dan iwassal għal tnaqqis fil-produttività. L-ekonomija tal-UE inġenerali rreġistrat żieda baxxa ħafna ta' 0,6 % fil-produttività matul il-perjodu 2008-11[12]. Għad hemm differenzi kbar fil-livelli ta' produttività tax-xogħol bejn l-Istati Membri, li jirriżultaw f'differenzi fil-livelli tal-prezzijiet fl-istess Stati Membri.

		Trasport bl-Art	**Trasport bl-Ilma**	**Trasport bl-Ajru**	**Ħżin, attivitajiet ta' appoġġ**	**Settur tat-Trasport**	**Ekonomija totali**
Produttività tax-xogħol, 2010	**EUR għal kull persuna impjegata**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Tkabbir medju annwali fil-produttività tax-xogħol, 2001/2010	**%**	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Tabella 1: Produttività tax-Xogħol fis-Settur tat-Trasport u fl-Ekonomija Inġenerali. Sors: Il-Kontijiet Nazzjonali tal-Eurostat u l-Istatistika Strutturali tan-Negozju.

2.3.2. Produttività tal-vetturi

Minħabba żbilanċi fil-flussi ta' trasport u l-prattiki tal-loġistika, huwa inevitabbli li fit-trasport tal-merkanzija bit-triq isiru vjaġġi mingħajr tagħbija. Dawn il-vjaġġi għandhom jitnaqqsu kemm jista' jkun, minħabba l-effetti mhux mixtieqa tal-vjaġġi mingħajr tagħbija fuq il-konsum tal-fjuwil, l-emissjonijiet tad-CO_2 u l-ispejjeż. Il-livelli tal-vjaġġi mingħajr tagħbija naqsu kemxejn matul dawn l-aħħar snin minħabba (żieda kajmana fl-effiċjenza) li bil-mod il-mod qed tiżdied l-effiċjenza fl-organizzazzjoni tal-attivitajiet ta' trasport. Minkejja dan, fl-2012, kważi kwart (23,2 %) tat-total ta' vetturi-km b'merkanzija tqila fl-UE kienu jinvolvu vettura mingħajr tagħbija[13]. Għalkemm ma teżisti l-ebda evidenza statistika affidabbli dwar il-livell ta' tagħbija ta' vetturi oħra, huwa mistenni li hemm għadd sostanzjali ta' vetturi li huma parzjalment mgħobbija.

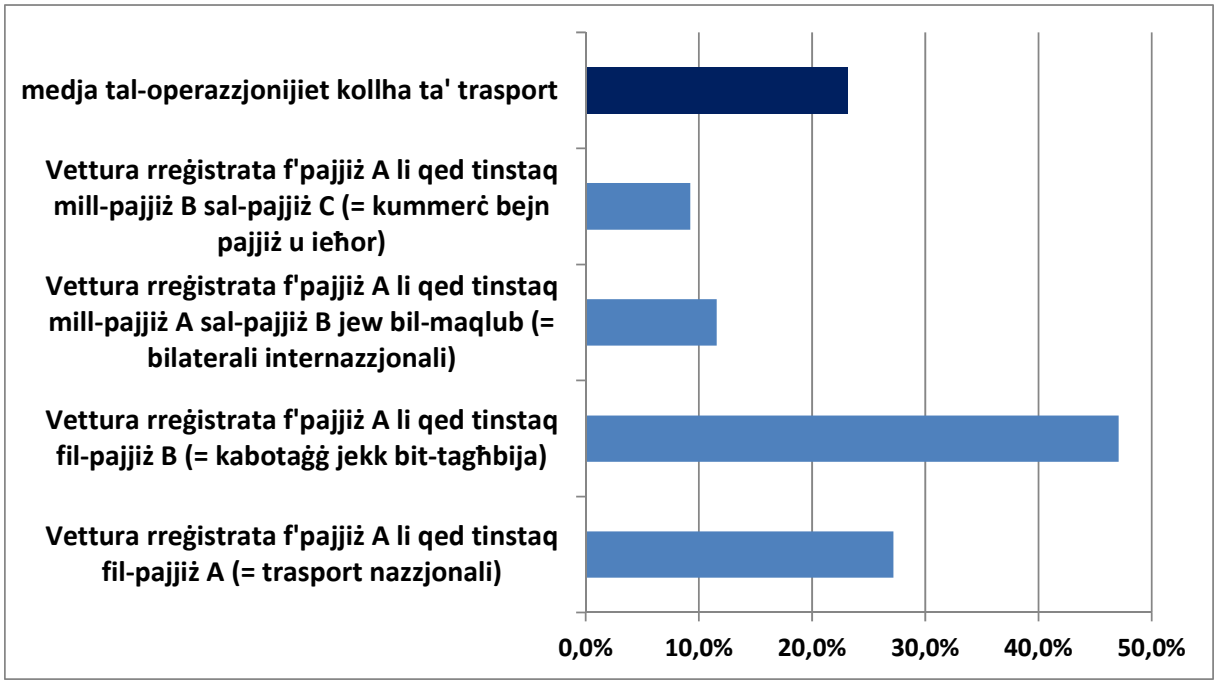
Il-livelli tal-vjaġġi mingħajr tagħbija jibqgħu għoljin fl-attivitajiet nazzjonali ta' trasport. Ir-rata tal-vjaġġi mingħajr tagħbija għat-trasportaturi domestiċi li jwettqu trasport nazzjonali hija kemxejn aktar minn 25 %. Madankollu, f'każ ta' trakkijiet barranin li jagħmlu vjaġġi nazzjonali fi Stat Membru ieħor minbarra dak li jkunu rreġistrati fih, din ir-rata tiżdied għal

[12] L-Impjiegi u l-Iżviluppi Soċjali fl-Ewropa tal-2012, il-Kummissjoni Ewropea.

[13] Din it-taqsima tuża ċifri miġbura mill-Eurostat, iżda l-miżuri tal-fatturi ta' tagħbija ta' vetturi jistgħu jvarjaw skont it-tip ta' tagħbija ttrasportata. Il-fatturi ta' tagħbija huma limitati wkoll minn fatturi esterni bħall-piżijiet u d-dimensjonijiet tal-vettura. Ara wkoll: Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren, Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

madwar 50 %. Vetturi speċjalizzati (bħal prodotti ffriżati ttrasportati fi trakkijiet refriġerati, likwidi ttrasportati f'tankijiet jew skart ittrasportat minn vetturi għall-ġbir tal-iskart) ta' spiss ikunu mgħobbija parzjalment jew mingħajr tagħbija minħabba d-diffikultà li jsibu vjaġġi bir-ritorn għal vjaġġi speċjalizzati. Madankollu, il-vjaġġi ta' kabotaġġ normalment jinvolvu merkanzija ġenerali ttrasportata bi trejlers jew kontejners li għandhom il-purtieri fil-ġnub. Għalhekk, il-livell għoli ta' vjaġġi mingħajr tagħbija probabbilment mhuwiex minħabba d-diffikultà li tinstab tagħbija bir-ritorn, peress li hija disponibbli aktar faċilment fit-trasport ġenerali. Għaldaqstant, l-operaturi tat-trasport jidhru li huma limitati bir-restrizzjonijiet applikabbli għall-operazzjonijiet ta' kabotaġġ u ma jistgħux jorganizzaw l-operazzjonijiet ta' trasport tagħhom b'mod effiċjenti.

Analiżi tal-livelli tal-vjaġġi mingħajr tagħbija fis-segmenti differenti tas-suq turi li s-segmenti li huma esposti għall-kompetizzjoni, jiġifieri t-trasport internazzjonali, (il-kummerċ bejn pajjiż u ieħor u t-trasport tal-merkanzija internazzjonali u bilaterali) għandhom livelli aktar baxxi ta' vjaġġi mingħajr tagħbija[14] minn segmenti tas-suq li għadhom suġġetti għal restrizzjonijiet operattivi, kif jidher fil-Grafika 5.



Grafika 5: Sehem ta' Vetturi-km Mingħajr Tagħbija fit-Total ta' Vetturi-km skont it-Tip ta' Trasport fl-2012. Skont dejta provduta fl-2012 minn 21 pajjiż fost is-27 pajjiż tal-UE (l-ebda dejta disponibbli minn BE, IT, CY, MT, RO u UK). Sors: Eurostat, DĠ MOVE.

L-impatt pożittiv tal-ftuħ tas-suq dwar il-livelli ta' tagħbija jidher ukoll fl-effett tat-tneħħija ta' restrizzjonijiet għall-aċċess fuq trasportaturi mill-Istati Membri li ssieħbu mal-UE fl-2004 u l-2007. Meta fl-2009 u l-2012 tneħħew ir-restrizzjonijiet ta' kabotaġġ imposti fuqhom, is-sehem

[14] Cabotage en CO2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

tagħhom ta' vetturi-km mingħajr tagħbija naqas b'mod sinifikanti (ara l-Grafika 6 ta' hawn taħt). Madankollu, ma jidhirx li r-Regolament (KE) Nru 1072/2009 kellu impatt pożittiv fuq il-livelli ġenerali tal-vjaġġi mingħajr tagħbija f'sitwazzjonijiet ta' kabotaġġ. Qabel l-adozzjoni tar-Regolament (KE) Nru 1072/2009, f'diversi Stati Membri kienu stabbiliti dispożizzjonijiet aktar permissivi[15]. Wara d-dħul fis-seħħ tad-dispożizzjonijiet ta' kabotaġġ tar-Regolament (KE) Nru 1072/2009 f'Mejju tal-2010, il-livell ġenerali tal-vjaġġi mingħajr tagħbija waqt vjaġġi f'pajjiżi barranin naqas b'rata ħafna inqas mgħaġġla minn qatt qabel u baqa' għoli kważi d-doppju tal-livell ta' vetturi domestiċi fit-trasport nazzjonali. Għalkemm għandhom jitqiesu żviluppi oħra bħall-kriżi ekonomika, dan għandu jissuġġerixxi li r-restrizzjonijiet attwali dwar l-operazzjonijiet ta' kabotaġġ qed jillimitaw it-trasportaturi fiż-żieda ulterjuri tal-effiċjenza tagħhom. Għalhekk, il-ftuħ ulterjuri tas-suq jista' jkun mistenni li jnaqqas b'mod raġonevoli l-livelli tal-vjaġġi mingħajr tagħbija fit-trasport domestiku. Madankollu, il-potenzjal għat-tnaqqis fil-livelli tal-vjaġġi mingħajr tagħbija għandu jiġi vvalutat fid-dawl tar-riskju tad-domanda tat-trasport bit-triq, li jista' jinħoloq jekk iż-żieda fl-offerta tat-trasport bit-triq tiskatta tnaqqis sinifikanti fil-prezzijiet tat-trasport bit-triq[16]. F'każijiet bħal dawn, is-settur tat-trasport tal-Istati Membri b'livelli ogħla ta' spejjeż jista' jiġi affettwat ħafna iktar, anke permezz ta' bidla modali. Minkejja dan, ta' min jinnota li t-tnaqqis fil-prezzijiet tat-trasport bit-triq ikun ta' benefiċċju għall-utenti tas-servizzi tat-trasport u għall-konsumaturi[17].

