MT

IL-KUMMISSJONI EWROPEA

Brussel 28.3.2011
SEG(2011) 359 finali

DOKUMENT TA' ĦIDMA TAL-PERSUNAL TAL-KUMMISSJONI

SOMMARJU TAL-VALUTAZZJONI TAL-IMPATT

Dokument li jakkumpanja

WHITE PAPER

Pjan Direzzjonali għal Żona Ewropea Unika tat-Trasport – Lejn sistema ta' trasport kompetittiva u effiċjenti fl-użu tar-riżorsi

SEG(2011) 358 finali
SEG(2011) 391 finali
KUMM(2011) 144 finali

Dan id-dokument jipprovdi s-sommarju eżekuttiv tar-Rapport tal-Valutazzjoni tal-Impatt fuq il-White Paper tal-Kummissjoni dwar il-Politika tat-Trasport, li tistabbilixxi strateġija fit-tul li tippermetti lis-settur tat-trasport jilħaq il-miri tiegħu sal-2050.

1. DEFINIZZJONI TAL-PROBLEMA

1. Is-sistema tat-trasport ipprovdiet lill-Ewropa b'livell għoli ta' mobbiltà bi prestazzjoni dejjem tiżdied f'termini ta' veloċità, kumdità, sikurezza u konvenjenza. Madankollu, evalwazzjoni *ex post* estensiva mwettqa mill-Kummissjoni wriet li, filwaqt li bosta karatteristiċi tas-sistema tat-trasport tjiebu fl-aħħar deċennju – partikolarment l-effiċjenza, is-sikurezza u s-sigurtà tagħha – ma kien hemm ebda bidla strutturali fil-mod kif topera s-sistema. L-inabbiltà tal-politiki tal-passat biex jimmodifikaw il-mudell attwali tat-trasport hija waħda mill-kawżi ewlenin ta' tendenzi mhux sostenibbli: iż-żieda fl-emissjonijiet tas-CO_2, id-dipendenza persistenti fuq iż-żejt[1] u l-konġestjoni dejjem tikber.

2. Il-Kummissjoni wettqet analiżi tal-iżviluppi futuri possibbli ta' dawn il-problemi f'politiki li ma nbidlux. Din l-analiżi tindika li s-sehem ta' emissjonijiet tas-CO_2 mit-trasport għandu jkompli jiżdied għal kważi 50% tal-emissjonijiet totali sal-2050. Il-prodotti taż-żejt xorta jibqgħu jirrappreżentaw 89% tal-ħtiġijiet tas-settur tat-trasport fl-UE fl-2050. Il-konġestjoni ser tkompli toħloq piż kbir ħafna fuq is-soċjetà.

3. Fuq il-bażi tal-konklużjonijiet tal-evalwazzjoni ex post, il-Kummissjoni identifikat erba' kawżi fundamentali ewlenin li jipprevjenu lis-sistema tat-trasport fl-UE milli tiżviluppa f'sistema sostenibbli:

- <u>Ipprezzar ineffiċjenti</u>: Illum, il-maġġoranza tal-kosti esterni tat-trasport għadhom mhumiex internalizzati. Fejn huma eżistenti, l-iskemi ta' internalizzazzjoni mhumiex ikkoordinati bejn il-modi u l-Istati Membri. Barra minn hekk, ħafna taxxi u sussidji li kienu mfassla mingħajr kunsiderazzjoni tal-għan tal-internalizzazzjoni, għandhom impatt ta' distorsjoni fuq l-imġiba.

- <u>Politika ta' riċerka inadegwata</u>: Minkejja l-isforzi sostanzjali ddedikati għall-politika ta' riċerka fil-qasam tat-trasport u r-riżultati promettenti miksuba, varjetà wiesgħa ta' nuqqasijiet regolatorji u fis-suq qegħdin ifixklu l-iżvilupp mgħaġġel u l-użu ta' teknoloġiji ewlenin għall-mobbiltà sostenibbli.

