C/2024/2488

23.4.2024

Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar "Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 92/106/KEE fir-rigward ta' qafas ta' appoġġ għat-trasport intermodali tal-merkanzija u r-Regolament (UE) 2020/1056 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill fir-rigward tal-kalkolu tal-iffrankar tal-kostijiet esterni u l-ġenerazzjoni ta' *data* aggregata"

(COM(2023) 702 final — 2023/0396 (COD))

(C/2024/2488)

Relatur: **Pierre Jean COULON**

Konsultazzjoni	Parlament Ewropew, 14.12.2023
	Kunsill, 16/02/2024
Bażi legali	Artikolu 91(1)(c) u (d) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea
Sezzjoni kompetenti	Sezzjoni għat-Trasport, l-Enerġija, l-Infrastruttura u s-Soċjetà tal-Informazzjoni
Adozzjoni fis-sezzjoni	26.1.2024
Adozzjoni fil-plenarja	14.2.2024
Sessjoni plenarja Nru	585
Riżultat tal-votazzjoni	
(favur/kontra/astensjonijiet)	171/0/1

1. Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet

1.1. Il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew (KESE) jappoġġja b'mod ġenerali r-reviżjoni tad-Direttiva tal-Kunsill 92/106/KEE tas-7 ta' Diċembru 1992, dwar it-trasport ikkombinat, peress li b'mod ġenerali jappoġġja l-pakkett kollu dwar l-ekoloġizzazzjoni tat-trasport tal-merkanzija, li kien is-suġġett tal-Opinjonijiet adottati f'Lulju 2023 ([1]) u f'Ottubru 2023 ([2]).

1.2. Is-suċċess se jkun jiddependi mill-involviment tas-soċjetà ċivili u l-involviment tal-KESE.

1.3. Il-KESE jtenni l-ħtieġa ta' bilanċ ekonomiku, soċjali u ambjentali għal tranżizzjoni ġusta.

1.4. Il-KESE jafferma l-ħtieġa għall-intermodalità fit-trasport kollu tal-merkanzija, dejjem fid-dawl tal-obbligu li kull mezz ta' trasport jiġi kkoordinat u ottimizzat fil-livell Ewropew.

1.5. Is-suċċess ta' din il-politika jiddependi minn konformità sħiħa mar-regoli soċjali u politika speċifika ta' taħriġ sistematiku għall-persunal u l-maniġers tal-kumpaniji, u huwa diżappuntat li dan mhuwiex imsemmi fit-test tad-Direttiva.

2. Kummenti ġenerali

2.1. Kif indikat fil-Proposta għal Direttiva ppreżentata mill-Kummissjoni Ewropea, qed isir dejjem aktar ċar li l-mezzi tat-trasport attwalment użati għat-trasport tal-merkanzija fl-Unjoni Ewropea (UE) għandhom dgħufijiet sinifikanti u ma jippromovux l-iżvilupp sostenibbli.

2.2. Il-KESE jirrikonoxxi r-rwol ċentrali li għandu t-trasport fit-tkabbir ekonomiku, u jirrikonoxxi ż-żieda fid-domanda għall-mobbiltà minħabba l-pressjonijiet li jirriżultaw mill-ekoloġizzazzjoni meħtieġa tat-trasport, il-kompetittività tat-trasport intermodali tal-merkanzija meta mqabbla mat-trasport bit-triq biss, u l-kisba tal-Patt Ekoloġiku.

([1]) ĠU C 349, 29.9.2023, p. 12

([2]) ĠU C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/890/oj; ĠU C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.

2.3. L-għarfien soċjali għandu impatt fuq il-politika tat-trasport, peress li kullimkien huma evidenti t-tħassib ambjentali u l-ispejjeż soċjali tas-sistemi tat-trasport eżistenti. It-trasport għalhekk mhuwiex biss meqjus minn perspettiva ekonomika konvenzjonali fis-sens proprju tagħha, iżda wkoll f'termini tal-impatt tiegħu fuq is-sistemi ambjentali u ekoloġiċi, kif ukoll fuq is-soċjetà kollha kemm hi, inklużi gruppi foqra f'reġjuni rurali.

2.4. Il-Proposta għal Direttiva għandha l-għan li tagħmel it-trasport tal-merkanzija aktar sostenibbli billi ttejjeb il-kompetittività tat-trasport intermodali tal-merkanzija, jiġifieri t-trasport tal-merkanzija bl-użu ta' mill-inqas żewġ modi ta' trasport, meta mqabbel mat-trasport esklużivament bit-triq.

