Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar "Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 1999/62/KE dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila għall-użu ta' ċerti infrastrutturi"

[COM(2017) 275 final — 2017/0114 (COD)]

u

"Proposta għal Direttiva tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 1999/62/KE dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila għall-użu ta' ċerti infrastrutturi fir-rigward ta' ċerti dispożizzjonijiet dwar taxxi fuq vetturi bil-mutur"

[COM(2017) 276 final — 2017/0115 (CNS)]

(2018/C 081/26)

Relatur: **Alberto MAZZOLA**

Konsultazzjoni	Kunsill Ewropew, 12.6.2017 u 23.6.2017
	Parlament Ewropew, 15.6.2017
Bażi legali	L-Artikoli 91 u 113 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea
Sezzjoni kompetenti	Sezzjoni Speċjalizzata għat-Trasport, l-Enerġija, l-Infrastruttura u s-Soċjetà tal-Informazzjoni
Adottata fis-sezzjoni	2.10.2017
Adottata fil-plenarja	18.10.2017
Sessjoni plenarja Nru	529
Riżultat tal-votazzjoni (favur/kontra/astensjonijiet)	121/2/6

1. **Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet**

1.1. Il-KESE jemmen li l-implimentazzjoni fl-UE ta' sistema ta' tariffi marbuta mat-toroq li tkun ġusta, trasparenti, nondiskriminatorja u mhux burokratika, proporzjonata għall-użu tat-toroq u l-ispejjeż esterni kkawżati mit-trakkijiet, il-karozzi tal-linja u l-karozzi, mingħajr il-frammentazzjoni tas-sistemi tat-tariffi u li tkun konformi mal-prinċipji "min jużza jħallas" u "min iniġġes iħallas", jista' jkollha effett pożittiv fl-indirizzar tad-deterjorament tal-infrastruttura tat-toroq, il-konġestjoni tat-traffiku u t-tniġġis. Taħt il-kundizzjonijiet elenkati hawn taħt, din is-sistema tista' tiġi implimentata gradwalment għall-HDVs u l-LDVs fin-Netwerk tat-Trasport Trans-Ewropew kollu, u l-punt tat-tluq ikun in-netwerk prijoritarju.

1.2. Il-KESE jisħaq fuq l-importanza li jiġi aġġornat il-qafas legali komuni biex jiġi żgurat kamp ta' applikazzjoni uniformi għal dawk kollha li jużaw it-toroq, b'mod partikolari fir-rigward tas-sistema tat-tariffi fil-livell tal-UE relatata mal-użu tal-infrastruttura tat-toroq ta' importanza fil-livell tal-UE abbażi tad-distanza li ssir, bħalma huma toroq TEN-T, l-awtostradi u t-toroq nazzjonali b'livell sinifikanti ta' traffiku internazzjonali.

1.3. Is-settur tat-trasport jaqdi rwol essenzjali biex jiġu żgurati l-mobbiltà u l-iżvilupp soċjoekonomiku tal-UE, u l-KESE jargumenta li biex jiġu indirizzati kif imiss l-isfidi tat-tkabbir u s-sostenibbiltà jeħtieġ li jkun hemm l-aqwa netwerks tal-infrastruttura tat-trasport possibbli. L-investiment fl-infrastruttura huwa kruċjali għat-tkabbir u l-impjieg, meta wieħed iqis li żieda ta' 1 % tal-infiq marbut mal-infrastruttura jiġġenera żieda fil-livell tar-riżultati ta'0,4 % fl-istess sena u 1,5 % erba' snin wara ([1]).

1.4. Il-KESE jinsab imħasseb dwar il-fatt li għalkemm il-ħtiġijiet tal-infrastruttura tat-trasport huma stmati għal madwar EUR 130 biljun fis-sena fil-livell Ewropew, l-investiment medju fl-UE huwa ferm inqas mill-EUR 100 biljun sa mill-bidu tal-kriżi ([2]). Fl-UE, kien hemm tnaqqis tan-nefqa għall-manutenzjoni tal-infrastruttura tat-toroq, minkejja l-qafas il-ġdid tal-UE

([1]) IMF, World Economic Outlook, Ottubru 2014.
([2]) ITF (2015), ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing, Pariġi.

għall-iżvilupp tan-Netwerk Trans-Ewropew tat-Trasport, li tnieda fi tmiem l-2013 ([3]) u l-interventi appoġġjati mill-Fondi Strutturali tal-UE ([4]). Ftit li xejn huwa probabbli li l-Qafas Finanzjarju Pluriennali 2021-2027 jipprevedi żieda fir-riżorsi meħtieġa.