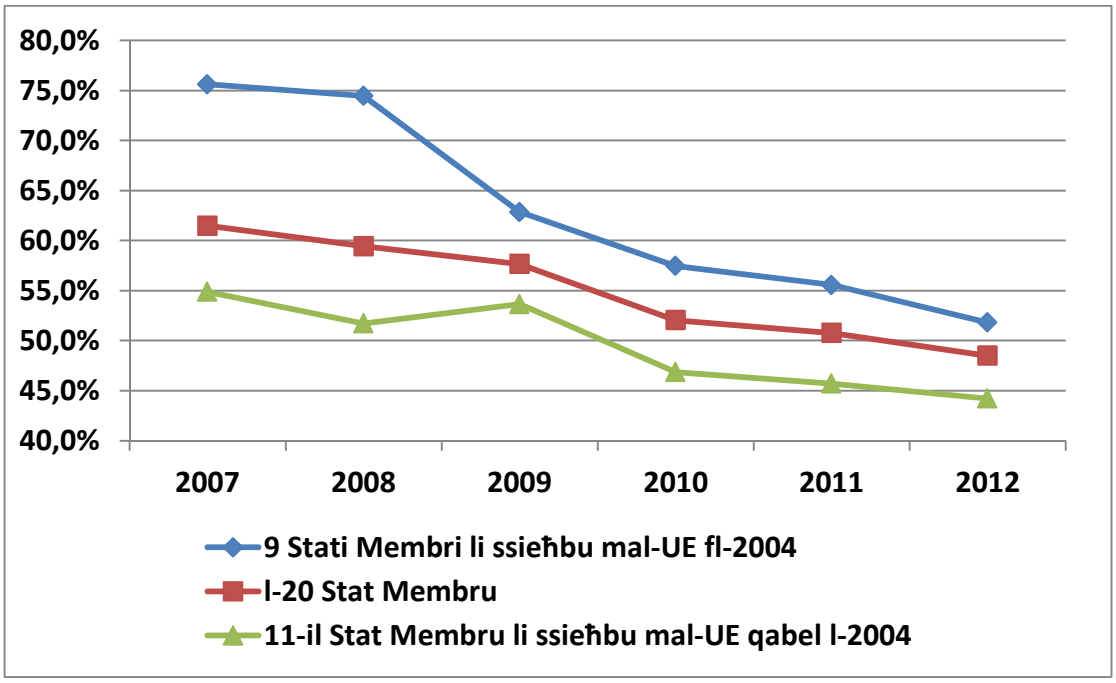
Fatturi oħra jistgħu jgħinu biex inaqqsu l-emissjonijiet ġenerali tad-CO2 u jtejbu l-effiċjenza tal-fjuwil tal-vetturi, inkluż l-iżvilupp ta' metodoloġiji ta' kejl tad-CO2 u tal-konsum tal-fjuwil, bħal dik li se tiġi ppreżentata mill-Kummissjoni fil-Komunikazzjoni li jmiss dwar strateġija għat-tnaqqis tal-konsum tal-fjuwil u tal-emissjonijiet tad-CO2 f'vetturi b'merkanzija tqila.

---

15 L-Italja ppermettiet li t-trasportaturi jwettqu kabotaġġ fit-territorju tagħha għal massimu ta' 15-il ġurnata fix-xahar, li jinkludu mhux aktar minn ħamest ijiem konsekuttivi kull darba. Ir-Renju Unit adotta interpretazzjoni ta' kabotaġġ bħala attività 'temporanja' li skontha trasportatur għandu jkun kapaċi jagħti prova li l-vettura tiegħu qed tħalli t-territorju tar-Renju Unit minn tal-inqas darba f'xahar. Fl-1998, il-Greċja ffissat limitu għall-kabotaġġ ta' xahrejn fis-sena, li nbidel fis-sena 2000 permezz ta' ċirkolari li tneħħi kull limitu ta' ħin għall-kabotaġġ u li minflok hija bbażata fuq definizzjoni ta' kabotaġġ bħala attività li mhix permanenti, frekwenti, regolari jew kontinwa. B'żieda ma' ċerti kundizzjonijiet oħra, il-vetturi kienu mitluba jħallu t-territorju tal-Greċja minn tal-inqas darba fix-xahar. It-tentattiv tal-2002 ta' Franza li tillimita l-attivitajiet ta' kabotaġġ għal ġimgħa kull darba, ġie rrifjuat mill-Kummissjoni peress li tqies bħala sproporzjonat.

16 Skeda informattiva Nru 4/1, ASSIST - Valutazzjoni tal-impatti soċjali u ekonomiċi tal-politika, tal-passat u tal-futur, dwar it-trasport sostenibbli fl-UE.

17 Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013.



Grafika 6: Evoluzzjoni tas-sehem ta' vetturi-km mingħajr tagħbija fi vjaġġi li jsiru f'pajjiżi barranin bejn l-2007 u l-2012 minn grupp ta' Stati Membri fejn il-vettura kienet irreġistrata. Skont dejta provduta fl-2012 minn 20 pajjiż fost is-27 pajjiż tal-UE fl-2012 (l-ebda dejta disponibbli minn BE, IT, CY, LU, MT, RO u UK). Sors: Eurostat, DĠ MOVE.

3. EVOLUZZJONI TAL-ISTRUTTURI TAL-ISPEJJEŻ FIS-SETTUR TAT-TRASPORT TAL-MERKANZIJA BIT-TRIQ

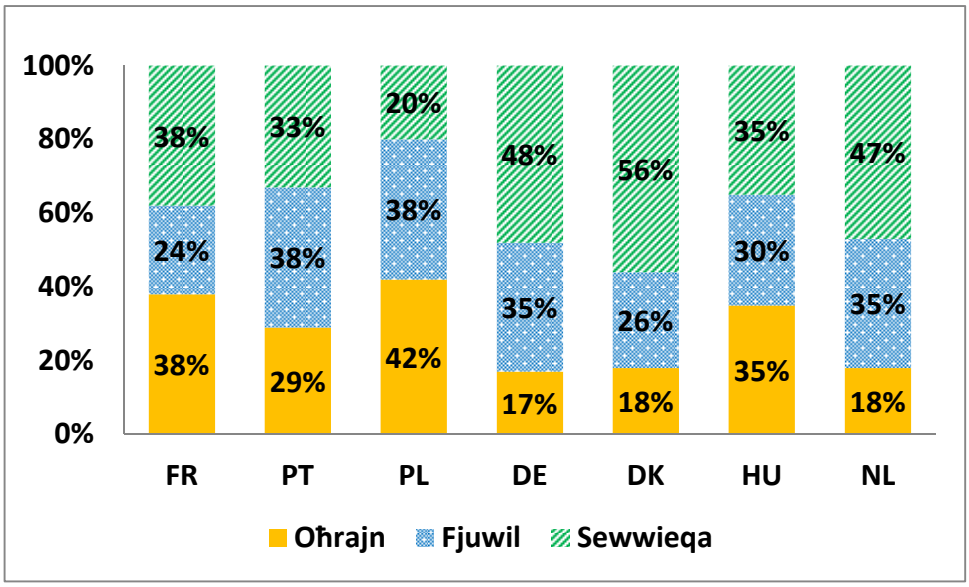
3.1. Fatturi ta' Spiża: Ħarsa ġenerali

Il-livelli tal-ispejjeż huma wieħed mill-fatturi ewlenin li jiddeterminaw il-kompetittività fis-settur ta' trasport tal-merkanzija bit-triq. Fatturi oħra jinkludu l-ispeċjalizzazzjoni u l-kwalità tas-servizz. Filwaqt li wħud minn dawn l-ispejjeż huma marbuta mill-qrib mal-Istat Membru tal-istabbiliment, (b'mod partikolari l-ispejjeż tar-reġistrazzjoni u ż-żamma tal-vettura, it-tassazzjoni tal-kumpanija u l-ispiża tal-kapital) oħrajn huma varjabbli u dipendenti fuq l-Istat Membru tal-operazzjoni (it-tariffi għall-utenti tat-toroq jew it-taxxi fuq il-fjuwil). Minħabba l-eżistenza ta' kumpens ibbażat fuq id-distanza u leġiżlazzjoni nazzjonali li f'ċerti każijiet jistgħu jwasslu għall-allinjament tal-pagi mal-istandards minimi fl-Istat Membru tal-operazzjoni[18], l-ispejjeż tax-xogħol jistgħu, sa ċertu punt, jingħaddu ma' din il-kategorija. Bil-fjuwil, ix-xogħol huwa wieħed miż-żewġ fatturi ewlenin ta' spiża għas-sewwieqa fis-settur ta' trasport tal-merkanzija bit-triq. Sabiex tiġi ddeterminata l-influwenza tal-possibbiltà ta' ftuħ tas-suq ulterjuri fuq l-istruttura tas-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq, jeħtieġ li tiġi mqabbla l-istruttura tal-ispejjeż tal-industrija fl-UE kollha. L-armonizzazzjoni tal-istrutturi u

[18] Id-Direttiva 96/71/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-16 ta' Diċembru 1996 dwar l-impjieg ta' ħaddiema fil-qafas ta' prestazzjoni ta' servizzi, ĠU L 18, 21.1.1997, p. 1-6; Ir-Regolament (KE) Nru 593/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-17 ta' Ġunju 2008 dwar il-liġi applikabbli għall-obbligazzjonijiet kuntrattwali (Ruma I), ĠU L 177, 4.7.2008, p. 6-16.

l-livelli tal-ispejjeż la huma objettiv tal-politiki tal-UE u lanqas kompetenza tal-UE. Madankollu, ġie allegat li l-ftuħ tas-suq jista' jwassal għal riżultati mhux iġġustifikati jekk il-pressjoni kompetittiva twassal għal nuqqas ta' konformità mar-regoli soċjali, bħall-ħin ta' sewqan u l-perjodi ta' mistrieħ, li min-naħa tagħhom joħolqu riskju għas-sikurezza stradali. Dan it-tip ta' żvilupp imur kontra l-għanijiet tal-politika tal-UE dwar it-trasport.

L-istrutturi tal-ispejjeż qed isiru dejjem aktar simili fis-settur kollu tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. L-importanza relattiva taż-żewġ fatturi ewlenin tal-ispejjeż (l-ispejjeż tax-xogħol u tal-fjuwil) laħqet livelli kumparabbli mal-UE kollha. Filwaqt li fl-2004 l-ispejjeż tax-xogħol kienu jirrappreżentaw minn 10 % sa 30 % tal-ispejjeż totali tal-Istati Membri li ssieħbu mal-UE fl-istess sena, dawn kibru b'tali mod li saru jirrappreżentaw minn 20 % sa 40 % tal-ispejjeż f'dawn l-Istati Membri. F'termini assoluti, l-ispejjeż tax-xogħol fl-Istati Membri li ssieħbu mal-UE fl-2004 u l-2007 għadhom inqas minn dawk tal-Istati Membri tal-UE-15, iżda din id-differenza qiegħda tonqos b'mod konsistenti. Il-varjazzjonijiet tal-ispejjeż relatati mal-fjuwil ivarjaw minn 24 % sa 38 % tal-ispejjeż totali.



Grafika 7: Tqassim tal-Ispejjeż tat-Trasportaturi minn Ċerti Stati Membri. Sors: "Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union", AECOM, 2013.

Barra minn hekk, l-armonizzazzjoni baqgħet għaddejja f'oqsma oħra ta' kompetenza tal-UE b'influwenza fuq spejjeż operattivi ta' impriżi ta' trasport tal-merkanzija bit-triq, bħal nollijiet tat-triq. Dawn l-iżviluppi huma spjegati aktar fid-dettall fit-taqsima 6 ta' dan id-dokument.

3.2. Żviluppi fl-Ispejjeż tax-Xogħol

Ir-remunerazzjoni fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq ġeneralment tinqasam f'komponenti differenti tal-ispejjeż. Il-pagi ta' kull xahar huma ffissati fir-rigward tal-pagi minimi jew tal-ftehim kollettiv[19]. Il-livelli medji tal-pagi jvarjaw skont it-tip ta' trasport

[19] F'Lulju tal-2013, 21 pajjiż mit-28 Stat Membru tal-UE (kollha ħlief id-Danimarka, il-Ġermanja, l-Italja, Ċipru, l-Awstrija, il-Finlandja u l-Isvezja) kellhom leġiżlazzjoni nazzjonali li tistabbilixxi paga minima

(nazzjonali jew internazzjonali) li jitwettaq, b'rati għat-trasport internazzjonali ogħla minn dawk għat-trasport nazzjonali. Barra minn dawn il-varjazzjonijiet, ġeneralment jiżdiedu forom oħra ta' remunerazzjoni sabiex jiġu stabbiliti l-livelli tal-pagi, bl-iktar komuni jkunu s-sussidji ta' kuljum (*per diems*) u l-bonuses ibbażati fuq id-distanza[20]. Minħabba l-importanza tal-ispejjeż tax-xogħol fl-istrutturi tal-ispejjeż tat-trasportaturi operattivi, id-differenzi fil-livelli tal-pagi jistgħu jħallu impatt fuq il-prattiki ta' negozju fis-settur. Kumpaniji jistgħu jgħaddu l-attivitajiet tagħhom lil Stati Membri oħra b'inqas spejjeż tax-xogħol. Jekk jitwettqu f'konformità mar-rekwiżiti tal-istabbiliment stipulati fir-Regolament (KE) Nru 1071/2009, il-prattika tad-delokalizzazzjoni tal-attivitajiet tista' tikkontribwixxi għall-flussi ta' investiment transfruntiera u ssaħħaħ l-integrazzjoni tas-suq ta' trasport tal-UE. Madankollu, ċerti każijiet ta' delokalizzazzjoni (bħall-każijiet fejn l-attività titwettaq biss fi Stat Membru wieħed minbarra dak tar-reġistrazzjoni) jistgħu jkunu sinjal ta' evitar intenzjonat ta' taxxi u tariffi tax-xogħol.