2.5. Hija taġġorna d-Direttiva tal-Kunsill 92/106/KEE ([3]) dwar it-trasport ikkombinat attwalment fis-seħħ, u permezz tagħha qed jiġi kkompletat b'xi dewmien "il-pakkett dwar l-ekoloġizzazzjoni tat-trasport tal-merkanzija" adottat f'Lulju 2023, li dwaru l-KESE diġà kellu l-opportunità jesprimi l-fehmiet tiegħu.

2.6. Huwa jinnota li t-trasport bit-triq huwa responsabbli għall-maġġoranza tal-esternalitajiet negattivi tat-trasport fl-UE, minn naħa minħabba li huwa bil-bosta l-aktar mezz ta' trasport użat (fl-2020 kien jirrappreżenta 74,4 % tat-trasport fuq l-art intra-UE u 53,3 % tat-trasport kollu intra-UE) ([4]) u min-naħa l-oħra, minħabba li attwalment jiġġenera aktar esternalitajiet għal kull tunnellata-kilometru ta' merkanzija mit-trasport bil-ferroviji, il-passaġġi fuq l-ilma interni jew it-trasport marittimu fuq distanzi qosra.

2.7. Għaldaqstant, hija tiddeduċi li bidla mit-trasport bit-triq għat-trasport intermodali tikkontribwixxi għat-tnaqqis tal-esternalitajiet negattivi tat-trasport, waqt li tiżgura l-flessibbiltà meħtieġa għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija biex ikopru kwalunkwe punt fit-territorju tal-UE permezz ta' sezzjonijiet tat-toroq għall-ġbir bejn it-terminal u l-post tat-tagħbija/tal-ħatt.

2.8. Madankollu, tirrikonoxxi li t-trasport intermodali ma jistax jikkompeti mat-trasport esklużivament bit-triq fuq distanzi medji u qosra minħabba ostakli amministrattivi, spejjeż ta' trażbord u internalizzazzjoni mhux kompluta tal-ispejjeż esterni. Il-Proposta għal Direttiva dwar it-trasport ikkombinat għalhekk għandha l-għan li tirrimedja dan billi toħloq qafas ta' appoġġ biex tiżdied il-kompetittività tat-trasport intermodali u kkombinat, u b'hekk tippromovi bidla lil hinn mit-trasport esklużivament bit-triq.

2.9. Il-Proposta fiha żewġ komponenti, wieħed ta' natura ġenerali u wieħed iddedikat speċifikament għat-trasport ikkombinat. Il-komponent ġenerali jallinja t-trasport intermodali mat-trasport unimodali billi jirrilaxxah mis-sistema ta' kwoti u l-awtorizzazzjoni.

Dan jirrikjedi li l-Istati Membri jadottaw qafas ta' miżuri nazzjonali biex jiffaċilitaw l-użu tat-trasport intermodali, u jqis l-informazzjoni tal-klijenti dwar is-servizzi u l-faċilitajiet disponibbli, billi jimponi obbligu ta' trasparenza fuq it-terminals tat-trażbord intermodali.

2.10. Il-komponent speċifiku jintroduċi eżenzjoni għall-UE kollha mill-projbizzjonijiet ta' sewqan billejl, fi tmiem il-ġimgħa u fil-vaganzi fuq vjaġġi qosra bit-triq użati mit-trasport ikkombinat, u jistabbilixxi l-mira għall-Istati Membri li jnaqqsu l-ispiża medja bieb bieb tal-operazzjonijiet tat-trasport ikkombinat b'mill-inqas 10 % fi żmien seba' snin.

3. **Kummenti speċifiċi**

3.1. L-intermodalità hija kundizzjoni meħtieġa iżda mhux suffiċjenti għall-ekoloġizzazzjoni tat-trasport, peress li wieħed jista' faċilment jimmaġina sistema tat-trasport intermodali li hija verament effiċjenti u tevita l-fallimenti, iżda din ma tkunx tissodisfa l-kriterji kollha ta' sostenibbiltà.

3.2. Fil-fehma tal-KESE, sistema tat-trasport sostenibbli trid tkun ekonomikament effiċjenti, ma għandhiex tagħmel ħsara lill-ambjent, tkun affidabbli u sikura u tikkontribwixxi għall-iżvilupp soċjali. Kull waħda minn dawn il-ħtiġijiet għandha tliet dimensjonijiet li għandhom jitqiesu biex sistema intermodali tkun konformi mal-objettiv tas-sostenibbiltà, jiġifieri t-teknoloġija, l-ippjanar u t-tfassil tal-politika u l-etika soċjali.

([3]) Council Directive 92/106/KEE of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States (ĠU L 368, 17.12.1992, p. 38) (mhux disponibbli bil-Malti).