- <u>L-ineffiċjenza tas-servizzi tat-trasport</u>: Il-kisba ta' sistema ta' trasport unika, integrata u effiċjenti bħalissa qiegħda tieħu fit-tul minħabba għadd ta' nuqqasijiet regolatorji u nuqqasijiet fis-suq li għad fadal, bħall-ostakoli regolatorji għad-dħul fis-suq jew proċeduri amministrattivi diffiċli li jfixklu l-effiċjenza u l-kompetittività tat-trasport multimodali u transkonfinali. Minbarra dan, l-investmenti għall-immodernizzar tan-netwerk tal-ferroviji u l-faċilitajiet tat-trasbord ma kinux biżżejjed biex jiġu indirizzati l-ostakoli fit-trasport multimodali. In-netwerks modali qed ikomplu jiġu integrati b'mod ħażin. Il-politika TEN-T kienet nieqsa minn riżorsi finanzjarji u minn perspettiva Ewropea u multimodali vera.

[1] għal aktar minn 95% tal-ħtiġijiet tagħha madwar id-dinja u 96% fl-UE-27.

- Nuqqas ta' ippjanar tat-trasport integrat: Meta jieħdu deċiżjonijiet dwar il-lokalità jew l-ippjanar tal-użu tal-art kemm fil-livell lokali kif ukoll fil-livell kontinentali, l-awtoritajiet pubbliċi u l-kumpaniji spiss ma jieħdux kont xieraq tal-konsegwenzi tal-għażliet tagħhom fuq l-operat tas-sistema tat-trasport b'mod ġenerali, li tipikament tiġġenera xi ineffiċjenzi.

2. ANALIŻI TAS-SUSSIDJARJETÀ

4. Skont l-Artikoli 90 u 91 tat-TFUE, il-Politika Komuni tat-Trasport għandha tikkontribwixxi għall-għanijiet usa' tat-Trattati. L-għanijiet prinċipali tal-Politika Komuni tat-Trasport huma li jiġi kkompletat is-suq intern għat-trasport, jiġi żgurat l-iżvilupp sostenibbli, tiġi promossa koeżjoni territorjali aħjar u l-ippjanar spazjali integrat, tittejjeb is-sikurezza u tiġi żviluppata kooperazzjoni internazzjonali.

5. Il-kwistjonijiet indirizzati mill-White Paper dwar it-Trasport għandhom aspetti transnazzjonali li ma jistgħux jiġu ttrattati b'mod sodisfaċenti mill-Istati Membri biss. Jeħtieġ li dawn l-aspetti jiġu kkoordinati fil-livell tal-UE. Il-problemi identifikati għandhom effetti spazjali differenti u varjabilità qawwija, li tfisser li l-impatti madwar l-UE jistgħu jvarjaw b'mod konsiderevoli. Hemm bżonn li jiġi żgurat li s-solidarjetà tkun imħaddna fil-linji politiċi futuri dwar it-trasport.

6. Minħabba l-iskala tagħha, l-azzjoni fil-livell tal-UE tista' tamplifika r-riżultati u żżid l-isforzi f'ħafna oqsma bħall-bini tal-kapaċità, ir-riċerka, il-ġbir tad-dejta u l-informazzjoni, l-iskambju tal-aħjar prattika, l-iżvilupp u l-kooperazzjoni.

3. GĦANIJIET TAL-INIZJATTIVA TAL-UE

7. L-għan politiku ġenerali ta' din l-inizjattiva huwa li tiġi definita strateġija fit-tul li tittrasforma s-sistema tat-trasport tal-UE f'sistema sostenibbli sal-2050. Dan l-għan ġenerali jista' jiġi tradott f'għanijiet aktar speċifiċi:

(a) Tnaqqis tal-emissjonijiet GHG li jkun konsistenti mar-rekwiżiti fit-tul sabiex it-tibdil fil-klima jkun limitat għal 2°C[2] u mal-mira kumplessiva tal-UE li tnaqqas l-emissjonijiet bi 80 % sal-2050, meta mqabbla mal-1990. L-emissjonijiet tas-CO_2[3] relatati mat-trasport għandhom jitnaqqsu b'madwar 60 % sal-2050, meta mqabbla mal-1990[4].

(b) Tnaqqis drastiku fil-proporzjon ta' dipendenza fuq iż-żejt tal-attivitajiet relatati mat-trasport sal-2050, kif mitlub mill-Istrateġija 2020 tal-UE għat-trasport, li titlob ukoll għal "*trasport dekarbonizzat*".

---

[2] Il-"Pjan direzzjonali 2050 dwar l-ekonomija b'livelli baxxi ta' emissjonijiet ta' karbonju" jidentifika triq għat-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' GHG tal-UE bi 80% sal-2050 fir-rigward tal-1990. Fix-xenarju ta' "Teknoloġija effettiva u aċċettata minn ħafna" huwa previst li s-settur tat-trasport inaqqas l-emissjonijiet tiegħu b'madwar 60%, is-settur tal-industrija b'madwar 80%, is-settur residenzjali u tas-servizzi b'madwar 90% u l-ġenerazzjoni tal-enerġija b'aktar minn 90%.

[3] Ir-referenzi għall-emissjonijiet tas-CO_2 relatati mat-trasport jirrelataw biss mal-emissjonijiet 'tank-to-wheel'.

[4] Minħabba li l-maġġoranza tal-emissjonijiet ta' GHG mit-trasport huma emissjonijiet tas-CO2, din il-mira tista' titqies bħala ekwivalenti għall-mira tat-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' GHG b'60%, kif espress fil-Valutazzjoni tal-Impatt dwar "il-pjan direzzjonali 2050 dwar l-ekonomija b'livelli baxxi ta' emissjonijiet ta' karbonju".

(c) Limitu fuq iż-żieda tal-konġestjoni.

8. L-ewwel żewġ għanijiet jikkoinċidu ħafna u għandhom jitqiesu bħala l-prijorità assoluta skont l-Inizjattiva Prinċipali tal-Effiċjenza fl-Użu tar-Riżorsi tal-Istrateġija 2020 tal-UE. Madankollu, hemm ukoll sinerġiji sinifikanti fit-tielet għan, li tipikament jitolbu għal użu aktar estensiv tat-trasport mhux motorizzat u tat-trasport pubbliku, li jnaqqas kemm l-użu tal-ispazju kif ukoll l-użu tal-enerġija.

9. Fl-istess ħin, il-kisba tal-għanijiet politiċi speċifiċi identifikati hawn fuq għandha tiżgura li "l-ġenerazzjonijiet attwali u futuri jkollhom aċċess għal riżorsi ta' mobbiltà siguri, sikuri, affidabbli u affordabbli sabiex ikunu jistgħu jissodisfaw il-ħtiġijiet u l-aspirazzjonijiet tagħhom"[5].

4. GĦAŻLIET POLITIĊI

10. Fuq il-bażi tal-evalwazzjoni ex post u l-konsultazzjoni tal-partijiet interessati, il-Kummissjoni identifikat seba' oqsma politiċi fejn il-miżuri politiċi konkreti jista' jkollhom irwol ewlieni biex jistimulaw il-bidla mistennija tas-sistema tat-trasport għal sistema oħra: l-ipprezzar, it-tassazzjoni, ir-riċerka u l-innovazzjoni, l-istandards ta' effiċjenza u l-miżuri ta' sostenn, is-suq intern, l-infrastruttura u l-ippjanar tat-trasport.

11. Sabiex tiddetermina azzjoni politika xierqa tal-UE, il-Kummissjoni kkunsidrat l-applikazzjoni possibbli ta' intervent iżolat f'wieħed mis-seba' oqsma politiċi identifikati hawn fuq. Madankollu, jidher li ebda waħda mill-kategoriji ta' strumenti, weħidha jew f'kombinazzjoni, ma hija kapaċi tindirizza fl-istess ħin u b'mod sodisfaċenti s-sorsi kollha tal-problemi varji u l-elementi kollha tal-għan politiku speċifiku.