Għalkemm is-sitwazzjoni tas-swieq individwali trid tiġi vvalutata f'aktar dettall, hemm indikazzjonijiet li l-livell ta' differenzi fil-pagi qed jonqos b'tali mod li jittaffa r-riskju ta' mġiba illegali[21]. Minkejja dan, iridu jitkomplew l-isforzi biex jitjieb l-infurzar. Filwaqt li għad fadal xi differenzi, il-livelli assoluti tal-ispejjeż tax-xogħol qed jiżdiedu b'rata aktar mgħaġġla fl-Istati Membri li ssieħbu mal-UE fl-2004 u l-2007. Meta jitqiesu l-elementi kollha ta' remunerazzjoni, il-pagi tas-sewwiqa Rumeni fit-trasport internazzjonali jidhru li qed jilħqu l-istess livelli tat-trasportaturi Spanjoli (EUR 4-5/fis-siegħa)[22]. Kif jidher fil-Grafika 8, dawn l-evoluzzjonijiet huma konformi mal-konverġenza tal-livelli medji tal-pagi fl-UE. B'riżultat ta' dan, id-differenzi fil-livelli tal-pagi fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq huma paragunabbli mad-differenzi fil-pagi medji fl-UE u fl-ekonomija kollha. Il-Grafika ta' hawn taħt turi ż-żieda relattiva fil-pagi tal-ħaddiema mill-UE-12 mqabbla ma' dawk tal-UE-15.

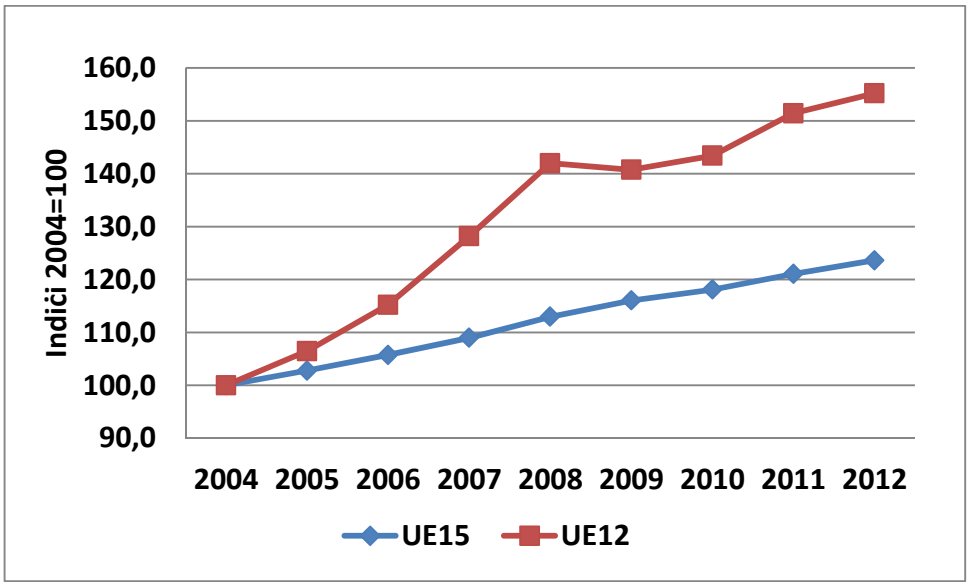
---

skont l-istatut jew bi ftehim intersettorjali nazzjonali. Il-ftehim kollettiv huwa stabbilit f'dawk l-Istati Membri li ma jistabbilixxux paga minima, għalkemm dan il-ftehim kollettiv jista' japplika biss għal ċerti impriżi (bħal dawk li huma membri tal-Kmamar tal-Kummerċ) u jista' jvarja minn reġjun għal ieħor ta' Stat Membru partikolari.

20 Skont ir-Regolament (KE) Nru 561/2006, is-sussidji bbażati fuq id-distanza huma illegali jekk huma ta' natura li jipperikolaw is-sikurezza stradali.

21 Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung, it-28 ta' Jannar 2014.

22 "Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union", AECOM, 2013.



Grafika 8: Evoluzzjoni tal-Indiċi tal-Kost Lavorattiv tal-Ekonomija tan-Negozju fl-Istati Membri tal-UE-15 u l-UE-12 mill-2004. Sors: Eurostat, DĠ MOVE.

Kif jidher hawn fuq, id-differenzi fil-livelli tal-pagi fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq huma l-istess bħad-differenzi medji fil-pagi bejn l-Istati Membri fl-ekonomija. Madankollu, wieħed għandu jinnota li dawn id-differenzi jista' jkollhom impatt akbar fuq il-kompetizzjoni ta' dan is-settur minħabba n-natura mobbli tal-attivitajiet tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. Għall-kuntrarju ta' setturi oħrajn, is-servizzi ta' trasport jistgħu jiġu provduti fi Stati Membri oħra fuq bażi temporanja filwaqt li jinżammu parzjalment il-kundizzjonijiet tal-pagi tal-Istat Membru ta' residenza. Madankollu, teżisti leġiżlazzjoni tal-UE li f'xi każijiet iżżid il-protezzjoni tal-ħaddiema mhux residenti li jipprovdu servizzi fuq bażi temporanja fi Stati Membri oħra. Id-Direttiva 96/71/KE dwar l-impjiegi tal-ħaddiema[23] tapplika għas-sewwieqa, jekk jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tad-Direttiva. Ir-Regolament (KE) Nru 593/2008 dwar l-obbligi kuntrattwali[24] jistabbilixxi l-kriterji ġenerali li jiddeterminaw il-liġi applikabbli għall-obbligi kuntrattwali. F'ċerti każijiet, il-liġi li normalment tkun applikabbli għall-kuntratt tista' titwarrab, sabiex tinbidel bir-regoli obbligatorji skont it-tifsira tad-dritt internazzjonali privat li japplika fil-post fejn is-soltu jsir ix-xogħol (l-Artikolu 8).

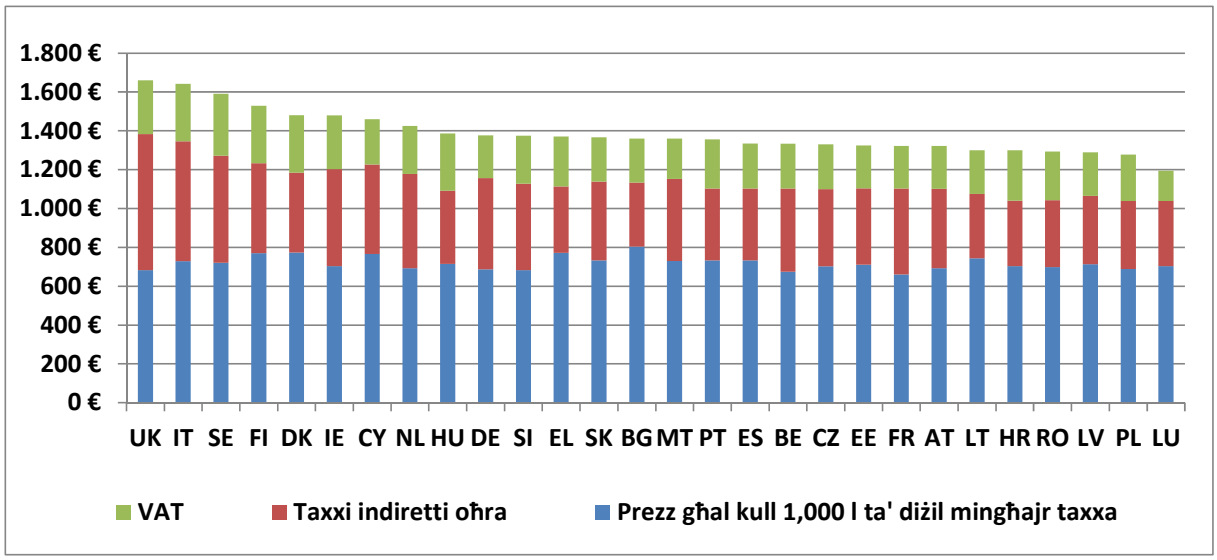
3.3. Żviluppi fil-Livelli tal-Ispejjeż tal-Fjuwil

L-ispejjeż tal-fjuwil fl-UE segwew l-iżviluppi tal-prezzijiet taż-żejt mhux raffinat fis-swieq internazzjonali u ma varjawx b'mod estensiv. Dan jista' jkun parzjalment minħabba l-armonizzazzjoni gradwali li qed iseħħ fit-tassazzjoni tal-prodotti tal-enerġija u l-elettriku fl-Unjoni Ewropea, li hija rregolata mid-dispożizzjonijiet tad-Direttiva tal-Kunsill 2003/96/KE

[23] Id-Direttiva 96/71/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-16 ta' Diċembru 1996 dwar l-impjieg ta' ħaddiema fil-qafas ta' prestazzjoni ta' servizzi, ĠU L 18, 21.1.1997, p. 1.

[24] Ir-Regolament (KE) Nru 593/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-17 ta' Ġunju 2008 dwar il-liġi applikabbli għall-obbligazzjonijiet kuntrattwali (Ruma I), ĠU L 177, 4.7.2008, p. 6.

(id-'Direttiva dwar it-Tassazzjoni fuq l-Enerġija')[25]. L-istruttura tad-dazji tas-sisa fuq il-fjuwil hija armonizzata: id-Direttiva tistabbilixxi, fost l-oħrajn, livelli minimi ta' taxxa fuq il-prodotti tal-enerġija użati bħala fjuwil tal-magni. Madankollu, l-Istati Membri huma liberi li jistabbilixxu r-rati nazzjonali tagħhom ta' taxxa kif iridu huma. Ir-rati nazzjonali ta' taxxa jvarjaw minn Stat Membru għall-ieħor. L-ispejjeż tal-fjuwil huma l-inqas fil-Lussemburgu u l-ogħla fir-Renju Unit.



Grafika 9: Spejjeż Tipiċi tad-Dižil għal kull 1,000 Litru skont l-Istat Membru (Jannar 2014). Sors: Il-Bulettin taż-Żejt tal-Osservatorju tas-Suq, 2014, il-Kummissjoni Ewropea, DĠ Enerġija.

3.4. Fatturi Oħra ta' Spiża

Barra minn dawn iż-żewġ fatturi ewlenin ta' spiża, il-kumpaniji ta' trasport tal-merkanzija bit-triq jidħlu fi spejjeż oħra bħal:

– Tariffi ta' darba relatati mal-istabbiliment tal-impriża (inklużi x-xiri u r-reġistrazzjoni tal-vetturi);

– Taxxi perjodiċi dwar is-sjieda jew iċ-ċirkolazzjoni tal-vetturi;

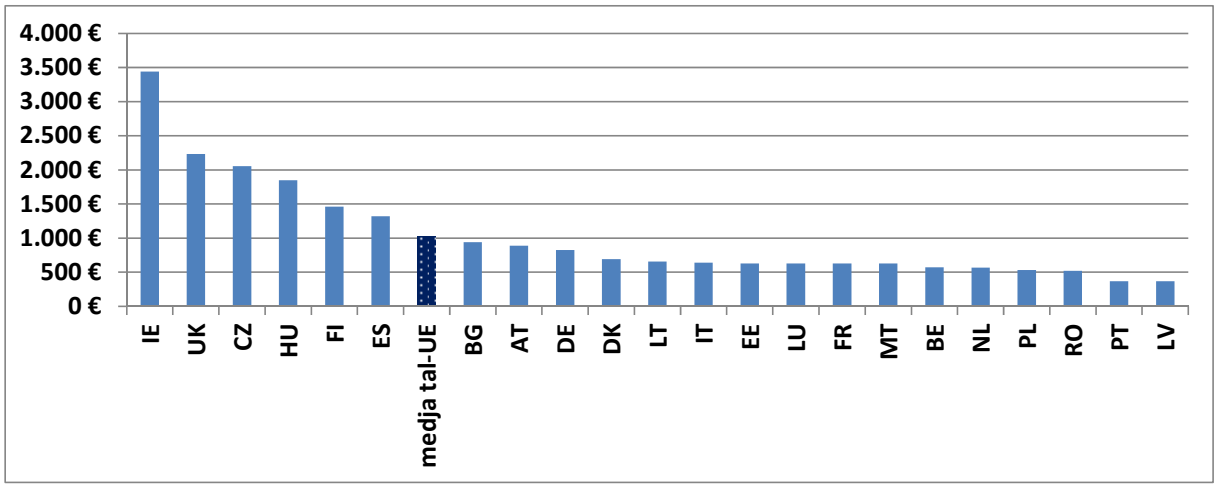
– Taxxi li ġejjin mill-użu tal-vetturi (it-taxxa fuq l-introjtu, in-nollijiet tat-triq ibbażati fuq il-ħin jew fuq id-distanza).