([4]) Mistoqsijiet u Tweġibiet dwar il-Proposta għal Direttiva dwar it-trasport ikkombinat.

3.3. L-istabbiliment ta' sistema ta' trasport intermodali jimplika li l-pubbliku jkun infurmat dwar il-perspettivi interessanti li toffri: sistema ta' trasport intermodali tinħoloq biex isservi lill-pubbliku, u hija s-sistema li għandha tinfluwenza d-deċiżjonijiet dwar proġetti u politiki fil-qasam tat-trasport u li fl-aħħar mill-aħħar tiddetermina l-effiċjenza ta' sistema ta' trasport ġdida. Kif inhu indikat fil-valutazzjoni tal-impatt, il-qafas komuni l-ġdid tal-UE għall-kontabbiltà tal-emissjonijiet tal-gassijiet serra fit-trasport u l-loġistika se jtejjeb it-trasparenza, ir-responsabbiltà tat-trasport u l-informazzjoni dwar l-ispejjeż esterni.

3.4. Il-KESE jinnota li t-tariffi intelliġenti bbażati fuq id-distanza, b'tariffi differenti għat-tip ta' vettura, kif previst fid-Direttiva riveduta dwar l-Eurovignette ([5]), jistgħu jinkoraġġixxu għażliet sostenibbli u ekonomikament effiċjenti, jimmaniġġjaw it-traffiku u jnaqqsu l-konġestjoni.

3.5. Kif ġie enfasizzat fil-valutazzjoni tal-impatt ([6]), il-kumplessitajiet differenti, inkluża l-interazzjoni bejn il-politiki nazzjonali u Ewropej, huma inerenti fit-trasport intermodali, peress li dejjem jinvolvi ħafna partijiet, kuntratti multipli u liġijiet u regoli differenti. Il-kumpaniji tal-loġistika u l-ispedizjonieri għandhom isolvu l-problema tal-ispejjeż għall-konsenjaturi.

Minkejja dan, il-pubbliku għandu jaderixxi ma' dak li qed jiġi propost, u għalhekk il-KESE jappella għal kampanji wiesgħa ta' sensibilizzazzjoni tas-soċjetà ċivili li magħhom se jkun involut, għal parteċipazzjoni pubblika ġenwina.

3.6. Il-KESE jinnota li d-djalogu bejn it-terminals kollha huwa essenzjali wkoll. Tabilħaqq, in-nuqqas ta' trasparenza fir-rigward tal-operazzjonijiet tat-terminals, il-faċilitajiet tagħhom u s-servizzi tagħhom huwa problema importanti li mhijiex indirizzata biżżejjed fil-leġiżlazzjoni. In-nuqqas ta' informazzjoni dwar it-terminals ġie identifikat bħala problema fir-rapport reċenti tal-Qorti Ewropea tal-Awdituri ([7]). Għall-ferroviji, ir-regoli huma stabbiliti fir-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2017/2177 ([8]) dwar l-aċċess għall-faċilitajiet ta' servizz, iżda l-applikazzjoni tiegħu solviet il-problema parzjalment biss. Ma hemm l-ebda rekwiżit ta' trasparenza għad-disponibbiltà ta' informazzjoni lill-pubbliku dwar il-passaġġi fuq l-ilma interni u t-terminals tat-trasport marittimu fuq distanzi qosra. Dan ifisser li huwa impossibbli li jitwettqu valutazzjonijiet inizjali, anke jekk l-operazzjonijiet intermodali mixtieqa huma possibbli, mingħajr ma wieħed jidħol fi djalogu mat-terminals kollha.

Għalhekk huwa jsostni li l-Proposta għal Direttiva tipprevedi li ssolvi din il-problema ewlenija.

3.7. Il-KESE jilqa' r-rikonoxximent tal-Kummissjoni Ewropea fid-Direttiva fir-rigward tal-kontribut li jista' jagħti t-trasport marittimu fuq distanzi qosra minn u lejn il-gżejjer biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tat-trasport bit-triq u l-konġestjoni fuq l-art kontinentali. Huwa jenfasizza li r-referenza fl-Artikolu 1c(2)(b) "fil-każ ta' konnessjonijiet bejn gżira u l-kontinent mingħajr alternattiva bit-triq, l-operazzjoni tipproduċi mill-inqas 40 % inqas kostijiet esterni mill-operazzjoni intermodali marittima alternattiva", għandha tfisser ukoll konnessjonijiet bejn Stat Membru gżira u l-UE kontinentali.