1.5. Fil-fehma tal-KESE, huwa kruċjali li d-dħul għall-użu tal-infrastruttura tat-toroq jintefaq b'dan il-mod: dak marbut mal-użu tal-infrastruttura biex ikopri l-ispejjeż tal-bini, l-iżvilupp, il-funzjonament u l-manutenzjoni tal-infrastruttura tat-toroq, mentri d-dħul immirat għall-ispejjeż esterni għandu jintefaq fuq operazzjonijiet biex jittaffa l-impatt negattiv tat-trasport bit-triq u t-titjib tal-prestazzjonijiet permezz ta' infrastruttura alternattiva, sistemi innovattivi għall-ġestjoni tat-traffiku, sewqan awtomatizzat, l-elettrifikazzjoni, b'mod partikolari punti għall-iċċarġjar rapidu, u sistemi ta' enerġija alternattiva.

1.6. Il-KESE jemmen li dħul addizzjonali miksub b'dan il-mod, li jista' jammonta fl-alternattiva magħżula mill-KE għal EUR 10 biljun fis-sena ([5]), u EUR 20 biljun f'każ ta' applikazzjoni obbligatorja għall-HDVs kollha, u saħansitra iżjed jekk dan jiġi estiż għal-LDVs, jista' jagħti spinta sinifikanti lill-ikkompletar u l-funzjonament tan-Netwerk Trans-Ewropew tat-Trasport, inklużi l-komponenti teknoloġiċi. Madankollu, il-kontribuzzjoni pubblika għall-finanzjament tal-infrastruttura għadha fundamentali u prevalenti.

1.7. Il-KESE huwa tal-fehma li r-reviżjoni tal-leġislazzjoni dwar l-Eurovignette hija opportunità biex jiġu żviluppati standards komuni u armonizzati, biex tiġi ssorveljata u tittejjeb l-implimentazzjoni kif imiss ta' din il-leġislazzjoni, bil-ħolqien ta' reġistru speċjali tal-UE u l-ġbir ta' informazzjoni dwar Stati Membri individwali tal-UE.

1.8. Fil-fehma tal-KESE, huwa essenzjali li s-suq intern tat-trasport jiġi eżentat mill-prattiki diskriminatorji u jitlob lill-KE tintervjeni biex tiżgura fi żmien opportun ir-rispett tal-qafas leġislattiv tal-UE. B'mod partikolari, it-tariffi applikati u l-iskontijiet għall-utenti abitwali u/jew nazzjonali m'għandhomx jiddiskriminaw kontra l-utenti okkażjonali u/jew mhux nazzjonali.

1.9. Preokkupazzjoni qawwija oħra għall-KESE tirrigwarda l-impatt tat-tibdil fil-klima u l-livelli tal-ħarsien u l-protezzjoni tal-ambjent u tal-aspetti kollha marbuta mas-saħħa u l-benessri soċjali, b'relazzjoni mal-użu raġonevoli tat-trasport. Kif diġà ġie enfasizzat "Fir-rigward tat-trasport, l-objettiv ta' tnaqqis ta' 60 % tal-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra meta mqabbla mal-livell ta' emissjonijiet tal-1990 jibqa' ambizzjuż wisq u jeħtieġ sforzi kbar" ([6]).

1.10. Il-KESE jtenni li l-prinċipji "min juża jħallas" u "min iniġġes iħallas" għandhom jiġu applikati b'mod flessibbli fil-kuntest ta' reġjuni periferiċi u żoni rurali, muntanjużi u gżejjer remoti, sabiex jiġu evitati effetti li huma proporzjonali b'mod invers għall-ispejjeż u sabiex jiġi żgurat li jkompli jżomm l-utilità tiegħu bħala mezz li jinfluwenza l-għażliet dwar l-organizzazzjoni tal-operazzjonijiet tat-trasport, filwaqt li titneħħa kwalunkwe kompetizzjoni inġusta bejn il-modi differenti tat-trasport (TEN/582 L-impatt tal-konklużjonijiet tal-COP 21 fuq il-politika tat-trasport tal-UE).