Il-livell relattiv ta' dawn l-ispejjeż jista' jħalli impatt fuq l-imġiba tan-negozju. Differenzi sinifikanti fil-livelli tal-ispejjeż jistgħu jħeġġu każijiet ta' delokalizzazzjoni illegali, li minnaħa tagħhom, ipoġġu fi żvantaġġ il-kumpaniji li jobdu l-liġi. Għalkemm il-livelli ta' tassazzjoni u ta' tariffi għadhom ivarjaw, hemm indikazzjonijiet li l-ammont nett ta' tarffi mħallsa għal kull vettura qed jilħaq livelli simili fl-UE kollha.

Għad hemm differenzi fil-livelli tal-ispejjeż imposti fuq l-istabbiliment, fuq ir-reġistrazzjoni tal-vettura u fuq l-ispejjeż ta' ċirkolazzjoni. L-ispejjeż tal-istabbiliment ivarjaw minn spiża ta'

[25] Id-Direttiva tal-Kunsill 2003/96/KE tas-27 ta' Ottubru 2003 li tirriforma l-istruttura tal-Komunità dwar tassazzjoni fuq prodotti ta' enerġija u elettriku, ĠU L 283, 31.10. 2003, p. 51.

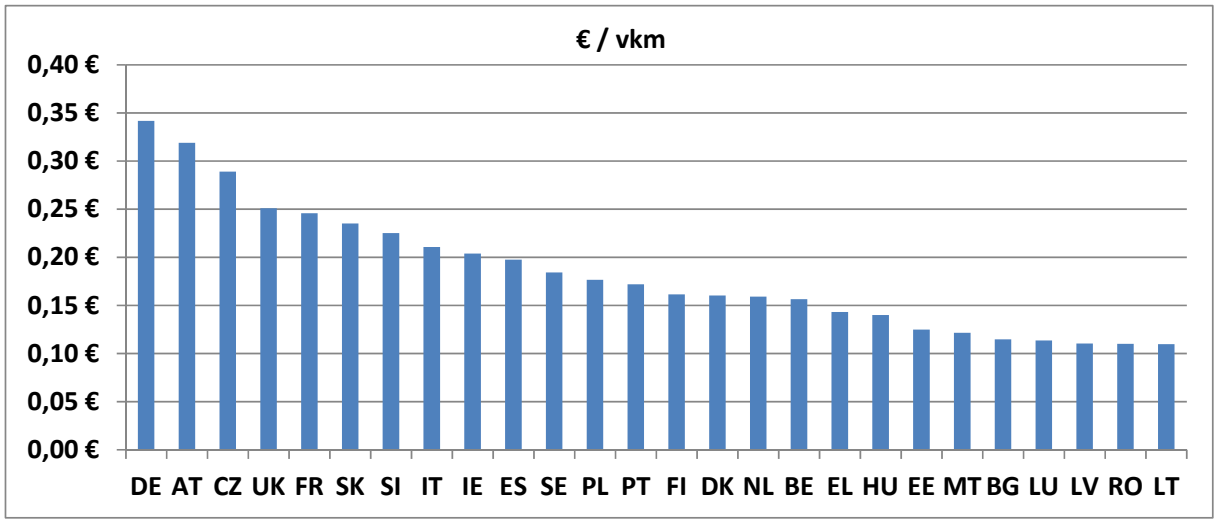
darba ta' madwar EUR 40 fir-Repubblika Ċeka sa aktar minn EUR 1 000 fil-Bulgarija[26]. It-taxxi tal-vettura (kemm it-taxxi tar-reġistrazzjoni kif ukoll tas-sjieda) ivarjaw ukoll bejn l-Istati Membri. Il-varjazzjoni fil-livelli tat-tariffi ma timxix fuq id-differenzi bejn l-UE12 u l-UE15 li jistgħu jiġu identifikati fil-każ tal-ispejjeż tax-xogħol. Pereżempju, kif jidher fil-Grafika 10 ta' hawn taħt, it-taxxi annwali tal-vetturi jvarjaw fuq firxa ta' 1 sa 10. Fost l-ogħla 10 Stati Membri ta' taxxi annwali tal-vetturi, tlieta huma mill-UE-12 (ir-Repubblika Ċeka, l-Ungerija u l-Bulgarija).



Grafika 10: Taxxa Annwali tal-Vetturi (€) għal Taħlita Standard ta' Trattur/Semitrejler (2012), Sors: ACEA Tax Guide 2012.

Mingħajr ma ssir analiżi ddettaljata tal-livelli ta' differenza ta' kull komponent ta spiża, huwa interessanti li wieħed jinnota li minkejja dawn id-differenzi, il-livell medju ta' taxxi u tariffi fuq ir-rotot domestiċi ma jidhirx li jvarja b'mod sinifikanti bejn l-Istati Membri. Skont il-kalkoli tal-OECD li jidhru fil-Grafika 10, l-ammont nett ta' tariffi mħallsa għal kull vettura-kilometru għandhom medja ta' EUR 0,18, b'varjazzjonijiet relattivament żgħar bejn l-Istati Membri. L-ogħla tariffi fl-UE jinġabru fil-Ġermanja (EUR 0,34vkm) u l-inqas fil-Bulgarija, il-Lussemburgu, il-Latvja, il-Litwanja u r-Rumanija (EUR 0,11/vkm).

[26] "Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union", AECOM, 2013.



Grafika 11: Ammont Nett ta' Tariffi Mħallsa għal kull Vettura-km (Trasport Domestiku tal-Merkanzija, 2012). Sors: "Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012", OECD 2013.

Dan jista' jkun parzjalment minħabba ż-żieda fl-użu mill-Istati Membri ta' tariffi għall-utenti tat-toroq ibbażati fuq it-territorju (kemm jekk huma vinjetti (vignettes) kif ukoll pedaġġi). Mill-adozzjoni u r-reviżjoni sussegwenti tad-Direttiva 1999/62/KE dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila[27], għadd dejjem jikber ta' Stati Membri daħlu fis-seħħ skemi ta' tariffi għall-utenti tat-toroq. F'kuntest ta' strutturi tal-ispejjeż konverġenti, it-trasportaturi tal-UE se jintalbu dejjem aktar biex itejbu l-effiċjenza u l-kwalità tas-servizz tagħhom. Dan it-titjib se jkun ta' benefiċċju għall-konsumaturi tal-industrija tat-trasport tal-merkanzija bit-triq, b'mod partikolari l-burdnara tal-merkanzija u l-industrija tal-bejgħ bl-imnut u permezz tagħhom tiżdied l-effiċjenza u l-kompetittività tal-ekonomija tal-UE inġenerali.

4. INFURZAR TAD-DISPOŻIZZJONIJIET DWAR L-AĊĊESS TAS-SUQ TA' TRASPORT TAL-MERKANZIJA BIT-TRIQ

Ir-Regolamenti (KE) Nru 1071/2009[28] u 1072/2009 għandhom l-għan li jipprovdu l-impriżi b'aċċess ġust għas-suq internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bit-triq, inkluż il-forniment ta' kriterji addizzjonali għall-awtoritajiet ta' infurzar biex jivverifikaw il-konformità ma' dawn il-kundizzjonijiet. Huwa meħtieġ l-infurzar korrett ta' dawn ir-Regolamenti biex jiġi żgurat li l-kumpaniji attivi fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bit-triq, ikunu affidabbli u jikkompetu fuq l-istess livell. Minkejja dan, l-infurzar ta' wħud mid-dispożizzjonijiet tagħhom jibqa' problematiku. Żewġ aspetti jiffurmaw partikolarment sors ta' diffikultà għat-trasportaturi u l-awtoritajiet ta' infurzar: id-dispożizzjonijiet dwar l-istabbiliment stabbli u effettiv, fil-każ tar-

[27] Id-Direttiva 1999/62/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-17 ta' Ġunju 1999 dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila għall-użu ta' ċerti infrastrutturi, kif immodifikata bid-Direttiva 2006/38/UE u bid-Direttiva 2011/76/UE.

[28] Ir-Regolament (KE) Nru 1071/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Ottubru 2009 li jistabbilixxi regoli komuni dwar il-kondizzjonijiet li għandhom jiġu rispettati għall-eżerċizzju tal-professjoni ta' operatur tat-trasport bit-triq u li jħassar id-Direttiva tal-Kunsill 96/26/KE, ĠU L 300, 14.11.2009, p. 51.

Regolament (KE) Nru 1071/2009 u dawk dwar il-kabotaġġ fil-każ tar-Regolament (KE) Nru 1072/2009.

4.1. Infurzar tar-Regolament (KE) Nru 1071/2009

Ir-Regolament (KE) Nru 1071/2009 dwar l-aċċess tal-professjoni ta' operatur tat-trasport bit-triq ġabar flimkien diversi leġiżlazzjonijiet, bil-għan li jissimplifika u jissupplimenta l-infurzar tagħhom. Dan ir-Regolament daħħal fis-seħħ rekwiżiti addizzjonali, b'mod partikolari, kriterju dwar l-istabbiliment stabbli u effettiv għall-impriżi ta' trasport tal-merkanzija bit-triq, dispożizzjonijiet għal format uniku tal-liċenzji tal-Komunità, rekwiżiti speċifiċi għall-maniġers tat-trasport u aktar kooperazzjoni bejn l-Istati Membri fil-qasam tal-infurzar (b'mod partikolari permezz tal-interkonnessjoni tar-reġistri nazzjonali tal-impriżi tat-trasport bit-triq, ERRU).

Dawn il-bidliet ikkontribwixxew għal aktar armonizzazzjoni, b'mod partikolari fir-rigward tal-formati tal-liċenzji tal-Komunità. Madankollu, għad fadal xi jsir biex titlesta l-implimentazzjoni ta' dan ir-Regolament, b'mod partikolari permezz tal-interkonnessjoni sħiħa tal-ERRU. Xi rapporti puntwali juru wkoll li f'ċerti Stati Membri għadhom jeżistu l-hekk imsejħa 'letterbox companies' (jiġifieri, kumpaniji "stabbiliti" fi Stat Membru għal finijiet ta' taxxa, fejn ma jwettqux funzjonijiet amministrattivi jew attivitajiet kummerċjali, bi ksur tal-Artikolu 5 tar-Regolament (KE) Nru 1071/2009). Din il-prattika mhijiex konformi mal-intenzjoni tal-leġiżlatur. Tali prattiki jiġu okkażjonalment dokumentati[29], iżda jibqgħu diffiċli biex jiġu kkwantifikati minħabba n-natura illegali tagħhom.

Dawn il-'letterbox companies' għadhom jeżistu minħabba d-differenzi fir-riżorsi u l-livelli ta' prijorità mogħtija għall-infurzar fl-Istati Membri kkonċernati. Dan jista' joħloq diffikultajiet għal Stati Membri oħra li jirrappurtaw dawn il-kumpaniji lill-Istati Membri ta' reġistrazzjoni, li jistgħu ma jkunux jiddependu fuq livell b'saħħtu ta' appoġġ mill-kontropartijiet tagħhom. Barra minn hekk, id-dispożizzjonijiet li jirregolaw l-infurzar tar-rekwiżit tal-'istabbiliment stabbli' huma dgħajfa[30]. Għalhekk, jidher li jeħtieġ ikun hemm aktar kooperazzjoni transfruntiera f'din iż-żona u infurzar aktar strett tad-dispożizzjonijiet rilevanti.