3.8. L-Artikolu 1c il-paragrafi 6 u 7 tad-Direttiva proposta jirrikjedu li: "Il-Kummissjoni għandha tadotta atti ta' implimentazzjoni li jistabbilixxu regoli dettaljati għall-kalkolu tal-kostijiet esterni msemmija fil-paragrafu 2 ta' dan l-Artikolu" u "Il-Kummissjoni għandha tadotta atti ta' implimentazzjoni li jistabbilixxu l-lista tal-fażi marittima predefinita tal-operazzjonijiet intermodali marittimi alternattivi msemmija fil-paragrafu 2, il-punt (b), ta' dan l-Artikolu". Skont il-KESE, il-metodoloġija għall-kalkolu tal-ispejjeż esterni u l-lista tal-parti marittima definita minn qabel tal-operazzjonijiet intermodali marittimi alternattivi għandhom jiġu stabbiliti u inklużi bħala anness għal din id-Direttiva. Dan se jippermetti perjodu ta' traspożizzjoni iqsar mit-30 xahar previsti fl-Artikolu 3(1), sabiex jiġu antiċipati l-benefiċċji li jistgħu jirriżultaw minn applikazzjoni aktar bikrija ta' din id-Direttiva.

3.9. Il-KESE jilqa' l-fatt li r-reviżjoni proposta hija konformi mal-Komunikazzjoni NAÏADES III ([9]) adottata reċentement, li tappella għal integrazzjoni akbar tal-passaġġi fuq l-ilma interni f'sistema tat-trasport intermodali trans-Ewropew moderna, kif ilu jitlob żmien twil. Il-KESE jżid li l-prerekwiżit għall-użu tat-trasport intermodali u multimodali huwa d-disponibbiltà ta' infrastruttura adatta għal kapaċità suffiċjenti.

([5]) Id-Direttiva (UE) 2022/362 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-24 ta' Frar 2022 li temenda d-Direttivi 1999/62/KE, 1999/37/KE u (UE) 2019/520, fir-rigward tal-ħlas li jrid isir mill-vetturi għall-użu ta' ċerti infrastrutturi (ĠU L 69, 4.3.2022, p. 1).
([6]) SWD(2023) 351 final, p. 9, Brussell, 7.11.2023 (mhux disponibbli bil-Malti).
([7]) Rapport Speċjali 08/2023 tal-Qorti Ewropea tal-Awdituri, "Trasport intermodali tal-merkanzija — L-UE għadha 'l bogħod milli tittrasferixxi l-merkanzija lil hinn mit-toroq".
([8]) Ir-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2017/2177 tat-22 ta' Novembru 2017 dwar l-aċċess għall-faċilitajiet ta' servizz u għas-servizzi relatati mal-ferroviji (ĠU L 307, 23.11.2017, p. 1).
([9]) COM(2021) 324 final.

3.10. Il-KESE jenfasizza li l-ħiliet huma għalhekk meħtieġa biex jassistu fl-ippjanar, il-ġestjoni u l-operat tat-trasport intermodali. Madankollu, illum huwa rikonoxxut b'mod wiesa' li hemm nuqqas ta' ħiliet bħal dawn, peress li t-taħriġ dwar it-trasport fl-Ewropa għadu fil-biċċa l-kbira ffukat fuq it-trasport modali.

Huwa jinnota b'dispjaċir li l-Proposta għal Direttiva baqgħet siekta dwar is-suġġett.

3.11. Tabilħaqq, l-iżvilupp u l-użu ta' teknoloġiji ġodda joħolqu responsabbiltajiet ġodda u kbar għas-sistemi edukattivi. Hemm bżonn ta' persunal imħarreġ ġdid biex ifassal, jippjana, jopera u jżomm aġġornati n-networks tat-trasport. Fir-rigward tal-infrastruttura, hemm ukoll ħtiġijiet importanti li jridu jiġu ssodisfati. Biex it-trasport intermodali tal-merkanzija jiffunzjona tajjeb, mhuwiex biżżejjed li jinbnew sistemi ta' tranżitu; għandhom jiġu pprovduti wkoll strutturi ta' informazzjoni xierqa biex jippermettu trasport tal-merkanzija mingħajr xkiel.

3.12. Hemm ukoll il-ħtieġa għal taħriġ fit-teknoloġija. It-teknoloġiji diġà kellhom impatt sinifikanti fuq l-iżvilupp tat-trasport intermodali — il-ferroviji b'żewġ sulari, il-bastimenti kbar tal-kontejners, l-ajruplani kbar tal-merkanzija, l-isfruttar tal-kumpaniji tal-loġistika innovattivi bħal UPS u FedEx huma eżempji — u huwa probabbli ħafna li t-teknoloġiji l-ġodda u t-teknoloġiji emerġenti, b'mod partikolari dawk tal-komunikazzjoni bis-satellita, u tal-informazzjoni u tal-komunikazzjoni b'mod ġenerali, se jkollhom impatt tal-istess daqs fil-futur.