12. Wara l-kunsiderazzjonijiet msemmija hawn fuq, minbarra l-għażla ta' "ebda politika ġdida" – l-Għażla Politika 1, ġew imfassla tliet għażliet politiċi sabiex tintlaħaq l-istess mira ta' 60 % tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2, u nżammu għal valutazzjoni dettaljata. It-tliet għażliet kollha jipprevedu t-teħid ta' azzjoni fis-seba' oqsma politiċi kollha u għandhom ċertu numru ta' inizjattivi komuni bejniethom. Il-karatteristika li tiddistingwihom hija l-intensità tal-intervent li, skont l-għażla, tkun ogħla f'xi qasam speċifiku u aktar baxxa f'oqsma oħrajn.

13. L-Għażla Politika 3 hija mfassla biex turi l-effett tal-linji politiċi li jenfasizzaw l-użu rapidu ta' powertrains ġodda, billi timponi standards stretti ħafna ta' CO_2 fuq vetturi ġodda u billi takkumpanjahom b'linji politiċi xierqa dwar l-innovazzjoni, li jdaħħlu fis-seħħ il-kundizzjonijiet ta' qafas meħtieġa. Huwa preżunt li dan l-approċċ huwa l-aktar effettiv sabiex jitnaqqsu l-kosti u ż-żmien għall-introduzzjoni ta' teknoloġiji ġodda.

14. L-Għażla Politika 2 hija mfassla biex turi l-effett tal-linji politiċi li jiddependu inqas fuq l-istandards tal-prestazzjoni u fuq l-użu teknoloġiku attiv u aktar fuq il-ġestjoni tal-mobbiltà u fuq l-ipprezzar tal-karbonju. Huwa preżunt li l-industrija mhijiex sejra ddaħħal standards li jkunu aktar stretti mill-istandards dwar is-CO_2 għal vetturi u li t-

[5] SEC(2010) 1606 finali (14 ta' Diċembru 2010) Dokument ta' Ħidma tal-Persunal tal-Kummissjoni, "Strateġija Ewropea għal Vetturi Nodfa u Effiċjenti fl-Użu tal-Enerġija – Pjan Kontinwu"

tnaqqis meħtieġ fl-emissjonijiet jinkiseb – minbarra l-ipprezzar sħiħ tal-esternalitajiet u l-eliminazzjoni tad-distorsjonijiet tat-taxxa – billi l-prezz tal-karbonju jitħalla jogħla bl-ammont meħtieġ. Dan jista' jkun meqjus li jirrappreżenta l-effett tat-tassazzjoni għolja tal-karbonju jew tal-introduzzjoni ta' limitu speċifiku tat-trasport u sistema ta' kummerċ. F'każ ta' prezz għoli ħafna tal-karbonju, l-effett ikun ekwivalenti għal restrizzjonijiet fil-mobbiltà tal-"fjuwil fossili" u bidla modali sfurzata għal modi nodfa.

15. L-Għażla Politika 4 tirrappreżenta approċċ intermedjat. Hija għandha valuri għall-istandards tas-CO_2 u l-użu tat-teknoloġija li jaqgħu bejn dawk tal-Għażla 2 u 3. Hija tinkludi l-ipprezzar sħiħ tal-esternalitajiet u l-eliminazzjoni tad-distorsjonijiet tat-taxxa bħal fl-Għażla 2, iżda l-element addizzjonali tal-prezz tal-karbonju huwa applikat biss fil-kuntest urban fil-forma ta' 'shadow price' li jaġixxi bħala prokura għal firxa kbira ta' miżuri possibbli għall-ġestjoni tad-domanda.

5. VALUTAZZJONI TAL-IMPATTI

16. Huwa importanti li jiġi nnotat li l-valutazzjoni tal-impatt tal-għażliet politiċi hija mdawra minn livell sinifikanti ta' inċertezza, minħabba l-medda ta' żmien twila ħafna – 40 sena – u l-influwenza ta' fatturi li huma diffiċli biex wieħed ibassar jew jikkwantifika: il-ħafna sinerġiji u kompromessi bejn il-miżuri politiċi; l-iżviluppi teknoloġiċi fit-tul; u l-irwol fuq il-benesseri tal-mobbiltà u l-faċilitajiet ambjentali .

17. It-tabella ta' hawn tikkonsisti fi preżentazzjoni sinottika tal-impatti differenti tal-għażliet politiċi kkunsidrati f'dak li għandu x'jaqsam mal-impatti ekonomiċi, soċjali u ambjentali oħrajn:

Tabella sommarja tal-impatti

	Għażla Politika 2	*Għażla Politika 3*	*Għażla Politika 4*
Impatti ekonomiċi			
It-trasport bħala negozju			
L-attività ta' trasport	--	=	-
Il-bidla modali	++	=	+
Il-kosti unitarji għal kull utent	---	=	--
Id-dinamiki tat-trasport fuq:			
It-tkabbir ekonomiku	++	+	+++
L-effiċjenza tas-sistema tat-trasport	++	+	+++
Il-konġestjoni	++	=	+
Il-kosti tat-trasport għall-familji	--	-	--
Is-setturi relatati mat-trasport	+	+++	+++
L-innovazzjoni u r-riċerka	+	+++	++
It-tnaqqis tal-piż amministrattiv	+	=	+
Il-baġit tal-UE	=	=	=
Ir-relazzjonijiet internazzjonali	--	-	-
Impatti soċjali			
Il-mobbiltà taċ-ċittadini			

Il-grad ta' mobbiltà	---	=	-
L-għażla	++	=	++
L-aċċessibilità	++	=	++
L-impatti distribuzzjonali	=	-	+
Il-livell u l-kundizzjonijiet tal-impjiegi	++	++	+++
Is-sigurtà	++	=	+
Impatti ambjentali			
It-tibdil fil-klima	+++	+++	+++
It-tniġġis tal-arja	+++	++	++
It-tniġġis tal-istorbju	+++	++	+
L-użu tal-enerġija/l-effiċjenza fl-użu tal-enerġija	+++	++	+++
L-użu tal-enerġija rinnovabbli	+	+++	++
Il-Bijodiversità	+	-	=

Spjegazzjoni:
= xenarju bażi jew l-ekwivalenti għall-Għażla Politika 1
+ sa +++ titjib minn baxx sa għoli meta mqabbel mal-Għażla Politika 1
- sa - - - aggravar minn baxx sa għoli meta mqabbel mal-Għażla Politika 1

18. It-tabella ta' hawn fuq turi li:

– Minn perspettiva ekonomika, b'mod ġenerali, l-Għażla Politika 4 tidher li hija preferibbli. Fil-fatt, filwaqt li tilħaq il-mira tas-CO_2 b'kosti ogħla mill-Għażla Politika 3, hija għandha kosti ta' konġestjoni aktar baxxi u l-benefiċċji kumplessivi ta' sistema tal-ipprezzar huma inqas imfixkla.

– Barra minn hekk, minn perspettiva soċjali, l-Għażla Politika 4 tkun aktar mixtieqa. Imqabbla mal-Għażla Politika 2, hija ma taffettwax drastikament l-organizzazzjoni tas-soċjetà u l-istili ta' ħajja preżenti u għalhekk mistennija jkollha kosti soċjali aktar baxxi għall-adattament għal ċirkostanzi ġodda.

– Minn perspettiva ambjentali, l-Għażla Politika 2 hija l-aktar waħda ambizzjuża, billi tkopri l-akbar firxa ta' impatti ambjentali.

6. Paragun tal-Għażliet

19. F'termini ta' effettività, l-Għażla Politika 2 toffri tabilħaqq l-aktar sett xieraq ta' azzjonijiet sabiex jintlaħqu l-għanijiet definiti.

20. Fir-rigward tal-għan tal-effiċjenza fl-użu tal-enerġija (il-mira tas-CO_2 u d-dipendenza fuq iż-żejt), billi t-tliet Għażliet Politiċi kollha tfasslu biex jilħqu l-mira ta' 60%, huma kollha effettivi. Madankollu, f'dan l-istadju, ta' min jinnota li l-Għażla Politika 3 hija dipendenti ħafna fuq l-adozzjoni b'suċċess ta' fjuwils alternattivi fuq skala kbira, filwaqt li l-Għażla Politika 2 hija l-għażla li hija l-inqas esposta għar-riskju fl-użu tat-teknoloġija, u għalhekk tista' titqies bħala iktar affidabbli biex tintlaħaq il-mira tal-emissjonijiet GHG.

21. L-Għażla Politika 2 toffri l-aħjar possibbiltajiet biex jiġi limitat it-tkabbir tal-konġestjoni, grazzi għall-fokus qawwi tagħha fuq miżuri politiċi li jkopru l-ġestjoni

tad-domanda u t-titjib tas-sistema. Fl-Għażla Politika 3, li għandha fokus teknoloġiku qawwi, il-konġestjoni għadha tirrappreżenta kost għoli għas-soċjetà.

22. F'termini ta' efficjenza, il-mudell jipprovdi indikazzjoni tal-kosti totali tat-trasport fi ħdan kull Għażla Politika. Dawn il-kosti jinkludu: kosti kapitali relatati mat-tagħmir tat-trasport, kosti ta' infrastruttura għall-iċċarġjar u r-riforniment ta' vetturi li jaħdmu bl-elettriku[6], kosti operattivi fissi, kosti operattivi varjabbli (inklużi l-kosti tal-fjuwil), in-nuqqas ta' utilità tal-utenti, u l-kosti esterni tal-konġestjoni, it-tniġġis tal-arja, l-istorbju u l-inċidenti.

23. Ir-riżultati tal-immudellar jindikaw li, meta mqabbla mal-Għażla Politika 1, il-kosti totali tat-trasport, kif inhuma definiti, ikunu l-ogħla fl-Għażla Politika 2, b'żieda ta' EUR 1,193 biljun addizzjonali sal-2050. L-Għażla Politika 4 tiġi warajha b'żieda ta' EUR 1,012 biljun , filwaqt li l-Għażla Politika 3 għandha żieda ta' madwar EUR 640 biljun .

24. Il-kalkolu tal-kosti totali – u għalhekk il-paragun bejn l-għażliet – ma jinkludix il-kosti tar-riċerka u l-iżvilupp u l-kosti tal-infrastruttura msemmija għat-titjib u l-estensjoni possibbli tan-netwerk. Barra minn hekk, huma jeskludu ħlasijiet ta' trasferimenti għall-baġit (jiġifieri; dazji tas-sisa, taxxi fuq il-valur miżjud, taxxi ta' reġistrazzjoni u taxxi oħrajn ta' sjieda, drittijiet, ħlasijiet għall-kwoti tas-CO_2 fl-avjazzjoni skont l-Iskema tal-UE għan-negozjar tal-emissjonijiet, eċċ.), li huma kosti addizzjonali għall-utent, iżda trasferiment mill-perspettiva tas-soċjetà.

25. Il-Kummissjoni se tistabbilixxi stima tal-kosti tal-infrastruttura tan-netwerk bħala parti mir-reviżjoni tal-linji gwida TEN-T, u għalhekk, f'dan l-istadju, tista' tiġi offruta biss stima approssimattiva. L-investiment fin-netwerk maħsub biex jaqdi lis-sistema tat-trasport sal-2050 jeħtieġ li jiġi stabbilit ħafna qabel. Il-kost tal-iżvilupp infrastrutturali tal-UE biex ilaħħaq mad-domanda għat-trasport kien stmat aktar minn EUR 1.5 triljun għall-perjodu 2010-2030. It-tlestija tan-netwerk TEN-T teħtieġ madwar EUR 550 biljun sal-2020, li madwar EUR 215-il biljun minnhom jistgħu jiġu riferuti għat-tneħħija tal-ostakoli ewlenin.

26. F'termini ta' koerenza, l-Għażla Politika 4 toffri soluzzjoni aktar bilanċjata għall-kompromessi fost l-oqsma ekonomiċi, soċjali u ambjentali.

7. KONKLUŻJONI

27. F'termini ġenerali, l-eżerċizzju tal-immudellar juri li jeħtieġ li jintużaw bosta strumenti politiċi bil-għan li s-sistema tat-trasport titpoġġa fuq perkors sostenibbli, kif ukoll biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2, id-dipendenza fuq iż-żejt u l-konġestjoni. Huwa juri wkoll li l-azzjoni politika trid tkun ambizzjuża ħafna sabiex jintlaħaq l-għan.

28. Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet ta' hawn fuq, l-Għażla Politika 3 hija mwarrba, minkejja li hija l-irħas għażla sabiex tintlaħaq il-mira ta' 60 %. Dan minħabba l-fatt li hija tinkorpora livell għoli ta' inċertezza assoċjata mal-komponent teknoloġiku. Hija

[6] L-investiment meħtieġ għall-iżvilupp tal-infrastruttura tat-trasport elettriku fit-triq huwa stmat li jlaħħaq madwar 140 biljun euro fl-Għażla Politika 3, segwita mill-Għażla Politika 4 b'madwar 120 biljun u l-Għażla Politika 2 b'madwar 80 biljun.

tikkontempla wkoll azzjoni mdewma jew dgħajfa fuq l-ipprezzar, li tikkomprometti l-possibbiltà li ġġib magħha l-bidla strutturali li s-sinjali mhux mgħawġa tal-prezzijiet jistgħu jiddeterminaw . Fl-aħħar nett, mhijiex effettiva biżżejjed fit-tnaqqis tal-ispiża tal-konġestjoni għas-soċjetà, meta mqabbla mal-Għażliet Politiċi 2 u 4.

29. Ir-riżultati tal-immudellar ma jindikawx differenzi kbar ħafna f'termini tal-kosti addizzjonali bejn l-Għażla Politika 2 u l-Għażla Politika 4, u tabilħaqq iż-żewġ għażliet għandhom ħafna elementi komuni. Il-preferenza tingħata lill-Għażla Politika 4 minħabba li toffri l-vantaġġ ta' bilanċ akbar bejn it-titjib tas-sistema u l-iżvilupp teknoloġiku. L-Għażla Politika 4 tevita l-ħolqien ta' kmand pervażiv u approċċ ta' kontroll għall-mobbiltà, iżda hija ma toqgħodx lura milli telimina d-distorsjonijiet tal-prezzijiet billi tinternalizza l-kosti esterni tat-trasport u billi tintroduċi tassazzjoni aktar intelliġenti.

30. Madankollu, l-Għażla Politika 2 mhijiex eliminata b'mod formali. Tabilħaqq, kif intqal hawn fuq, l-Għażliet Politiċi kollha jinkludu komponent teknoloġiku li huwa baxx fl-Għażla Politika 2, moderat fl-Għażla Politika 4 u għoli fl-Għażla Politika 3. F'dan ir-rigward, jekk it-teknoloġija ma tagħtix ir-riżultati previsti fl-Għażla Politika 4, ikun hemm bżonn ta' approċċ li jkun eqreb għal dak fl-Għażla Politika 2 sabiex tintlaħaq il-mira ta' 60 % sal-2050.

8. Sorveljanza u evalwazzjoni

31. Il-Kummissjoni se tevalwa u tirrevedi kif jixraq il-White Paper dwar il-politika tat-trasport skont l-evalwazzjoni u r-reviżjoni tal-istrateġija 2020 tal-UE. Barra minn hekk, il-Kummissjoni se tissorvelja regolarment sett ta' indikaturi ewlenin dwar it-trasport.

32.