4.2. Ir-Regolament (KE) Nru 1072/2009: Kwistjonijiet ta' Implimentazzjoni u Żviluppi Nazzjonali

L-awtoritajiet ta' infurzar l-istess bħat-trasportaturi jirrappurtaw differenzi fil-metodi użati biex jinfurzaw ir-Regolament (KE) Nru 1072/2009. Dawn id-differenzi jistgħu jwaqqfu t-trasportaturi milli jieħdu azzjonijiet fis-swieq domestiċi ta' barra l-pajjiż. Minkejja tentattivi

[29] Din l-attività ta' spezzjoni fl-impjiegi ta' ħaddiema fit-trasport bit-triq: gwida għall-awtoritajiet ta' kontroll. Rapport finali tal-proġett TRANSPO, Marzu 2012 www.tagliacarne.it/download/229.html

[30] Skont l-Artikolu 12(2) tar-Regolament (KE) Nru 1071/2009: "Sal-31 ta' Diċembru 2014, l-Istati Membri għandhom iwettqu kontrolli minn tal-inqas kull ħames snin biex jivverifikaw li l-impriżi jissodisfaw [ir-rekwiżiti meħtieġa għall-eżerċizzju tal-professjoni ta' operatur ta' trasport bit-triq]".

biex jiġu ċċarati t-termini tar-Regolament (KE) Nru 1072/2009[31], għad fadal differenzi fl-implimentazzjoni ta' ċerti dispożizzjonijiet. Il-Finlandja pereżempju, tqis li l-operazzjonijiet li jinvolvu waqfien frekwenti (li fihom trasportatur ineħħi parti minn tagħbija waħda f'destinazzjonijiet differenti, bħal sussidjarji tal-istess kumpanija) jinkludu diversi operazzjonijiet ta' trasport, filwaqt li f'pajjiżi oħra, l-operazzjonijiet li jinvolvu waqfien frekwenti jingħaddu bħala trasport uniku. L-awtoritajiet ta' infurzar tad-Danimarka jew tal-Finlandja jitolbu li t-trasportaturi jkunu kapaċi jiġġustifikaw immedjatament l-operazzjonijiet ta' kabotaġġ fil-formola tal-kunsinna. Oħrajn jipprovdu t-trasportaturi bi ftit tal-ħin biex jiġbru din l-informazzjoni jekk ma tkunx disponibbli mal-ewwel, pereżempju f'każ li l-ittra tal-kunsinna ma tinġarrx mat-tagħbija.

Barra minn hekk, ċerti Stati Membri wrew tendenza li jillimitaw il-kundizzjonijiet li skonthom it-trasportaturi jistgħu jwettqu operazzjonijiet internazzjonali ta' trasport u ta' kabotaġġ permezz ta' mezzi regolatorji u prattiki ta' infurzar. Eżempji ta' dawn jinkludu diskriminazzjoni minn awtoritajiet ta' infurzar ta' vetturi li huma ta' sussidjarji ta' kumpaniji lokali stabbiliti fi Stat Membru ieħor jew l-applikazzjoni ta' dispożizzjonijiet restrittivi għal tipi ta' prodotti li huma ttrasportati prinċipalment minn trasportaturi mhux residenti. Inizjattivi privati, tollerati mill-awtoritajiet, jikkontribwixxu biex jistigmatizzaw is-sewwieqa barranin. Fi Stat Membru wieħed, applikazzjoni tal-ismartphone biex jiġu mmonitorjati u lokalizzati t-trakkijiet irreġistrati barra l-pajjiż qed ikollha suċċess mas-sewwieqa lokali. Fuq perjodu twil ta' żmien, dawn l-inizjattivi regolatorji u privati jirriskjaw li jdgħajfu s-suq intern *acquis* fil-qasam tat-trasport u b'mod partikolari, it-titjib fl-effiċjenza li jirriżulta mill-ftuħ tas-suq għat-trasport transfruntier.

Ir-relevanza ta' dawn il-prattiki tidher dubjuża fid-dawl tal-livell baxx ta' ksur dokumentat fir-rigward tad-dispożizzjonijiet ta' kabotaġġ. Filwaqt li hemm tħassib fir-rigward tal-operazzjonijiet ta' kabotaġġ illegali (jiġifieri l-operazzjonijiet ta' kabotaġġ li jaqbżu t-tliet operazzjonijiet possibbli skont ir-Regolament (KE) Nru 1072/2009, jew li ma jsirux wara trasport internazzjonali, jew aktar tard minn sebat ijiem wara trasport internazzjonali), b'mod ġenerali l-awtoritajiet ta' infurzar ma kinux kapaċi jissostanzjaw dawn id-dikjarazzjonijiet. Fl-Istati Membri fejn saru kontrolli estensivi ta' kabotaġġ, il-livelli ta' ksur kienu baxxi (1,7 % tal-vetturi kollha kkontrollati fil-każ tad-Danimarka[32]). Ksur ieħor, bħan-nuqqas ta' rispett tal-ħinijiet ta' sewqan li jħallu impatt kemm fuq il-kompetizzjoni bejn it-trasportaturi kif ukoll fuq is-sikurezza, huma iktar komuni għall-awtoritajiet ta' infurzar.

Bħala konklużjoni, ir-Regolamenti (KE) Nru 1071/2009 u 1072/2009 huma mifhuma, interpretati u applikati b'mod differenti fid-diversi Stati Membri. B'riżultat ta' dan, l-operaturi

---

31 "The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers". Il-Kummissjoni Ewropea, 2011 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf

32 http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece, għal aktar informazzjoni jekk jogħġbok ara: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm

qed iħabbtu wiċċhom ma' geġwiġija ta' dispożizzjonijiet li jiswew il-flus u jfixklu, u li l-pakkett leġiżlattiv tal-2009 kellu inizjalment jelimina.

4.3. Reviżjoni tar-Regolamenti skont l-eżerċizzju REFIT

Fil-Komunikazzjoni tagħha dwar l-Idoneità Regolatorja tal-UE ta' Diċembru 2012[33], il-Kummissjoni nediet il-Programm dwar l-Idoneità u l-Prestazzjoni tar-Regolamentazzjoni (REFIT), li għandu l-għan li jiċċara l-liġi tal-UE u jnaqqas il-piż regolatorju. L-eżerċizzju ta' analiżi li sar wara l-Komunikazzjoni identifika r-reviżjoni tar-Regolamenti (KE) Nru 1071/2009 u (KE) Nru 1072/2009 bħala prijorità. Is-simplifikazzjoni tar-Regolamenti tippermetti li l-uffiċjali ta' kontroll jinfurzaw dawn ir-Regolamenti b'mod aktar effiċjenti u uniformi, u b'hekk it-trasportaturi jiġu provduti b'interpretazzjoni konsistenti tar-Regolamenti u b'ambjent operattiv prevedibbli. Ir-reviżjoni se jkollha l-għan li tiċċara t-termini problematiċi tar-Regolamenti, jiġifieri d-definizzjoni tal-istabbiliment stabbli u effettiv fir-Regolament (KE) Nru 1071/2009 u ta' kabotaġġ fir-Regolament (KE) Nru 1072/2009. Barra minn hekk, bl-infurzar tar-Regolament (KE) Nru 1071/2009 jistgħu jissaħħu aktar il-possibiltajiet ta' kooperazzjoni bejn l-Istati Membri Fl-aħħar nett, reviżjoni tista' ttejjeb l-infurzar tar-Regolamenti. L-introduzzjoni ta' aktar dispożizzjonijiet preskrittivi dwar il-frekwenza u l-modalitajiet tal-kontrolli tista' tgħin biex jiġu indirizzati d-diskrepanzi li jeżistu fl-infurzar tar-Regolamenti. L-infurzar jista' jkun aktar effiċjenti billi jintużaw aħjar il-possibbiltajiet il-ġodda ta' kontroll tekniku, bħall-ġenerazzjoni l-ġdida ta' takografi diġitali.

5. DIMENSJONI SOĊJALI TAS-SETTUR TAT-TRASPORT TAL-MERKANZIJA BIT-TRIQ

Il-leġiżlazzjoni tal-UE tipprovdi kemm qafas ġenerali kif ukoll settorjali bil-għan li tiżgura s-sikurezza stradali, il-kundizzjonijiet tax-xogħol adegwati u l-kompetizzjoni mingħajr xkiel fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. Dan il-qafas jinkludi r-Regolament (KE) Nru 561/2006 dwar il-ħin ta' sewqan u l-perjodi ta' mistrieħ[34] u d-Direttiva 2002/15/KE dwar il-ħin tax-xogħol tal-ħaddiema mobbli[35]. Sabiex jiġi żgurat li dawn ir-regoli jiġu infurzati korrettament, dawn id-dispożizzjonijiet huma kompletati b'regoli dwar il-livelli minimi ta' kontroll (id-Direttiva 2006/22/KE[36]) u b'dispożizzjonijiet legali u tekniċi ddettaljati dwar apparat ta' reġistrazzjoni għat-trasport bit-triq (ir-Regolament (KEE) Nru 3821/85[37]). Livell mhux biżżejjed ta' konformità ma' dawn ir-regoli jista' jwassal għal konsegwenzi negattivi. Dawn il-konsegwenzi jinkludu: degradazzjoni tal-kundizzjonijiet tax-xogħol għall-ħaddiema

---

33 L-Idoneità Regolatorja tal-UE (COM(2012)746)

34 Ir-Regolament (KE) Nru 561/2006 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-15 ta' Marzu 2006 dwar l-armonizzazzjoni ta' ċerta leġiżlazzjoni soċjali li għandha x'taqsam mat-trasport bit-triq u li jemenda r-Regolamenti tal-Kunsill (KEE) Nru 3821/85 u (KE) Nru 2135/98 u li jħassar ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 3820/85, ĠU L 102, 11.4.2006, p. 1.

35 Id-Direttiva 2002/15/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta' Marzu 2002 dwar l-organizzazzjoni tal-ħin tax-xogħol ta' ħaddiema li jwettqu attivitajiet mobbli tat-trasport fit-toroq, ĠU L 80, 23.3.2002, p.35.

36 Id-Direttiva 2006/22/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-15 ta' Marzu 2006 dwar il-kondizzjonijiet minimi għall-implimentazzjoni tar-Regolamenti tal-Kunsill (KEE) Nri 3820/85 u 3821/85 dwar il-leġiżlazzjoni soċjali li għandha x'taqsam ma' attivitajiet tat-trasport bit-triq u li tħassar id-Direttiva tal-Kunsill 88/599/KEE, ĠU L 102, 11.4.2006, p. 35.

37 Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 3821/85 tal-20 ta' Diċembru 1985 dwar apparat ta' reġistrazzjoni għat-trasport bit-triq, ĠU L 370, 31.12.1985, p. 8.

tat-trasport bit-triq, żieda fir-riskji għas-sikurezza stradali u għal utenti oħra tat-triq u li jitpoġġew fi żvantaġġ l-impriżi konformi.

Qed jitkomplew l-isforzi biex jitjieb aktar l-infurzar ta' dawn id-dispożizzjonijiet. Dan jinkludi l-elaborazzjoni mill-Kummissjoni ta' noti ta' gwida u ta' kjarifika li jkunu disponibbli għall-Istati Membri u għall-partijiet interessati[38]. Madankollu, in-noti ta' gwida jibqgħu dokumenti mhux vinkolanti. B'riżultat ta' dan, il-Kummissjoni ma tistax tagħti sanzjonijiet lill-Istati Membri li ma jsegwuhomx. L-elaborazzjoni ta' noti ta' gwida hija diffiċli (nota ta' gwida dwar il-'perjodu ta' 24 siegħa' għall-kalkolu tal-ħin ta' sewqan u l-perjodi ta' mistrieħ ilha tiġi diskussa għal aktar minn 4 snin u t-test tagħha għadu ma ġiex iffinalizzat). L-esperjenza twila tal-Istati Membri li japplikaw verament in-noti ta' gwida li ġew diskussi magħhom fil-kumitat relevanti turi wkoll differenzi sinifikanti.

Qed ikomplu l-isforzi fir-rigward tal-kooperazzjoni mal-partijiet interessati. Il-proġett TRACE[39], li ħoloq kurrikulu komuni ta' taħriġ għall-uffiċjali ta' infurzar ta' mal-ġenb tat-triq, tlesta. Il-White Paper tal-2011 dwar it-Trasport[40] identifikat il-promozzjoni tal-kwalità tax-xogħlijiet u tal-kundizzjonijiet tax-xogħol bħala prijorità.

5.1. Kundizzjonijiet tax-Xogħol

Il-kundizzjonijiet tax-xogħol fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq huma diffiċli, kif jidher mil-livell baxx ta' attrattività tas-settur. Fost ir-raġunijiet għal dan insibu: in-natura mobbli tal-attivitajiet ta' trasport bit-triq u l-perjodi twal li persuna trid tqatta' 'l bogħod mill-bażi. Fatturi oħra ta' riskju identifikati mill-Aġenzija Ewropea għas-Sigurtà u s-Saħħa jinkludu: il-fatt li s-sewwieqa ta' spiss jaħdmu f'iżolament, il-ġestjoni li t-tagħbija trid tasal eżatt fil-ħin u d-domandi tal-klijenti li jwasslu għal pressjoni għolja fuq il-post tax-xogħol, il-ħidma f'siti ta' oħrajn, l-użu aktar frekwenti tat-telesorveljanza u ta' teknoloġija kumplessa, l-ippjanar tal-post tax-xogħol, l-aċċessibbiltà għal faċilitajiet u servizzi (iġjeniċi, tal-ikel u mediċi), ir-riskju ta' mard infettiv, il-vjolenza u l-attakki, il-qagħad ta' bilqiegħda għal żmien twil u l-espożizzjoni għall-vibrazzjoni, ir-riskji ta' aċċidenti meta jsiru t-tagħbija u l-ħatt u r-riskji ta' sikurezza stradali assoċjati ma' xogħol fit-traffiku[41]. L-istess rapport jidentifika s-sigħat tax-xogħol atipiċi fis-settur bħala fattur li jista' jkollu effetti negattivi fuq is-saħħa. Madankollu, madwar id-dinja kollha qed jonqsu l-aċċidenti li jinvolvu vetturi heavy-duty, filwaqt li qed titjieb il-konformità mad-dispożizzjonijiet dwar il-ħin ta' sewqan u l-perjodi ta' mistrieħ[42].

Iż-żieda fil-prattiki ta' ġestjoni li t-tagħbija trid tasal eżatt fil-ħin, li żviluppat permezz ta' possibbiltajiet tekniċi ġodda li huma disponibbli fis-settur tal-loġistika, ifissru li s-sewwieqa

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm

39 http://www.traceproject.eu

40 Il-White Paper "Pjan direzzjonali għal Żona Unika Ewropea tat-Trasport – Lejn sistema tat-trasport kompetittiva u li tuża r-riżorsi b'mod effiċjenti", COM(2011)144 finali

41 "OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — An overview", l-Aġenzija Ewropea għas-Sigurtà u s-Saħħa fuq il-Post tax-Xogħol, 2011.

42 "Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector", il-Parlament Ewropew, 2012.

huma suġġetti għal pressjoni biex jilħqu l-iskadenzi tal-kunsinni. Il-pressjoni fuq il-ħaddiema tat-trasport bit-triq titqies li żdiedet matul il-kriżi ekonomika li għaddejja bħalissa, u li l-partijiet interessati jemmnu li hija konnessa ma' diversi prattiki illegali bħall-eċċess tal-ħinijiet ta' sewqan, ir-remunerazzjonijiet ibbażati fuq il-prestazzjoni li jipperikolaw is-sikurezza stradali jew l-impjiegi indipendenti fittizji[43]. Il-kwistjonijiet soċjali ewlenin identifikati mill-partijiet interessati li jeħtieġu azzjoni leġiżlattiva futura huma stabbiliti fit-Tabella 2.

Kwistjoni	**Grad ta' importanza**
Skemi illegali/mhux ġusti ta' impjieg li joħolqu dumping soċjali (inklużi l-'letter-box companies')	*****
Nuqqas ta' infurzar u kontrolli	*****
L-armonizzazzjoni soċjali fl-Istati Membri tal-UE27 għad baqgħalha biex tinkiseb	****
Operazzjonijiet illegali ta' kabotaġġ	****
Il-kwalità tal-mistrieħ u tal-faċilitajiet iddedikati għal dan	***
Ħin ta' sewqan u perjodi ta' mistrieħ	**

Tabella 2: Kwistjonijiet Identifikati mill-Partijiet Interessati li Jeħtieġu Azzjoni Leġiżlattiva Futura fir-Rigward tal-Kundizzjonijiet Soċjali u ta' Xogħol fis-Settur tat-Trasport tal-Merkanzija bit-Triq. Sors: "Kundizzjonijiet Soċjali u tax-Xogħol tat-Trasportaturi tat-Trasport bit-Triq", il-Parlament Ewropew, 2013.

Il-kwistjonijiet enfasizzati mill-partijiet interessati fit-Tabella 2 huma marbuta mill-qrib mal-implimentazzjoni tar-Regolamenti (KE) 1071/2009 u 1072/2009, għalkemm l-infurzar huwa kompetenza tal-Istati Membri. L-infurzar mhux sodisfaċenti ta' dawn id-dispożizzjonijiet imur lura għan-nuqqas ta' dispożizzjonijiet vinkolanti dwar l-għadd u l-frekwenza tal-kontrolli fiż-żewġ Regolamenti. In-nuqqas ta' dawn id-dispożizzjonijiet joħloq ukoll diffikultajiet għall-Kummissjoni biex timmonitorja l-implimentazzjoni ta' dawn ir-Regolamenti. Għalhekk, jeħtieġ li dan tal-aħħar jitjieb bl-introduzzjoni ta' dispożizzjonijiet vinkolanti dwar l-infurzar.

Il-ħin ta' sewqan u l-perjodi ta' mistrieħ jibqgħu qasam ta' tħassib. Evoluzzjonijiet riċenti juru li qed titjieb il-konformità mal-leġiżlazzjoni rilevanti[44], filwaqt li għad hemm differenzi fil-prattiki ta' infurzar tal-Istati Membri[45]. Is-sehem tal-kontrolli mwettqa mal-ġenb tat-triq jew fil-bini tal-kumpanija għadu jvarja, l-istess bħas-sehem ta' jiem ta' xogħol ikkontrollati. Dan jirrifletti kemm id-differenzi fir-riżorsi ddedikati mill-Istati Membri għall-infurzar, kif ukoll id-differenzi fis-swieq ta' trasport (filwaqt li l-kontrolli fil-bini huma effettivi fi Stati Membri

43 "Kundizzjonijiet Soċjali u tax-Xogħol tat-Trasportaturi tat-Trasport bit-Triq", il-Parlament Ewropew, 2013.

44 "Report on the implementation in 2009-2010 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities", SWD(2012) 270 finali.

45 "Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector", il-Parlament Ewropew, 2012.

fejn huma aktar komuni l-kumpaniji kbar, il-kontrolli mal-ġenb tat-triq jistgħu jkunu aktar effettivi fi swieq dominati minn impriżi żgħar).

Riċerka li saret dan l-aħħar uriet ukoll li r-riskji relatati mal-kompetizzjoni tas-sigurtà soċjali huma limitati, minħabba ugwaljanza fl-ispejjeż tax-xogħol li mmodifikat il-produttività u l-armonizzazzjoni ta' għadd ta' standards tax-xogħol. Barra minn hekk, l-Istati Membri b'bażijiet ta' spejjeż aktar baxxi ma jidhrux li għandhom livelli inqas ta' infurzar fir-rigward tal-leġiżlazzjoni soċjali u tax-xogħol. Għalhekk ma hemm l-ebda evidenza li n-nuqqas ta' rispett tal-leġiżlazzjoni tax-xogħol se jwassal għal vantaġġ kompetittiv.[46] Madankollu, għad fadal xi jsir fil-bord biex jitjieb l-infurzar tal-leġiżlazzjoni soċjali transsettorjali fis-settur tat-trasport bit-triq.

5.2. Antiċipazzjoni tal-Bidla

Is-settur ta' trasport tal-merkanzija bit-triq diġà huwa affettwat b'għadd ta' bidliet ewlenin fuq perjodu twil; l-ewwel nett bin-nuqqas ta' sewwieqa li hemm bħalissa. Il-ħaddiema tat-trasport tal-merkanzija bit-triq huma popolazzjoni li qed tixjieħ, b'aktar minn 250 000 sewwieq li fil-Ġermanja biss mistennija jirtiraw fil-perjodu ta' bejn l-10 u l-15-il sena li ġejjin[47]. Dan, flimkien man-nuqqas ta' sewwieqa kwalifikati li diġà kien identifikat qabel il-kriżi ekonomika, se jaffettwaw bil-kbir il-possibbiltajiet ta' reklutaġġ tal-kumpaniji tat-trasport tal-merkanizija bit-triq. Ir-riżultati ta' dan in-nuqqas jistgħu diġà jinħassu f'ċerti Stati Membri, bħal-Latvja, fejn attwalment, ammont żgħir ta' sewwieqa qed jiġu reklutati minn pajjiżi terzi.

L-Aġenzija Ewropea għas-Sigurtà u s-Saħħa tenfasizza dwar il-fatt li n-natura tax-xogħol tat-trasportatur għaddejja minn bidla sħiħa. Iż-żieda fl-użu tat-teknoloġija hija fattur determinanti fit-trasport internazzjonali. Il-kompjuters abbord, it-takografi diġitali ta' ġenerazzjoni ġdida u apparat ieħor telematiku għandhom rwol importanti fl-organizzazzjoni tal-movimenti tat-traffiku u tal-verifika tal-konformità mal-leġiżlazzjoni applikabbli. Titjib tekniku ieħor (sistemi ġodda ta' propulsjoni u sistemi awtomatiċi tal-awtostrada) se jbiddel ukoll il-kontenut tax-xogħol tas-sewwieqa. Flimkien maż-żieda fl-età medja tas-sewwieqa, dan se joħloq ħtiġijiet ġodda ta' taħriġ għas-sewwieqa. Filwaqt li t-tagħlim tul il-ħajja għandu jitqies bħala prijorità, għandu jiġu addattat ukoll il-kurrikulu tal-għalliema ta' sewqan.

Il-Kummissjoni se tkompli d-djalogu tagħha mal-Istati Membri u mal-partijiet interessati sabiex tantiċipa dawn il-bidliet. Il-Kumitat ta' Djalogu Soċjali tas-Settur jeżisti bħala għodda li tista' tintuża sabiex jiġu indirizzati b'mod proattiv dawn l-isfidi li ġejjin. Se jintlaqgħu kontribuzzjonijiet mis-sħab soċjali bil-għan li jiġi adottat kodiċi soċjali għall-ħaddiema mobbli tat-trasport bit-triq, kif imsemmi fl-Inizjattiva 8 tal-White Paper tal-2011 dwar it-Trasport. Kif inhu enfasizzat fil-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni dwar politika industrijali integrata għall-era tal-globalizzazzjoni, il-kompetittività u s-sostenibbiltà fix-xena prinċipali[48],

---

46 "Kompetizzjoni Soċjali fl-UE: Fantażiji u Realtajiet", Notre Europe - l-Istitut Jacques Delors, 2013.

47 ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Stuttgart 2012.

48 COM(2010)614 finali.

l-indirizzar tal-isfidi tas-suq tax-xogħol fil-qafas tad-djalogu soċjali huwa element ewlieni ta' politika industrijali kompetittiva u effiċjenti. Fil-kuntest tan-nuqqas futur ta' sewwieqa, għandhom jitħeġġu miżuri biex itejbu l-użu ta' vetturi (eżempju l-iffaċilitar tal-konsolidazzjoni tat-tagħbija u l-ippjanar tad-distribuzzjoni). Il-ftuħ tas-suq, li x'aktarx se jikkontribwixxi għal użu aktar effiċjenti tal-vetturi, jista' jgħin ukoll biex jiġi indirizzat dan in-nuqqas.

6. ŻVILUPPI REGOLATORJI OĦRA

Wara l-adozzjoni tar-Regolament (KE) Nru 1072/2009, il-leġiżlatur tal-UE ħa passi biex ikun hemm aktar armonizzazzjoni tas-suq intern għat-trasport tal-merkanzija bit-triq billi jiġu adottati aktar miżuri leġiżlattivi, kif inhu enfasizzat hawn taħt. Fil-kuntest tal-ftuħ tas-suq, dawn l-iżviluppi jikkontribwixxu għall-armonizzazzjoni tal-kundizzjonijiet tas-suq li jaffettwaw it-trasportaturi tal-UE.

6.1. Nollijiet tat-Triq

Id-Direttiva 1999/62/KE, kif emendata bid-Direttiva 2006/38/KE ġiet immodifikata ulterjorment bid-Direttiva 2011/76/UE. Din id-Direttiva tistabbilixxi qafas komuni għall-Istati Membri li se jwaqqfu pedaġġi relatati mad-distanza u tariffi għall-utenti tat-toroq ibbażati fuq il-ħin (vignettes) għal vetturi b'merkanzija tqila (aktar minn 3,5 tunnellati) għall-użu ta' ċerta infrastruttura. Bl-emenda tal-2011, id-Direttiva integrat elementi li għandhom l-għan li jirriflettu aħjar il-prinċipju ta' 'min iniġġes iħallas', bħall-possibiltajiet għall-Istati Membri li jimponu tariffi fuq it-trasportaturi għall-impatt tal-vettura tagħhom fuq il-kwalità tal-arja u l-livelli tal-ħoss. Filwaqt li l-ebda Stat Membru ma għadu beda jinternalizza l-ispejjeż esterni, għadd dejjem akbar ta' Stati Membri qed jużaw forma ta' tariffi għall-infrastruttura:

- Sistemi ta' vinjetti li daħlu fis-seħħ: il-Bulgarija, ir-Rumanija, l-Ungerija u l-Litwanja għandhom sistemi nazzjonali ta' vinjetti għat-trakkijiet. Ir-Renju Unit se jimplimenta sistema ta' vinjetti mill-1 ta' April 2014. L-Isvezja, id-Danimarka, il-Pajjiżi l-Baxxi, il-Belġju u l-Lussemburgu jaħdmu bis-sistema kondiviża tal-'Eurovignette'.

- Sistemi ta' vinjetti li qed jiġu żviluppati: fil-Latvja.

- Sistemi ta' pedaġġi elettroniċi mifruxa man-netwerk kollu li daħlu fis-seħħ: fil-Ġermanja, l-Awstrija, ir-Repubblika Ċeka, l-Ungerija, is-Slovakkja, il-Polonja u l-Portugall.

- Sistemi ta' pedaġġi elettroniċi mifruxa man-netwerk kollu li qed jiġu żviluppati: fid-Danimarka, il-Belġju u Franza. Franza se tapplika biss it-tariffi għall-awtostradi eżistenti tal-Istat li ma għandhomx pedaġġi u għat-toroq nazzjonali, biex hekk iżżomm is-sistema attwali ta' pedaġġi b'ostakli fiżiċi għall-konċessjonijiet tal-awtostrada.

- Pedaġġi b'ostakli fiżiċi: jinkludu l-Irlanda, Franza, Spanja, l-Italja, is-Slovenja u l-Greċja. Għalkemm pajjiżi oħra għandhom sistemi manwali ta' pedaġġ fuq għadd żgħir ta' toroq, id-daqs tagħhom mhux sinifikanti. Fuq parti tan-netwerk, il-Polonja u l-

Portugall għandhom ukoll pedaġġi b'ostakli fiżiċi, għalkemm huma kklassifikati li għandhom fis-seħħ sistemi ta' pedaġġi elettroniċi mifruxa man-netwerk kollu minħabba li din hija s-sistema primarja.

- L-ebda pedaġġ: fil-Latvja, il-Finlandja, l-Estonja, Malta u Ċipru.

Barra minn hekk, qed isiru sforzi biex jiġi introdott is-Servizz Ewropew ta' Pedaġġ Elettroniku (EETS). L-ispeċifikazzjonijiet tekniċi dwar l-interoperabbiltà tal-EETS jinsabu fid-Direttiva 2004/52/KE[49], filwaqt li d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2009/750/KE[50], li ddefiniet l-ispeċifikazzjonijiet tal-EETS, daħlet fis-seħħ f'Ottubru 2009. Bħalissa qed isiru sforzi dwar Servizzi Reġjonali ta' Pedaġġ Elettroniku bħala l-pass li jmiss għal kopertura madwar l-UE kollha.

6.2. Speċifikazzjonijiet tal-Vettura

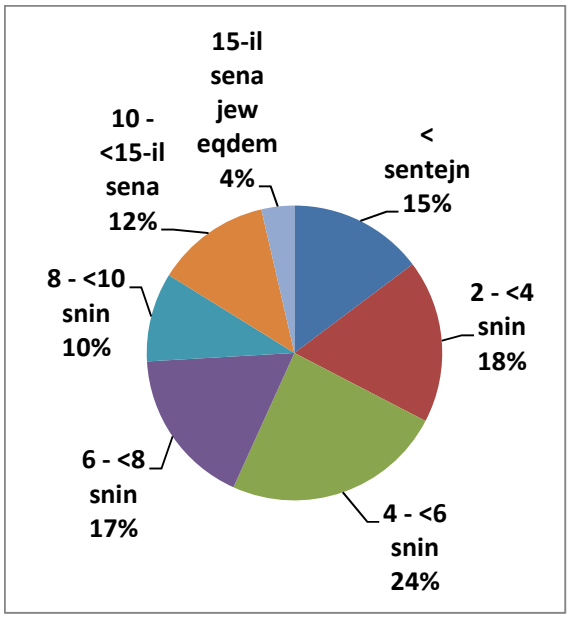
Il-kriterji applikabbli għall-vetturi użati mit-trasportaturi tal-UE inbidlu b'mod sostanzjali mill-adozzjoni tar-Regolament (KE) Nru 1072/2009. Id-dħul fis-seħħ tal-istandard ta' emissjonijiet EURO VI f'Jannar 2013 (wara d-dħul fis-seħħ tal-istandards ta' emissjonijiet EURO V fl-2008) wassal għal tiġdid aktar mgħaġġel tal-flotta tal-vetturi kemm fl-UE15 kif ukoll fl-UE12, fejn l-età medja tal-vetturi li qed jintużaw hija ogħla[51]. B'mod ġenerali, il-vetturi li huma aktar moderni jintużaw għat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bit-triq aktar milli għat-trasport domestiku tal-merkanzija bit-triq. Dan huwa parzjalment minħabba l-livelli aktar baxxi ta' pedaġġ applikati għat-tali vetturi u l-konsum aktar baxx ta' fjuwil, iżda wkoll minħabba l-ħtieġa li dawn il-vetturi jinbidlu b'mod regolari peress li jilħqu kilometraġġ għoli malajr.

---

49 Id-Direttiva 2004/52/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 dwar l-interoperabilità ta' sistemi elettroniċi dwar taxxi tat-toroq fil-Komunità, ĠU L 166, 30.4.2004, p. 124.

50 Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2009/750/KE tas-6 ta' Ottubru 2009 dwar id-definizzjoni tas-Servizz Elettroniku Ewropew tan-Nollijiet u l-elementi tekniċi tiegħu, ĠU L 268, 13.10.2009, p. 11-29.

51 Bħala medja, nofs il-vetturi-km kollha misjuqa mit-trasportaturi tal-UE15 huma minn vetturi li għandhom massimu ta' 5 snin. Is-sehem korrispondenti għat-trasportaturi tal-UE12 huwa qrib terz (32 %). Il-flotta użata għal operazzjonijiet internazzjonali ta' trasport ġeneralment hija iżgħar minn dik użata għal operazzjonijiet nazzjonali ta' trasport. Ma hemmx differenzi kbar fl-età medja tal-vetturi minn kwalunkwe Stat Membru użati fit-trasport internazzjonali.



Grafika 12: Tqassim skont l-età ta' vetturi b'merkanzija tqila użati mit-trasportaturi tal-UE27 fl-2012 (sehem fil-vettura-km totali f'%). Sors: Eurostat, DĠ MOVE.

Barra mill-adozzjoni tal-istandards tal-Euro, l-ispeċifikazzjonijiet tal-vettura se jiġu aktar armonizzati bl-adozzjoni ta' rekwiżiti Ewropej armonizzati għall-approvazzjoni tat-tip għal vetturi heavy-duty u t-trejlers tagħhom, li daħlu fis-seħħ fl-2012[52].

6.3. Sikurezza Stradali

Ir-rekords ta' sikurezza fl-UE, inklużi dawk ta' vetturi b'merkanzija tqila (HGV), qegħdin dejjem jitjiebu u ma juru l-ebda impatt negattiv wara l-adozzjoni fl-2009 tad-dispożizzjonijiet il-ġodda dwar l-aċċess għas-suq tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. Kif wieħed jista' jara mit-Tabella ta' hawn taħt, l-aċċidenti li jinvolvu HGV u li jwasslu għal fatalitajiet naqsu fi kważi l-Istati Membri kollha kkonċernati.

	2008			2009			2010			Bidla fl-2010 fir-rigward tal-2008 (HGV)
	HGV	Total	HGV bħala % tat-Total	HGV	Total	HGV bħala % tat-Total	HGV	Total	HGV bħala % tat-Total	
Il-Belġju	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	-9,0 %
Ir-Repubblika	169	1076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3,6 %

[52] Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 1230/2012 tat-12 ta' Diċembru 2012 li jimplimenta r-Regolament (KE) Nru 661/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar rekwiżiti għall-approvazzjoni tat-tip għall-mases u d-dimensjonijiet tal-vetturi bil-mutur u t-trejlers tagħhom u li jemenda d-Direttiva 2007/46/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, ĠU L 353, 21.12.2012, p. 31-79.

Ċeka										
Id-Danimarka	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	-41,9 %
Il-Ġermanja	625	4477	14 %	536	4152	13 %	534	3648	15 %	-14,6 %
L-Irlanda	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-70,4 %
Il-Greċja	138	1553	9 %	113	1456	8 %	127	1258	10 %	-8,0 %
Spanja	452	3099	15 %	353	2714	13 %	333	2479	13 %	-26,3 %
Franza	596	4275	14 %	502	4273	12 %	552	3992	14 %	-7,4 %
L-Italja	977	4725	21 %	785	4237	19 %	835	4090	20 %	-14,5 %
Il-Lussemburgu	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350,0 %
Il-Pajjiżi l-Baxxi	107	677	16 %	95	644	15 %				
L-Awstrija	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	-9,3 %
Il-Polonja	1 155	5437	21 %	952	4572	21 %	947	3908	24 %	-18,0 %
Il-Portugall	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	-15,2 %
Ir-Rumanija	292	3061	10 %	252	2796	9 %	191	2377	8 %	-34,6 %
Is-Slovenja	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0,0 %
Il-Finlandja	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	-13,2 %
L-Isvezja	72	397	18 %	45	358	13 %				
Ir-Renju Unit	380	2645	14 %	287	2337	12 %	282	1965	14 %	-25,8 %

Tabella 3: Fatalitajiet li Jinvolvu Vetturi b'Merkanzija Tqila (HGV) skont l-Istat Membru (2008 - 2010). Sors: "Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses", Osservatorju Ewropew għas-Sikurezza fit-Triq.[53]

Dan in-nuqqas jirriżulta parzjalment mit-tnaqqis fil-volumi ta' trasport tal-merkanzija li seħħ bejn l-2008 u l-2010 (-7 %). Madankollu, huwa probabbli li fatturi oħra kkontribwixxew ukoll għat-tnaqqis tar-rata ta' aċċidenti li jinvolvu l-HGVs, bħat-titjib tekniku tal-vetturi għal aktar infurzar tar-regoli tat-traffiku. L-adozzjoni ta' regoli għall-kooperazzjoni aħjar fir-rigward tal-

[53] Xi Stati Membri ma ppreżentaw l-ebda dejta komparabbli u għalhekk ma jidhrux. Dawn l-Istati Membri huma l-Bulgarija, l-Ungerija, l-Estonja, il-Latvja, il-Litwanja, is-Slovakkja, Malta u Ċipru. L-Isvezja u l-Pajjiżi l-Baxxi ma ppreżentawx dejta għall-2010.

infurzar ta' diversi regoli tat-traffiku[54] hija inizjattiva li ta' min wieħed isemmi f'dan ir-rigward. Wara tmiem il-perjodu ta' traspożizzjoni fis-7 ta' Novembru 2013, huwa mistenni li l-impatt sħiħ tagħha jinħass fix-xhur segwenti.

Din ix-xejra hija mistennija li tkompli peress li diversi proposti jinsabu attwalment fil-proċess leġiżlattiv li, meta jiġu adottati, se jikkontribwixxu għaż-żamma aħjar tal-vetturi eżistenti[55] u għat-tqegħid fis-suq ta' vetturi li huma aktar siguri għall-utenti vulnerabbli tat-triq[56].

6.4. Tassazzjoni fuq il-Fjuwil

Il-prodotti tal-enerġija, inkluż il-fjuwil kummerċjali huma suġġetti għad-Direttiva 2003/96/KE msemmija hawn fuq dwar tassazzjoni fuq prodotti ta' enerġija u elettriku. Fost l-oħrajn, din id-Direttiva tistabbilixxi livelli minimi ta' dazji tas-sisa fuq il-fjuwil. Fit-13 ta' April 2011[57], il-Kummissjoni adottat proposta biex tirrevedi din id-Direttiva. Jekk tiġi adottata, il-proposta se tallinja l-politiki ta' tassazzjoni fuq l-enerġija sabiex jirriflettu l-impatt ambjentali tal-fjuwils u ta' prodotti oħra tal-enerġija, u b'hekk jinħoloq inċentiv ieħor għat-trasportaturi biex jużaw vetturi aktar nodfa.

7. KONKLUŻJONIJIET

7.1. Sitwazzjoni tas-suq

L-iżviluppi ewlenin li jaffettwaw is-suq ta' trasport tal-merkanzija bit-triq sa mill-adozzjoni tar-Regolament (KE) Nru 1072/2009 jikkonsistu f'xejriet ġenerali bħall-kriżi ekonomika u t-tkabbir suċċessiv tal-UE. Għalkemm sal-2011 kien jidher li s-settur qiegħed jirkupra bil-mod il-mod mill-kriżi ekonomika, il-volumi tat-trasport reġgħu naqsu għal darba oħra, fid-dawl tal-iżviluppi fil-bqija tal-ekonomija. Xejriet ewlenin oħra li kienu preżenti qabel il-kriżi ekonomika għad għandhom rwol importanti fid-definizzjoni tal-movimenti tat-trasport, bħar-rwol dejjem akbar tal-burdnara tal-merkanzija u tal-forniturі ta' loġistika għal partijiet terzi biex jikkonsolidaw it-tagħbija u f'relazzjonijiet kuntrattwali mat-trasportaturi.

L-adozzjoni tal-pakkett tat-triq tal-2009 ikkontribwixxiet biex tipprovdi lit-trasportaturi u lill-infurzaturi bi standards komuni u kriterji għall-aċċess ta' xogħlijiet u għas-suq internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. Madankollu, ċerti dispożizzjonijiet tar-Regolament (KE) Nru 1072/2009 huma diffiċili li jiġu applikati, b'mod partikolari dawk relatati mal-istabbiliment stabbli tal-impriżi ta' trasport tal-merkanzija bit-triq u mal-kabotaġġ. Barra minn

---

54 Id-Direttiva 2011/82/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-25 ta' Ottubru 2011 li tiffaċilita l-iskambju transkonfinarju ta' informazzjoni fir-rigward ta' reati tat-traffiku relatati mas-sikurezza fit-toroq, ĠU L 288, 5.11.2011, p. 1-15.

55 Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar it-testijiet perjodiċi tal-affidabbiltà stradali għal vetturi bil-mutur u t-trejlers tagħhom u li jħassar id-Direttiva 2009/40/KE, (COM(2012) 380 final).

56 Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 96/53/KE tal-25 ta' Lulju 1996, li tistabbilixxi għal ċerti vetturi tat-triq li jiċċirkolaw fi ħdan il-Komunità d-dimensjonijiet massimi awtorizzati fit-traffiku nazzjonali u internazzjonali u l-piżijiet massimi awtorizzati fit-traffiku internazzjonali, (COM(2013) 195 finali).

57 Proposta għal Direttiva tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 2003/96/KE li tirriforma l-istruttura tal-Komunità dwar tassazzjoni fuq prodotti ta' enerġija u elettriku, (COM(2011) 169/3).

hekk, il-geġwiġija tad-dispożizzjonijiet tal-leġiżlazzjonijiet nazzjonali li kellha tiġi eliminata fit-tfassil mill-ġdid tal-2009 qed terġa' titfaċċa, b'konsegwenzi detrimentali għas-settur intern tat-trasport bit-triq.

Fl-aħħar nett, fil-futur is-settur se jaffaċċja għadd ta' sfidi. Biex iwieġeb għal dawn l-isfidi, se jkun jeħtieġ li jtejjeb l-effiċjenza tiegħu. In-nuqqas ta' sewwieqa jittaffa permezz tal-kriżi iżda jibqa' sors ta' tħassib, b'mod partikolari għas-sewwieqa speċjalizzati. Fil-futur, dan se joħloq domandi ġodda ta' sewwieqa u kwalifiki, inkluż f'kuntest ta' tixjiħ tal-forza tax-xogħol. Barra minn hekk, il-kundizzjonijiet tax-xogħol jibqgħu diffiċli fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq, filwaqt li r-relazzjonijiet kuntrattwali huma kkaratterizzati għal darba oħra b'livell għoli ta' impjiegi indipendenti. Bl-ammont ta' sewwieqa disponibbli dejjem jonqos, il-kumpaniji jridu jnaqqsu l-livelli għolja ta' vjaġġi mingħajr tagħbija sabiex jużaw aħjar il-persunal tagħhom. It-tijib fl-effiċjenza tas-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq se jikkontribwixxi għall-kompetittività tal-ekonomija tal-UE inġenerali.

7.2. Konverġenza ta' indikaturi tas-suq

Bħal f'partijiet oħra tal-ekonomija, l-Istati Membri għandhom strutturi differenti tal-ispejjeż għas-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. Għalkemm probbabilment qatt mhuma se jitneħħew għalkollox id-differenzi fl-ispejjeż, il-lakuna qiegħda kull ma tmur tonqos. It-trasportaturi involuti fit-trasport internazzjonali huma esposti għal spejjeż bħal tariffi tat-triq u spejjeż tal-fjuwil, li jiġu applikati fuq l-utenti irrispettivament mill-Istat Membru tar-reġistrazzjoni. Barra minn hekk, il-parteċipazzjoni tas-sewwieqa f'operazzjonijiet internazzjonali ta' trasport, fejn ġeneralment ir-remunerazzjonijiet ikunu ogħla, waslet għal żieda fil-livelli tal-pagi, b'mod partikolari f'dawk l-Istati Membri li ssieħbu mal-UE fl-2004 u l-2007. Il-bidla gradwali tal-livelli tal-ispejjeż iġġiegħel lit-trasportaturi jikkompetu fuq l-effiċjenza u l-kwalità tas-servizzi, u b'hekk jibbenefikaw l-utenti tat-trasport fl-ekonomija kollha tal-UE. Madankollu, dan mhuwiex kompetenza tal-UE u lanqas għan tas-Suq Uniku biex jiġu bbilanċjati l-ispejjeż.

Barra minn hekk, saru xi żviluppi leġiżlattivi li qed iwasslu għal aktar armonizzazzjoni tal-kundizzjonijiet qafas fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. Dawn jinkludu l-użu dejjem aktar ta' sistemi tat-tariffi tat-triq, armonizzazzjoni teknika addizzjonali u titjib fis-sikurezza tal-vetturi tat-trasport bit-triq, u aktar kooperazzjoni bejn l-Istati Membri tal-UE biex jindirizzaw ir-reati tat-traffiku. Dawn l-iżviluppi jillimitaw ir-riskju għas-sikurezza stradali li tista' toħloq żieda fil-pressjoni kompetittiva, b'mod partikolari fil-każ tal-ftuħ ulterjuri tas-suq.

Hemm skopiiet għall-armonizzazzjoni ulterjuri fl-infurzar tad-dispożizzjonijiet dwar l-aċċess għas-suq ta' trasport tal-merkanzija bit-triq, li għadhom differenti bejn l-Istati Membri. B'mod partikolari, id-dispożizzjonijiet ta' kabotaġġ fir-Regolament (KE) Nru 1072/2009 u dwar l-istabbiliment stabbli u effettiv fir-Regolament (KE) Nru 1071/2009 ma jidhrux li qed jiġu applikati b'mod uniformi. Dan iwassal biex it-trasportaturi jaħdmu f'kundizzjonijiet mhux ekwi u joħloq diffikultajiet għall-awtoritajiet ta' infurzar li huma responsabbli mill-applikazzjoni ta' dawn ir-regoli. L-indirizzar ta' dawn in-nuqqasijiet se jgħin biex tiġi limitata

d-delokalizzazzjoni illegali, li taffettwa b'mod negattiv il-kompetizzjoni u l-kundizzjonijiet tax-xogħol.

7.3. Il-passi li jmiss

Mill-elementi ta' hawn fuq jidher li għandha titqies riforma oħra biex tiċċara d-dispożizzjonijiet dwar l-aċċess għas-suq ta' trasport tal-merkanzija bit-triq tal-UE. Riforma bbilanċjata, li tinkludi dispożizzjonijiet li jiżguraw l-applikazzjoni uniformi tar-regoli ta' aċċess għas-suq, tiċċara d-dispożizzjonijiet legali li l-Istati Membri u l-industrija jifhmu u japplikaw b'mod differenti. Regoli aktar ċari jipprovdu l-bażi għal kultura msaħħa ta' konformità u jillimitaw il-possibbiltajiet ta' frodi (fil-qasam fiskali jew soċjali). Din hija kundizzjoni *sine qua non* biex titjieb il-koerenza tal-infurzar li huwa mistenni minn Żona Unika Ewropea tat-Trasport. Ir-reviżjoni pjanata tar-Regolamenti (KE) Nru 1071/2009 u (KE) Nru 1072/2009 skont l-eżerċizzju REFIT se tkun l-ewwel pass f'din id-direzzjoni.

Abbażi ta' miżuri xierqa ta' infurzar, ikun xieraq li ssir reviżjoni gradwali ta' xi restrizzjonijiet arkajki li għadhom jeżistu għall-aċċess tas-suq. Il-kundizzjonijiet għall-operazzjoni ta' kabotaġġ jillimitaw is-swieq li huma aċċessibbli għat-trasportaturi tal-UE, peress li s-swieq domestiċi jammontaw għal madwar żewġ terzi tal-volumi tat-trasport bit-triq. It-tneħħija gradwali ta' dawn ir-restrizzjonijiet tista' tikkontribwixxi għat-tnaqqis tal-piż amministrattiv li qed joħolqu r-regoli kumplessi u mhux ċari ta' bħalissa. Barra minn hekk, dan se jippermetti li jkun hemm titjib fir-rigward tal-offerta u d-domanda tat-trasport. Kif uriet ir-riċerka, it-tnaqqis tar-restrizzjonijiet ta' kabotaġġ jista' jikkontribwixxi għal settur ta' trasport bit-triq aktar ekonomiku u effiċjenti fir-riżorsi, peress li dan jista' jwassal għal tnaqqis ta' vjaġġi mingħajr tagħbija u jkollu parti importanti fiż-żieda tal-ekonomija u tal-effiċjenza tal-fjuwil fis-settur. Inizjattivi oħra se jikkontribwixxu wkoll għal dan, bħall-Komunikazzjoni li jmiss li tinkludi strateġija għat-Tnaqqis tal-Konsum tal-Fjuwil u tal-Emissjonijiet tad-CO_2 f'Vetturi b'Merkanzija Tqila.

Sabiex jiġi żgurat li d-dimensjonijiet ekonomiċi u dawk soċjali jimxu id f'id, se jkun meħtieġ li jitfasslu miżuri li għandhom l-għan li jġibu lura l-attrattività tal-professjoni u li jtejbu l-ambjent tax-xogħol tas-sewwieqa. Dan jinkludi miżuri dwar l-infurzar, il-kontroll u l-mitigazzjoni ta' frodi fiskali u soċjali, kif ukoll titjib fil-livelli u l-ħiliet ta' taħriġ. Dan se jkun ta' benefiċċju għall-ekonomija inġenerali u se jtejjeb l-attrattività tal-professjoni. Il-forniment tal-industrija b'forza tax-xogħol imħarrġa tajjeb ħafna u lesta għax-xogħol jgħin ukoll fit-tweġiba għan-nuqqas imminenti ta' sewwieqa. Barra minn hekk, għandu jitkompla x-xogħol biex jitjieb l-infurzar tad-dispożizzjonijiet soċjali tal-UE fit-trasport bit-triq, li jinkludi dawk relatati mal-ħin ta' sewqan u l-perjodi ta' mistrieħ.

Fil-każijiet kollha fejn l-istrumenti u l-miżuri attwali jew dawk maħsuba u li jissemmew f'dan ir-Rapport jinvolvu l-ipproċessar ta' dejta personali, dan irid isir f'konformità mad-

Direttiva 95/46/KE[58] dwar il-protezzjoni ta' dejta personali u mad-dispożizzjonijiet nazzjonali li jimplimentawha.

Kif irrimarka l-President Barroso fid-diskors tiegħu dwar l-Istat tal-Unjoni tal-11 ta' Settembru 2013: *"Għandna suq uniku li jiffunzjona tajjeb fejn jidħlu l-prodotti, u qed naraw il-benefiċċji ekonomiċi ta' dan. Għandna bżonn nestendu l-istess formola lejn oqmsa oħrajn: fil-mobilità, il-komunikazzjoni, l-enerġija, il-finanzi u l-kummerċ elettroniku, biex insemmi biss xi ftit aspetti. Irridu nneħħu l-ostakli li jżommu lura lil kumpaniji u persuni dinamiċi. Jeħtieġ li nwettqu l-proġett li l-Ewropa tkun konnessa."*

[58] Id-Direttiva 95/46/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-24 ta' Ottubru 1995 dwar il-protezzjoni ta' individwi fir-rigward tal-ipproċessar ta' dejta personali u dwar il-moviment liberu ta' dik id-dejta, ĠU L 281, 23.11.1995, p. 31.