1.11. Barra minn hekk, il-KESE jqis li huwa essenzjali li jiġu analizzati l-effetti tad-Direttiva wara sentejn mid-dħul fis-seħħ, b'mod partikolari l-effetti f'termini ta' benefiċċji li ġejjin minn investiment ġdid, kif ukoll spejjeż għat-trasport tal-merkanzija bl-għan li tiġi evitata deterjorazzjoni tal-kompetittività globali tal-industrija Ewropej.

1.12. Il-KESE jemmen li għandha tingħata attenzjoni partikolari għall-miżuri biex dawn ikunu aċċettabbli għall-utenti, il-konsumaturi u ċ-ċittadini inġenerali f'dak li jirrigwarda t-trasparenza u ċ-ċarezza tal-qafas il-ġdid tat-tariffi, filwaqt li jiġi żgurat – anke b'pannelli multilingwi fl-awtostradi – li l-utenti japprezzaw mill-ewwel u b'mod ċar l-iskop tal-ammonti miġburin u d-distribuzzjoni u l-allokazzjoni ġusti tagħhom, kif ukoll in-nuqqas ta' tariffi eċċessivi u doppji, inkluż bl-użu ta' żewġ indikaturi sintetiċi tal-kwalità tat-toroq, il-livell ta' konġestjoni u kemm jiġi ffrankat f'emissjonijiet għal kull km ta' infrastruttura.

([3]) Ir-Regolament (UE) Nru 1315/2013 tal-PE u tal-Kunsill tal-11 ta' Diċembru 2013 dwar linji gwida tal-Unjoni għall-iżvilupp tan-netwerk trans-Ewropew tat-trasport u li jħassar id-Deċiżjoni Nru 661/2010/UE (ĠU L 348, 20.12.2013, p. 1).
([4]) Fl-2014 u l-2015, l-investiment totali mill-istituzzjonijiet tal-UE fl-infrastrutturi tan-netwerk ċentrali u komprensiv tat-TEN-T, minn sorsi finanzjarji proprji (TEN-T/CEF, il-FEŻR/FK u self mill-BEI) kien jammonta għal EUR 30,670 biljun fl-UE-28.
([5]) Valutazzjoni tal-Impatt tad-Direttiva dwar l-Eurovignette.
([6]) ĠU C 303, 19.8.2016, p. 10.

1.13. Il-KESE huwa konvint li l-allokazzjoni tad-dħul li jirriżulta mill-implimentazzjoni tal-leġisazzjoni l-ġdida, b'konformità mat-tqassim indikat hawn fuq, tista' tiġġenera impjieg addizzjonali għal aktar minn nofs miljun ħaddiem.

1.14. Il-KESE jemmen li l-Kummissjoni għandha tissorvelja u żżid l-għodod għal applikazzjoni korretta u uniformi tal-leġislazzjoni l-ġdida – inkluż kontroll regolari, fuq bażi xjentifika, tal-valuri marbutin mal-ispejjeż esterni u dwar kemm is-sistemi tariffarji adottati jikkorrispondu mal-emissjonijiet reali tal-vetturi, li bħalissa mhumiex favorevoli għall-vetturi aktar b'saħħithom. Għandha wkoll tfassal rapport annwali dettaljat dwar il-progress fl-implimentazzjoni tad-Direttiva emendata li għandha tintbagħat lill-Parlament Ewropew, il-Kunsill, il-KtR u l-KESE nnifsu.

2. **Introduzzjoni**

2.1. It-trasport jirrappreżenta pilastru essenzjali taż-Żona Unika Ewropea u jagħmel possibbli li tinkiseb fil-prattika l-libertà tal-moviment taċ-ċittadini, il-ħaddiema, il-beni u s-servizzi fi ħdan l-Unjoni. L-effiċjenza u l-kwalità tan-netwerks tat-trasport għandhom impatt dirett fuq l-iżvilupp sostenibbli, il-kwalità tal-għajxien u tax-xogħol u l-kompetittività tal-Ewropa.

2.2. L-ekonomija tat-trasport bit-triq fl-UE tipprovdi 5 miljun impjieg dirett u tikkontribwixxi għal kważi 2 % tal-PDG tal-UE, b'344 000 intrapriża tat-trasport tal-passiġġieri bit-triq u aktar minn 560 000 intrapriża tat-trasport tal-merkanzija bit-triq ([7]), li huwa kontribut importanti għat-tkabbir u għall-impjieg fl-UE, u għalhekk jirrikjedi politiki proattivi.

2.3. It-trasport huwa l-kawża prinċipali tat-tniġġis tal-arja u llum il-ġurnata jirrappreżenta kwart tal-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra fl-Ewropa. It-trakkijiet u l-karozzi tal-linja huma responsabbli għal bejn wieħed u ieħor kwart tat-tniġġis ikkawżat mit-trasport bit-triq, perċentwal li, bejn l-2010 u l-2030, għandu jiżdied b'madwar 10 % (Xenarju bażi tal-UE fl-2016: enerġija, trasport u emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra – xejriet sal-2050). Bħala l-ewwel pass, il-Kummissjoni Ewropea ffukat fuq żewġ proposti: waħda dwar iċ-ċertifikazzjoni tal-emissjonijiet tad-diossidu tal-karbonju u tal-konsum tal-fjuwil għal-vetturi bħal dawn u l-oħra dwar il-monitoraġġ u r-rappurtar tad-data li tiġi ċċertifikata.

2.4. L-istrateġija adottata, li dwarha l-KESE ħareġ Opinjoni ([8]), stabbilixxiet pjan direzzjonali lejn mobilità b'livell baxx ta' emissjonijiet li ser jagħti spinta lil din it-tranżizzjoni anke fid-dawl tal-għanijiet stabbiliti b'konformità mal-Ftehim ta' Pariġi dwar it-tibdil fil-klima.

2.5. L-istrateġija tfittex li tilħaq tliet għanijiet: l-iżgurar ta' sistema iżjed effettiva tat-trasport; il-promozzjoni ta' enerġija alternattiva, u b'livell baxx ta' karbonju fis-settur tat-trasport, u l-promozzjoni tal-vetturi b'livell baxx ta' emissjonijiet jew mingħajrhom.

2.6. L-għan prinċipali tagħha huwa t-trasport bit-triq, li huwa responsabbli għal aktar minn 70 % tal-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra mit-trasport u għall-biċċa l-kbira tat-tniġġis tal-arja, iżda wkoll is-setturi l-oħra tat-trasport huma obbligati jagħtu l-kontribut tagħhom.

2.7. Sabiex jiġi żgurat trasport iżjed effiċjenti f'dak li jirrigwarda l-ispejjeż tal-enerġija u l-emissjonijiet, huwa importanti li jiġu previsti s-sinjali adatti ta' pprezzar u jitqiesu l-aspetti esterni: f'dan ir-rigward, il-KE beħsiebha tilħaq sistemi ta' pedaġġ tat-toroq, fuq il-bażi tad-distanza f'kilometri effettivi magħmula, b'mod li jiġi rifless aħjar il-prinċipji "min iniġġes iħallas" u "min juża jħallas".

2.8. L-erba' kwistjonijiet huma indirizzati permezz ta' applikazzjoni aktar estiża tal-prinċipji "min juża jħallas" u "min iniġġes iħallas", u s-soluzzjoni tista' tinstab f'li jinkiseb "ipprezzar ġust u effiċjenti tat-toroq":

— it-trasport bit-triq huwa responsabbli għal 17 % tal-emissjonijiet tas-CO_2 fl-UE u l-użu ta' vetturi mingħajr emissjonijiet jew b'emissjonijiet baxxi mhuwiex biżżejjed biex jintlaħqu l-għanijiet tal-enerġija u l-klima sal-2030;

([7]) EU Transport in Figures, Kummissjoni Ewropea, 2016, abbażi ta' data tal-Eurostat.
([8]) ĠU C 383, 17.11.2015, p. 84.

— il-kwalità tat-toroq tal-UE qiegħda tiddeterjora minħabba tnaqqis fl-investiment u minħabba li l-manutenzjoni tal-infrastruttura tiġi differita mingħajr ma jitqiesu l-impatti ekonomiċi fit-tul;

— ċerti Stati Membri introduċew tariffi temporanji (vignettes), li jiddiskriminaw kontra l-operaturi barranin okkażjonali;

— it-tniġġis tal-arja u l-konġestjoni kkaġunati mill-vetturi fuq it-toroq jirrappreżentaw spejjeż sinifikanti għas-soċjetà.

2.9. Il-valutazzjoni tal-**impatt ekonomiku** turi differenzi kbar bejn iż-żidiet fl-ispejjeż għall-utenti tat-trasport, l-awtoritajiet u l-korpi superviżorji, ibbilanċjati bi dħul ogħla u tnaqqis fl-ispejjeż ta' konġestjoni u spejjeż esterni oħrajn, filwaqt li joħorġu fid-dieher impatti negattivi potenzjali mil-lat tad-distribuzzjoni, u l-impatt fuq l-SMEs, minħabba spejjeż akbar ([9]).

2.10. It-teknoloġiji diġitali jistgħu jtejbu s-sikurezza, l-effiċjenza u l-inklużività tat-trasport, u b'hekk ikun hemm mobilità minn bieb sa bieb bla intoppi, loġistika integrata u servizzi ta' valur miżjud bit-tixrid ta' sistemi intelliġenti tat-trasport fil-mezzi kollha tat-trasport bħala parti integrali mill-iżvilupp tan-Netwerk Trans-Ewropew tat-Trasport multimodali.

2.11. L-azzjonijiet żviluppati f'livell Ewropew b'rabta mat-trasport b'livell baxx ta' emissjonijiet jista' jkollhom biss **impatt** kbir **fuq ir-reġjuni** li minnhom tgħaddi l-infrastruttura tat-trasport, b'konsegwenzi diretti għall-ippjanar enerġetiku, territorjali, ambjentali u tat-trasport u b'effetti sinifikanti fil-livell ekonomiku u mil-lat tal-impjieg.

2.12. Fir-rigward tal-**aċċettazzjoni ta' tali miżuri mill-utenti, il-konsumaturi** u ċ-ċittadini inġenerali, jeħtieġ li jsir aktar mil-lat tat-trasparenza u ċ-ċarezza biex jinħoloq suq tal-vetturi b'emissjonijiet baxxi u mingħajr emissjonijiet. Jeħtieġ li jittejjeb it-tagħrif lill-konsumatur permezz tal-ittikkettar tal-karozzi tal-passiġġieri u li jkun hemm appoġġ permezz tar-regoli fil-qasam tal-akkwist pubbliku. Fl-istess ħin, jeħtieġ li jittieħdu miżuri fir-rigward tat-trasparenza tal-qafas il-ġdid tat-tariffi, sabiex jiġi żgurat li l-utenti japprezzaw mill-ewwel u b'mod ċar l-iskop tal-ammonti miġburin u t-tqassim ġust tagħhom, u tan-nuqqas ta' tariffi eċċessivi jew doppji.

3. Il-proposti tal-**KE** fil-qosor

3.1. Fil-proposti tal-KE, il-pedaġġ jirrigwarda l-infrastruttura tat-toroq, huwa proporzjonali għad-distanza li ssir – ħlief għall-iskema ta' pprezzar ta' somma fissa, bħal dawk previsti bħalissa f'xi pajjiżi tal-UE – u jkopri t-tipi kollha tal-vetturi, mhux biss il-vetturi tqal użati għall-ġarr tal-merkanzija, iżda wkoll kowċis, karozzi tal-linja, vannijiet u karozzi tal-passiġġieri, u, għaldaqstant, kemm it-trasport tal-merkanzija kif ukoll tal-passiġġieri, u jipprevedi kalkolu tat-tariffi abbażi tal-"potenzjal tat-tniġġis" u l-użu ta' kuljum tal-infrastruttura. L-emendi regolatorji jikkonċernaw b'mod partikolari:

— dispożizzjonijiet marbutin mal-pedaġġi u d-drittijiet tal-usufrutt, b'referenza għal kull vettura u mhux biss għal dawk li jiżnu aktar minn 3,5 tunnellati: aġġornament tad-dispożizzjonijiet tad-Direttiva u l-estensjoni tal-kamp ta' applikazzjoni tagħha għall-vetturi tqal kollha sa mill-1/1/2020 u dawk ħfief bit-tneħħija tal-eżenzjonijiet, il-valuri massimi għall-ispejjeż esterni u s-semplifikazzjoni tar-rekwiżiti għat-tassazzjoni tagħhom;

— it-tneħħija gradwali tat-tariffi għall-vetturi tqal sal-31/12/2023, u għal vetturi ħfief sal-31/12/2027, u l-ħolqien ta' sistema ġdida ta' tariffi abbażi tad-distanza b'metodoloġija għall-kalkolu u l-valutazzjoni tal-ispejjeż li fuqhom jissejsu t-tariffi;

— il-modulazzjoni tat-tariffi tal-infrastruttura abbażi tal-emissjonijiet tas-CO_2 tal-vetturi tqal u t-tneħħija gradwali tal-modulazzjonijiet attwali tat-tariffi abbażi tal-klassijiet ta' emissjonijiet Euro b'effett mill-1.1.2022;

([9]) *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC)* – Kuntratt għall-Istudju Nru MOVE/A3/119-2013 – 05.2017.