3.13. Dawn it-teknoloġiji għandhom rwol ewlieni fit-tneħħija tal-ħafna ostakli fiżiċi li jfixklu l-fluss bla xkiel tat-trasport tal-merkanzija. F'ħafna żoni, speċjalment f'żoni urbani, il-bini ta' toroq ġodda m'għadux inaqqas il-konġestjoni tat-traffiku. Minħabba li qed jiċkienu ż-żoni disponibbli biex itejbu din l-infrastruttura u fid-dawl tal-fenomenu tad-"domanda indotta", qed isir dejjem aktar evidenti li strateġija li sempliċiment tiffoka fuq il-kostruzzjoni biex issolvi l-problema tal-konġestjoni tkun waħda imprattikabbli.

Il-KESE jinnota li l-użu effiċjenti ta' teknoloġiji ġodda għalhekk jeħtieġ koordinazzjoni u integrazzjoni b'saħħithom tar-riżorsi.

3.14. L-Artikolu 9a tal-Proposta għal Direttiva jintroduċi miżura ġdida: "Il-vetturi li jwettqu partijiet tal-vjaġġ bit-triq ta' operazzjonijiet ta' trasport ikkombinat għandhom ikunu eżentati minn projbizzjonijiet fuq is-sewqan matul tmiem il-ġimgħa, billejl u waqt il-vaganzi li japplikaw għal vetturi ta' merkanzija tqila biss. Dik l-eżenzjoni ma għandhiex tapplika fil-każ ta' projbizzjonijiet ġenerali fuq is-sewqan applikabbli għall-vetturi kollha li jintużaw għal skopijiet privati".

3.15. Skont il-Kummissjoni Ewropea, tali projbizzjonijiet tat-traffiku joħolqu problemi konsiderevoli għall-katina loġistika, peress li l-istadji tal-vjaġġ bit-triq ma jistgħux jitwettqu direttament qabel jew wara l-fażi mhux tat-triq. Dan jirriżulta f'konġestjonijiet tat-traffiku fil-marshalling yards, konġestjonijiet iżjed gravi tat-traffiku eżatt qabel u wara l-perjodi tal-projbizzjoni tas-sewqan u n-nuqqas ta' kapaċità li jimtlew b'mod effiċjenti s-servizzi ferrovjarji, ta' tranżitu u ta' spedizzjoni tal-merkanzija jew ta' vetturi/bastimenti tat-trasport marittimu fuq distanzi qosra matul dawn il-perjodi ta' projbizzjoni tas-sewqan li jillimitaw il-ħinijiet għat-trasport mhux bit-triq ([10]).

3.16. Il-KESE jitlob li l-applikazzjoni ta' din il-miżura l-ġdida tirrispetta l-perjodi ta' mistrieħ u l-pawżi tas-sewwieqa ta' vetturi tqal tal-merkanzija; il-vijabbiltà ekonomika ma tridx taffettwa s-sikurezza fit-toroq jew il-kundizzjonijiet tax-xogħol tas-sewwieqa fl-UE.

3.17. Diversi studji dwar ir-relazzjoni bejn il-fatturi li jikkawżaw l-għeja juru li l-livell massimu ta' riskju ta' inċidenti billejl jista' jkun għaxar darbiet ogħla mil-livelli ta' binhar ([11]).

Is-sewwieqa tat-trakkijiet b'mod partikolari, li spiss ikollhom iqattgħu l-lejl f'żoni ta' mistrieħ, jilmentaw li d-disinn ħażin tal-ispazji għall-parkeġġ u l-kundizzjonijiet ambjentali skomdi huma fatturi li jikkontribwixxu għal kwalità fqira tal-irqad.

Barra minn hekk, 71 % tas-sewwieqa tat-trakkijiet jgħidu li s-sewqan billejl huwa fattur importanti li jikkontribwixxi għall-għeja ([12]). Fil-fatt, ix-xogħol ta' billejl huwa fattur li jfixkel ir-ritmu ċirkadjan u jwassal għal irqad irregolari.

Brussell, l-14 ta' Frar 2024.

Il-President
tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew

Oliver RÖPKE

([10]) SWD(2023) 351 final, p. 128, Brussell, 7.11.2023, p. 128 (mhux disponibbli bil-Malti).
([11]) https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf.
([12]) https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf.