Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar "Ir-raba' pakkett ferrovjarju" li jikkonsisti mis-seba' dokumenti li ġejjin: il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni dwar "Ir-raba' pakkett ferrovjarju — it-tlestija taż-żona ferrovjarja unika Ewropea għat-trawwim tal-kompetittività u t-tkabbir Ewropej"

COM(2013) 25 final

il-Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jħassar ir-Regolament (KEE) Nru 1192/69 tal-Kunsill dwar regoli komuni għan-normalizzazzjoni tal-kontijiet ta' intrapriżi tal-ferrovija

COM(2013) 26 final — 2013/0013 (COD)

il-Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji u li jħassar ir-Regolament (KE) Nru 881/2004

COM(2013) 27 final — 2013/0014 (COD)

il-Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jemenda r-Regolament (KE) Nru 1370/2007 fir-rigward tal-ftuħ tas-suq għas-servizzi tat-trasport ferrovjarju domestiku tal-passiġġieri

COM(2013) 28 final — 2013/0028 (COD)

il-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 2012/34/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Novembru 2012 li tistabbilixxi żona ferrovjarja unika Ewropea, fir-rigward tal-ftuħ tas-suq tas-servizzi tat-trasport ferrovjarju domestiku tal-passiġġieri u l-governanza tal-infrastruttura ferrovjarja

COM(2013) 29 final — 2013/0029 (COD)

il-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-interoperabbiltà tas-sistema ferrovjarja fl-Unjoni Ewropea (Riformulazzjoni)

COM(2013) 30 final — 2013/0015 (COD)

il-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar is-sikurezza ferrovjarja (Riformulazzjoni)

COM(2013) 31 final — 2013/0016 (COD)

(2013/C 327/21)

Relatur: **is-Sur MORDANT**

Nhar id-19 ta' Frar 2013, nhar il-21 u t-22 ta' Frar 2013 u nhar is-7 ta' Frar 2013, il-Kummissjoni, il-Kunsill u l-Parlament Ewropew rispettivament iddeċidew, b'konformità mal-Artikoli 91, 91(1), 109, 170, 171 u 304 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, li jikkonsultaw lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar

Ir-raba' pakkett ferrovjarju

li jikkonsisti mis-seba' dokumenti li ġejjin:

il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni dwar "ir-raba' pakkett ferrovjarju – it-tlestija taż-żona ferrovjarja unika Ewropea għat-trawwim tal-kompetittività u t-tkabbir Ewropej"

COM(2013) 25 finali;

il-Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jħassar ir-Regolament (KEE) Nru 1192/69 tal-Kunsill dwar regoli komuni għan-normalizzazzjoni tal-kontijiet ta' intrapriżi tal-ferrovija

COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD);

il-Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji u li jħassar ir-Regolament (KE) Nru 881/2004

COM(2013) 27 final – 2013/0014 (COD)

il-Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jemenda r-Regolament (KE) Nru 1370/2007 fir-rigward tal-ftuħ tas-suq għas-servizzi tat-trasport ferrovjarju domestiku tal-passiġġieri

COM(2013) 28 final – 2013/0028 (COD);

il-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 2012/34/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Novembru 2012 li tistabbilixxi żona ferrovjarja unika Ewropea, fir-rigward tal-ftuħ tas-suq tas-servizzi tat-trasport ferrovjarju domestiku tal-passiġġieri u l-governanza tal-infrastruttura ferrovjarja

COM(2013) 29 final – 2013/0029 (COD);

il-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-interoperabilità tas-sistema ferrovjarja fl-Unjoni Ewropea (Riformulazzjoni)

COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD);

il-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar is-sikurezza ferrovjarja (Riformulazzjoni)

COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD).

Is-Sezzjoni Speċjalizzata għat-Trasport, l-Enerġija, l-Infrastruttura u s-Soċjetà tal-Informazzjoni, inkarigata sabiex tipprepara l-ħidma tal-Kumitat dwar is-suġġett, adottat l-Opinjoni tagħha nhar l-20 ta' Ġunju 2013.