— miżuri addizzjonali għall-vetturi ħfief, rigward il-konġestjoni fit-toroq interurbani u l-emissjonijiet li jniġġsu u dawk tas-CO_2 minn kull tip ta' vettura;

— talba għall-iċċarġjar obbligatorju ta' spejjeż esterni, tal-inqas għal parti tan-netwerk, għall-HDVs b'effett mill-1.1.2021.

3.2. B'konformità mal-prinċipji "min iniġġes iħallas" u "min juża jħallas", l-estensjoni tal-kamp ta' applikazzjoni tad-Direttiva 1999/62/KE għandha tgħin biex tnaqqas id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni minħabba l-eżenzjoni attwali tal-karozzi tal-linja u tal-kowċis mill-ħlas għall-użu tal-infrastruttura.

3.3. Proposta addizzjonali tipprevedi emendi għal tnaqqis gradwali tal-livelli minimi tat-taxxi fuq il-vetturi bil-mutur tqal użati għall-merkanzija bit-triq sakemm jiġu żero, li għandu jseħħ f'5 fażijiet (li kull waħda minnhom tirrappreżenta 20 % tar-rati minimi attwali) matul perjodu ta' 5 snin konsekuttivi.

4. **Kummenti ġenerali**

4.1. Il-KESE jemmen li l-implimentazzjoni fl-UE ta' sistema ta' tariffi tat-toroq ġusta, trasparenti, nondiskriminatorja u mhux burokratika, proporzjonata għall-użu tat-toroq u l-ispejjeż esterni, li jistgħu jitkejlu b'mod xjentifiku, ikkawżati mit-trakkijiet, il-karozzi tal-linja u l-karozzi, mingħajr il-frammentazzjoni tas-sistemi ta' tariffi iżda b'limitu f'dak li jirrigwarda l-ispejjeż esterni u li tkun konformi mal-prinċipji "min juża jħallas" u "min iniġġes iħallas", jista' jkollha effett pożittiv fl-indirizzar tad-deterjorament tal-infrastruttura tat-toroq, il-konġestjoni tat-traffiku u t-tniġġis.

4.2. Il-KESE jenfasizza l-importanza li terġa' tiġi vvalutata, u tiġi emendata u tissaħħaħ l-implimentazzjoni uniformi tar-regoli tal-UE u b'hekk jinħoloq qafas legali komuni li jiżgura livell wieħed ta' kundizzjonijiet għall-utenti kollha tat-toroq fis-settur tat-trasport bit-triq. L-għażla ta' Direttiva bħala strument tħalli lok wiesa' għal diverġenzi fl-implimentazzjoni u l-KESE jemmen li jeħtieġ li ssir riflessjoni dwar il-ħtieġa potenzjali – wara li ssir verifika tal-implimentazzjoni kull tliet snin – għal strumenti leġislattivi iżjed vinkolanti li jiżguraw applikazzjoni uniformi.

4.3. Il-KESE jirrakkomanda bil-qawwa li l-qafas komuni tat-tariffi jkun ċar, trasparenti, sempliċi, verifikabbli u spjegat fi kliem li jiftiehem faċilment f'dak li jirrigwarda kif ikun ser jintuża d-dħul iġġenerat, kemm fl-irċevuti elettroniċi kif ukoll dawk stampati, kif ukoll fil-pannelli tal-awtostradi, bil-għan li tittejjeb l-aċċettabbiltà soċjali tal-kontribuzzjoni li kull utent jagħmel għall-ġid komuni.

4.4. Aktar armonizzazzjoni tar-regoli u l-ħolqien ta' qafas legali komuni fil-livell tal-UE għas-sistema tal-pedaġġ konnessa mal-użu tal-infrastruttura tat-toroq ta' importanza fil-livell tal-UE, bħat-toroq tan-netwerk TEN-T, l-awtostradi u t-toroq nazzjonali b'livell sinifikanti ta' traffiku internazzjonali, huma essenzjali biex jinkiseb suq uniku ġenwin tal-UE ġenwin tat-trasport bit-triq mingħajr diskriminazzjoni u distorsjonijiet tal-kompetizzjoni.

4.5. Is-sistemi tat-tariffi jħallu impatt differenti fuq ir-reġjuni ċentrali u periferiċi: ir-reġjuni ċentrali b'ħafna traffiku jġarrbu impatti negattivi iżjed mir-reġjuni periferiċi, filwaqt li dawn tal-aħħar jirċievu kumpens għall-impatt ambjentali u fondi għall-infrastruttura ferm iżjed baxxi milli jirċievu r-reġjuni ċentrali. Il-KESE huwa tal-fehma li l-fondi strutturali u ambjentali u l-BEI għandhom jintervjenu sabiex jiġi żgurat żvilupp bilanċjat.

4.6. In-nuqqas ta' armonizzazzjoni tas-sistemi tal-ħlas, sew jekk permezz tal-vinjetti jew il-pedaġġi, jirrigwarda wkoll teknoloġiji ta' ġbir b'mudelli differenti tas-sistemi tat-tariffi tat-toroq li spiss mhumiex interoperabbli, li jfisser aktar piż amministrattiv u spejjeż addizzjonali għall-azjendi tat-trasport u tal-loġistika fil-konfront ta' domanda dejjem tikber għal trasport bit-triq innovattiv bl-iżvilupp ta' infrastruttura ġdida u intelliġenti, inklużi s-sewqan awtomatizzat u intelliġenti u d-distribuzzjoni ta' fjuwils ġodda, u l-manutenzjoni adatta ta' netwerks eżistenti li kapaċi jsostnu l-flussi tagħhom.

4.7. Jinħtieġ, fil-fehma tal-KESE, investiment adegwat fl-infrastrutturi eżistenti u futuri sabiex ikun hemm interoperabbiltà funzjonali aħjar – fosthom it-teknoloġiji satellitari – tan-netwerks tat-trasport nazzjonali. L-aċċess għalihom madwar is-suq uniku għandu jiġi ffaċilitat billi jrawwem titjib fl-applikazzjoni ta' loġistika intelliġenti [10] u soluzzjonijiet tal-ICT biex ittejjeb is-sigurtà fit-toroq u tagħti spinta l-effikaċja tas-sistema kollha kemm hi permezz ta' użu aktar wiesa' ta' sistemi intelliġenti tat-trasport u biex tiġi żgurata aktar effiċjenti, moderni u sostenibbli, konnessa aħjar tan-netwerks tat-trasport fit-toroq madwar l-Ewropa. Il-mira għandha tkun li, mill-2019 'il quddiem, jiġu installati biss fil-vetturi unitajiet abbord li jkunu interoperabbli fil-livell tal-UE (ara l-istrateġija dwar id-diġitalizzazzjoni tat-trasport).

4.8. Il-KESE jemmen li, minħabba n-nuqqas ta' investiment fl-infrastruttura tat-trasport u l-livelli insuffiċjenti tal-manutenzjoni tal-infrastruttura, huwa essenzjali li jiġu applikati l-prinċipji "min iniġġes iħallas" u "min juża jħallas" sabiex tiġi ffinanzjata l-infrastruttura tat-toroq, bil-kundizzjoni li:

— il-kumpensi li jirriżultaw mill-iċċarġjar għall-użu tal-infrastruttura jintrabtu mal-istess infrastruttura tat-toroq; filwaqt

— li l-kumpensi li jirriżultaw mll-iċċarġjar għall-ispejjeż esterni għandhom jiġu allokati għall-mitigazzjoni tal-effetti negattivi tat-trasport bit-triq, inkluż il-bini ta' infrastruttura alternattiva, id-distribuzzjoni ta' fjuwils alternattivi, sistemi alternattivi ta' sewqan, modi alternattivi ta' trasport u ta' provvista ta' enerġija u l-appoġġ lin-netwerk trans-Ewropew tat-trasport;

— L-Artikolu 9 tad-Direttiva jiġi emendat biex jirrifletti dan.

4.9. Il-KESE huwa tal-fehma li huwa daqstant importanti l-investiment biex jitnaqqas il-livell tal-emissjonijiet tas-CO_2 tat-trasport bit-triq (ara punt 2.12), li għandu impatt qawwi fuq il-kwalità ambjentali u l-ispejjeż esterni li jirrappreżentaw 1,8-2,4 % tal-PDG. Huwa jitlob għal approċċ integrat għat-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2: l-impożizzjoni ta' limiti fuq l-emissjonijiet tal-HDVs ġodda li jitqiegħdu fis-suq tal-UE huwa wieħed mill-aktar modi effettivi biex jitnaqqsu l-emissjonijiet fir-rigward ta' tariffi, iżda mhuwiex biżżejjed biex jintlaħqu l-għanijiet stabbiliti

4.10. Minħabba l-persistenza tal-problema tal-konġestjoni tat-traffiku, fi ħdan u barra ż-żoni urbani, għandu jkun hemm appoġġ finanzjarju min-naħa tal-UE favur sistemi avvanzati għall-ġestjoni tat-traffiku u proċessi effiċjenti ta' loġistika satellitari sabiex jiġu eliminati l-ispejjeż addizzjonali li jġarrbu attwalment l-utenti. Fi kwalunkwe każ, id-dħul iġġenerat permezz tal-adozzjoni ta' tali miżuri għandu jintuża direttament biex jiġu ffinanzjati soluzzjonijiet alternattivi b'impatt newtrali.

4.11. It-trasport pubbliku għandu jiġi promoss u t-tariffi stradali għandhom ikunu definiti biex jirrispettaw u jilħqu dan l-għan, kemm għall-prinċipju "min juża jħallas" kif ukoll għall-prinċipju "min iniġġes iħallas".

5. **Kummenti speċifiċi**

5.1. Il-KESE jappoġġja l-għan tas-Servizz Ewropew ta' Pedaġġ Elettroniku (EETS), li jipprevedi "sistema interoperabbli ta' unità abbord, b'kuntratt wieħed u b'fattura waħda" madwar l-UE, li toħloq suq waħdieni u tiżgura li l-operaturi tat-trasport kummerċjali bit-triq ikollhom fornitur wieħed biss, kuntratt wieħed u fattura waħda.

5.2. L-esperiment ta' Brennero li implimenta żieda fil-pedaġġ, b'konformità mal-prinċipji u l-limiti stabbiliti fid-Direttiva, sabiex tinħoloq infrastruttura alternattiva, qed jagħti xhieda tas-siwi tiegħu u ġie aċċettat mill-popolazzjoni lokali. Għalhekk, il-KESE huwa tal-fehma li din il-possibbiltà tiġi estiża għal oqsma sensittivi oħra.

5.3. Fil-fehma tal-KESE, l-iskema ta' skontijiet għall-HDVs taħt l-Artikolu 7, wara diskussjonijiet u analiżi estensivi, tidher ġusta u nondiskriminatorja, u tista' tiġi estiża wkoll għall-LDVs, u b'hekk jitnaqqsu d-differenzi eżistenti bejn l-utenti okkażjonali/barranin u l-utenti abitwali/nazzjonali osservati f'ċerti pajjiżi. Għalhekk, l-Artikolu 7a għandu jiġi emendat kif indikat.

5.4. L-ipparagunar tat-tariffi relatati mal-ispejjeż esterni għal ċerti kategoriji ta' vetturi, pereżempju bejn it-trakkijiet Euro V u Euro VI, maż-żmien juri penalizzazzjoni sostanzjali tal-vetturi li jniġġsu inqas, li l-KESE jħoss li mhuwiex iġġustifikat. Il-KESE jappella għar-reviżjoni tat-tariffi marbutin mal-ispejjeż esterni stabbiliti fl-Annessi tad-Direttiva għall-benefiċċju tal-vetturi b'emissjonijiet aktar baxxi. Fil-każ tal-vetturi mingħajr emissjonijiet, naqblu li jitnaqqsu temporanjament il-pedaġġi marbutin mal-użu tal-infrastruttura.

[10] COM(2016) 766 final.

5.5. Il-KESE jitlob lill-KE taġġorna regolarment il-valutazzjoni **xjentifika** tal-pedaġġi, inklużi l-kundizzjonijiet lokali, filwaqt li jitqiesu ċ-ċirkustanzi speċifiċi lokali, filwaqt li tiġi evitata kwalunkwe diskriminazzjoni mhux ġustifikata minn bażijiet xjentifiċi validi.

Brussell, it-18 ta' Ottubru 2017.

Il-President
tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew
Georges DASSIS