Matul l-491 sessjoni plenarja tiegħu li saret fl-10 u l-11 ta' Lulju 2013 (seduta tal-11 ta' Lulju), il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew adotta din l-Opinjoni bi 82 vot favur, 20 vot kontra u 8 astensjonijiet.

1. **Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet**

1.1 Il-KESE jitlob lill-Kummissjoni twettaq valutazzjoni, issorveljata mill-partijiet interessati kollha, tal-konsegwenzi tal-pakkett ferrovjarju f'termini tal-indirizzar tal-bżonnijiet taċ-ċittadini, tal-bidla modali, tal-ippjanar reġjonali, tal-iżvilupp tar-relazzjonijiet transkonfinali, tal-kwalità tas-servizzi ferrovjarji mkejla abbażi ta' elementi fattwali, tal-aċċessibilità, tat-tisħiħ tad-drittijiet tal-passiġġieri, eċċ.

1.2 Il-KESE jirrakkomanda li l-inizjattiva leġislattiva l-ġdida msejħa "pakkett ferrovjarju" tkun ibbażata fuq il-kontribut li dan il-mod ta' trasport jista' jġib għall-proġett Ewropew minħabba l-effetti ekonomiċi, soċjali u ambjentali tiegħu.

1.3 L-inizjattiva leġislattiva għandu jkollha l-għan li tħassar l-effetti tal-fruntieri bejn l-Istati Membri. Għandha tippermetti l-iżvilupp tal-konnessjonijiet transkonfinali bejn pajjiżi ġirien b'intervent fuq il-livell tal-iżvilupp sostenibbli u l-ippjanar reġjonali, u bil-ħolqien ta' infrastruttura bejn Stati Membri fejn din hija nieqsa jew mhix żviluppata sew.

1.4 IL-KESE jappella lill-Unjoni biex tipprovdi l-kapaċità għall-ħolqien ta' korpi transkonfinali u d-definizzjoni tal-metodi ta' intervenzjoni tagħhom fit-territorju li jkopru, sabiex jgħinu biex jiġu definiti u organizzati l-kompiti tas-servizzi ta' interess ġenerali, kif stabbilit fl-Artikolu 14 u fil-Protokoll 26 tat-Trattat.

1.5 Il-KESE jitlob li l-Istati Membri jżommu l-poter li jorganizzaw is-sistema ferrovjarja nazzjonali tagħhom u li jiftħu s-swieq domestiċi tagħhom għall-kompetizzjoni, skont il-pożizzjoni ġeografika, demografika u storika tagħhom, u l-kundizzjonijiet ekonomiċi, ambjentali u soċjali kurrenti.

1.6 Il-KESE jirrakkomanda li l-awtoritajiet kompetenti jżommu l-poter tad-deċiżjoni jekk jingħatawx kompiti ta' servizz pubbliku lil operatur jew toħroġx sejħa għall-offerti, kif stabbilit bħalissa mir-Regolament 1370/2007/KE, u dawn għandhom ikunu jistgħu jorganizzaw l-istruttura tagħhom liberament.

1.7 Il-KESE jirrakkomanda li l-awtoritajiet kompetenti m'għandux ikollhom restrizzjonijiet dwar id-definizzjoni tal-kompiti tas-servizz pubbliku, fir-rigward tal-obbligu tat-tfassil ta' pjan għat-trasport pubbliku mitlub mill-Kummissjoni, u jitlob objettivi ċari għat-titjib tal-aċċessibilità għall-persuni b'diżabilità u l-involviment tal-utenti permezz tal-konsultazzjoni u tal-monitoraġġ tal-livell ta' kwalità tas-servizz.

1.8 Min-naħa l-oħra, il-KESE jappella biex l-operaturi ferrovjarji jkunu jistgħu iżommu l-kontroll tal-operazzjonijiet industrijali billi jżommu l-vetturi ferrovjarji u infrastruttura oħra, sabiex dan jinkoraġixxi l-isforzi indispensabbli tar-riċerka u l-innovazzjoni essenzjali għall-iżvilupp tas-settur f'termini ta' sikurezza u kwalità.

1.9 Il-KESE jirrakkomanda li l-Kummissjoni tieħu inizjattiva dwar il-monitoraġġ tas-sikurezza ferrovjarja li hi essenzjali għall-iżvilupp tal-ferroviji, bit-twaqqif ta' osservatorji nazzjonali jew kumitati konġunti dwar is-sikurezza. Huwa jirrakkomanda li tiġi żgurata t-trasparenza tal-kundizzjonijiet operattivi tal-ferroviji, li l-approċċ tal-awtoritajiet pubbliċi għas-sikurezza jkun aktar demokratiku u li jiġi rispettat l-Artikolu 91 tat-Trattat li jistabbilixxi li l-Unjoni għandha l-obbligu li tilħaq ċerti riżultati f'termini ta' sikurezza tat-trasport.

1.10 Il-KESE jipproponi li l-Aġenzija Ferrovjarja Ewropea tieħu l-kompitu li tintegra d-dimensjonijiet tas-saħħa u s-sikurezza tal-ħaddiema, peress li huma essenzjali għaż-żamma ta' livell għoli ta' sikurezza operattiva għall-utenti, il-ħaddiema u r-residenti viċin faċilitajiet ferrovjarji.

1.11 Barra minn hekk, il-KESE jemmen li huwa indispensabbli li l-Aġenzija tkun legalment responsabbli għal kull deċiżjoni li tieħu.

1.12 Il-KESE jqis bħala prijorità l-parti teknika tal-pakkett biex tgħin fil-bidla modali għall-ferroviji.

1.13 Il-KESE jitlob lil min iħaddem u lill-awtoritajiet pubbliċi biex iqisu l-impjiegi diffiċli u perikolużi fis-settur ferrovjarju permezz ta' protezzjoni soċjali speċifika, ftehimiet kollettivi, salarji u żvilupp tal-karriera, u jżommu l-impenji tagħhom dwar il-pensjonijiet.

1.14 Il-KESE huwa favur sistema ta' taħriġ kontinwu u rikonoxximent tal-esperjenza preċedenti tal-ħaddiema biex ikunu jistgħu jiksbu u jżommu l-ħiliet tagħhom.

1.15 Il-KESE jappella biex kull Stat Membru, fil-kuntest ta' għażliet organizzattivi jew meta jiftaħ is-suq għall-kompetizzjoni, iżomm il-livell ta' impjieg għall-operaturi stabbiliti tiegħu, il-ftehimiet kollettivi tal-persunal, il-paga u l-kundizzjonijiet taxxogħol. Fil-każ ta' bidla fl-operatur, għandhom jinżammu l-persunal ikkonċernat u l-garanziji kollettivi tiegħu.

2. **Kummenti ġenerali**

2.1 Din l-Opinjoni tibni fuq dawn l-Opinjonijiet u r-rakkomandazzjonijiet tagħhom:

— TEN/432-433 tas-16 ta' Marzu 2011 dwar iż-Żona Unika Ferrovjarja Ewropea ([1]);

— TEN/445 tal-15 ta' Ġunju 2011 dwar l-aspetti soċjali tal-politika tal-UE dwar it-trasport ([2]);

— TEN/454 tal-25 ta' Ottubru 2011 dwar il-Pjan direzzjonali għal Żona Unika Ewropea tat-Trasport ([3]); u

— TEN/495 tat-13 ta' Diċembru 2012 dwar il-kwalità tasservizzi ferrovjarji fl-UE ([4]).

2.2 Ir-raba' pakkett ferrovjarju attwali jikkonsisti minn sitt testi leġislattivi b'emendi, riformulazzjonijiet kif ukoll tħassir, ippreżentati f'komunikazzjoni ġenerali u assoċjati ma' għadd ta' rapporti u valutazzjonijiet tal-impatt.

2.3 L-analiżi tal-proposta tistrieħ fuq l-erba' pilastri ta' dan ir-raba' pakkett, u tittratta l-governanza u l-ftuħ tat-traffiku tal-passiġġieri fuq distanzi twal, ir-reviżjoni tar-Regolament 1370/2007/KE dwar l-obbligi tas-servizz pubbliku, ir-rwol tal-Aġenzjia Ferrovjarja Ewropea, u l-interazzjonijiet mal-interoperabilità u s-sikurezza, u d-dispożizzjonijiet soċjali.

2.4 Is-sitwazzjoni attwali hija l-punt tat-tluq tar-riflessjonijiet u l-proposti, b'kunsiderazjzoni tal-iżviluppi possibbli għas-settur u fir-rispett tat-Trattat ta' Lisbona. Sabiex tkun ivverifikata r-rilevanza tas-soluzzjonijiet proposti, tajjeb li jkunu analizzati r-riżultati tal-politiki tal-UE f'dawn l-aħħar għoxrin sena, jittieħdu perspettivi minn dan u jiġu stabbiliti għanijiet firrigward tar-rwol li jista' u għandu jkollha l-ferrovija fid-dimensjonijiet tal-ippjanar reġjonali u l-ugwaljanza reġjonali, l-iżvilupp reġjonali, fis-servizz ipprovdut liċ-ċittadini u l-ispedituri, kif ukoll fl-aċċessibbiltà ta' dan il-mod ta' trasport.

2.5 B'mod aktar ġenerali, l-iżvilupp ta' din il-leġislazzjoni l-ġdida għandha tkun ibbażata fuq il-kontribut li dan il-mod ta' trasport jista' jġib lill-integrazzjoni Ewropea – bħalissa b'nuqqas ta' proġetti - mil-lat ekonomiku, soċjali u ambjentali.

2.6 Il-leġislazzjoni għandha tippermetti wkoll l-iżvilupp ta' relazzjonijiet transkonfinali bejn l-Istati Membri ġirien li m'għandhomx infrastrutturi komuni, sabiex bil-ħolqien ta' dawn tal-aħħar jiġi żgurat li ċ-ċittadini ta' dawn il-pajjiżi, speċjalment il-persuni b'diżabbiltà jew b'mobbiltà mnaqqsa, ikollhom relazzjonijiet tajbin.

([1]) ĠU C 132, 3.5.2011, p, 99-107.
([2]) ĠU C 248, 25.8.2011, p. 22-30.
([3]) ĠU C 24, 28.1.2012, p. 146-153.
([4]) ĠU C 44, 15.2.2013, p. 49-52.

2.7 F'dan ir-rigward, għandu jkun hemm interess qawwi għar-riżultati tal-politiki tal-UE f'termini ta' żvilupp tal-konnessjonijiet transkonfinali sabiex jitħassar l-effett tal-fruntiera, billi l-preżenza ta' din hija ta' ostaklu għall-integrazzjoni Ewropea, għal-libertà ta' moviment u għall-bidla modali lejn il-ferroviji.

2.8 Għandha tingħibed l-attenzjoni lejn il-livell ta' sikurezza operattiva ta' din l-industrija, billi l-iżvilupp tagħha huwa kkundizzjonat mil-livell ta' fiduċja tal-pubbliku fiha u mit-trasparenza indispensabbli li li għandu jkun hemm fil-kundizzjonijiet tal-produzzjoni tas-settur.

2.9 L-analiżi għandha tindirizza l-konformità mal-Artikolu 10(3) tat-Trattat dwar id-dritt taċ-ċittadini li jipparteċipaw fil-ħajja demokratika tal-Unjoni. Id-deċiżjonijiet għandhom jittieħdu b'mod kemm jista' jkun miftuħ u kemm jista' jkun qrib iċ-ċittadin.

2.10 Għandu jsir tbassir dwar l-evoluzzjoni soċjali tas-settur tal-ferroviji, fid-dawl tar-ristrutturar li qed isir, tar-ridefinizzjoni tal-ambitu tal-attività, tat-trasferiment tas-setgħat f'perjodu ta' ċaqliq kbir tal-persunal fis-settur u l-kundizzjonijiet tax-xogħol u soċjali tiegħu bil-għan li jitħarsu s-saħħa u s-sikurezza tal-ħaddiema.

3. Governanza u ftuħ għall-kompetizzjoni tas-servizzi domestiċi għall-passiġġieri

3.1 Il-Kummissjoni għandha l-għan li tuża din il-proposta leġislattiva biex tagħti ħajja mill-ġdid lill-ferroviji billi tintroduċi l-kompetizzjoni għat-traffiku nazzjonali tal-passiġġieri. Il-Kummissjoni temmen li din il-kompetizzjoni għandha tkun stimolata permezz ta' leġislazzjoni tal-UE li tipprovdi għal separazzjoni bejn il-kompiti ta' maniġers tal-infrastruttura – li huma estiżi biex jinkludu l-kompiti ta' mmaniġġjar tat-traffiku u l-manutenzjoni u l-investiment fin-netwerks – u l-maniġers tat-trasporaturi. Għandha wkoll l-intenzjoni li ssaħħaħ il-korpi regolatorji li se jirregolaw is-suq tal-ferroviji.

3.2 Għalhekk, il-Kummissjoni tipproponi li temenda d-Direttiva 2012/34/UE tal-21 ta' Novembru 2012, li għandha tkun trasposta fil-liġi nazzjonali sas-16 ta' Ġunju 2015. Huwa ta' min jinnota li din l-inizjattiva ttieħdet qabel ma kellna informazzjoni dwar l-effettività tal-miżuri meħuda fil-kuntest ta' din ir-riformulazzjoni.

3.3 Bl-istess mod, ma kienx possibbli jitkejlu l-effetti sħaħ tad-dispożizzjonijiet adottati f'termini tal-immaniġġjar tal-operat tar-rotot ewlenin.

3.4 Il-Kummissjoni tagħmel għadd ta' osservazzjonijiet fil-valutazzjonijiet tal-impatt marbuta mar-raba' pakkett ferrovjarju, waqt li tirrikonoxxi li wħud huma reċenti jew ambigwi. Madankollu, tippreżenta għadd ta' punti bħala argumenti favur is-soluzzjonijiet proposti.

3.5 Diversi studji juru riżultati differenti ħafna dwar l-impatt tas-separazzjoni tal-maniġers tal-infrastruttura mill-kumpanijia ferrovjarja. Madankollu, l-eżami tad-data statistika pprovduta mill-Kummissjoni juri li m'hemmx rabta awtomatika bejn din is-separazzjoni, il-ftuħ tas-suq, u t-titjib tar-riżultati tal-ferroviji, iżda jidher li dan tal-aħħar jikkorrispondi direttament mal-livelli ta' finanzjament u l-prezz tan-nollijiet. Min-naħa l-oħra, ir-rapport McNulty jipprovdi stampa mħallta ħafna tas-sitwazzjoni fir-Renju Unit li tirrikonoxxi li s-sistema ferrovjarja tar-Renju Unit hija aktar għalja għall-Istat u għall-utent, u qed tbati minħabba l-fatt li l-partijiet interessati mhux qed jaħdmu flimkien, għalhekk hemm bżonn l-involviment akbar tal-Istat fl-integrazzjoni tal-aspetti differenti (tariffi, distribuzzjoni, ħinijiet, eċċ.). Biex isolvi din il-problema, Sir Mc Nulty għamel tliet rakkomandazzjonijiet, li għandhom jiġu implimentati gradwalment: il-qsim tal-ispejjeż u d-dħul bejn il-maniġer tal-infrastruttura u l-operaturi ferrovjarji, il-ħolqien ta' impriża konġunta bejniethom kif ukoll esperimenti ta' integrazzjoni mill-ġdid ta' ċerti franchises.

3.6 Ċerti studji nazzjonali li eżaminaw il-kwalità tas-servizzi ferrovjarji, bħal dak li wettqet l-għaqda Brittanika tal-konsumaturi *Which?*, urew li hemm taħlita ta' opinjonijiet fost l-utenti rigward is-servizzi tal-ferrovija, b'livelli ta' sodisfazzjon tal-utenti ta' 50 % jew inqas għal nofs l-operaturi u bi 22 % biss tal-utenti jħossu li s-sistema qed titjieb (*http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews-ns/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall/*).

3.7 Barra minn dan, il-proposta tal-Kummissjoni ma tagħmel xejn biex ittejjeb l-aċċess għall-persuni b'diżabbiltà. Il-partijiet interessati involuti għandhom jikkonsultaw u jisimgħu lill-passiġġieri dwar dan.

3.8 Il-Kummissjoni tirreferi għal stħarriġ tas-sodisfazzjon dwar is-servizzi tal-ferrovija għall-passiġġieri mwettaq fl-2012, li l-KESE kkunsidrah inadegwat fil-punt 1.6 tal-Opinjoni tiegħu TEN/495 tat-13 ta' Diċembru 2012.

3.9 Il-Kummissjoni tenfasizza wkoll l-ammont kbir ta' sussiddji pubbliċi mħallsa lis-settur u s-sejħa għall-kontribuzzjonijiet pubbliċi biex jonqos id-dejn tas-sistema, li kienet inkluża u rakkomandata bħala possibbiltà fid-Direttiva 91/440 u fil-linji gwida dwar l-għajnuna mill-Istat ta' April 2008. Din l-għotja ta' għajnuna mill-Istat mhix każ iżolat minħabba l-ammont kbir ta' kapital fiżiku li jrid ikun disponibbli biex jintlaħqu l-miri ambjentali jew għal raġunijiet ta' interess ġenerali jew politika pubblika. Operaturi oħra, privati jew pubbliċi, f'setturi oħra jibbenefikaw mill-istess arranġamenti.

3.10 Biex toħloq il-kundizzjonijiet meħtieġa għall-ftuħ tas-suq, il-Kummissjoni tipproponi separazzjoni stretta bejn il-funzjonijiet tal-maniġers tal-infrastruttura – li tagħhom ġie estiż l-ambitu – u dawk tat-trasportaturi. Il-proposta għandha l-għan li tevita l-kunflitti ta' interess u l-prattiċi diskriminatorji u li tgħin fl-identifikazzjoni u l-prevenzjoni tas-sussidjar reċiproku, iżda ma tipprovdix xhieda li dawn il-prattiċi jeżistu, jew tuża data li hija kontestata mill-partijiet ikkonċernati kif ukoll mill-Qorti tal-Ġustizzja tal-Unjoni Ewropea. Din hija r-raġuni ewlenija għaliex il-Qorti tal-Ġustizzja ċaħdet fl-intier tagħhom il-proċeduri ta' ksur mibdija mill-Kummissjoni kontra l-Ġermanja u l-Awstrija. Il-KESE jenfasizza li għalkemm l-ispedituri tal-merkanzija u l-operaturi fil-qasam tal-loġistika b'mod ġenerali, u l-operaturi ferrovjarji l-ġodda b'mod partikolari, huma favur suq ferrovjarju tal-UE mingħajr fruntieri, separat u deregolat, li jkun aktar integrat mal-prattiċi kummerċjali normali ta' mezzi oħra tat-trasport, atturi oħra fis-suq ferrovjarju bħall-operaturi ferrovjarji stabbiliti, l-organizzazzjonijiet tal-konsumaturi ferrovjarji, l-awtoritajiet pubbliċi tat-trasport, eċċ. għandhom fehma aktar kawta peress li jfittxu li jżommu l-kwalità attwali tas-servizz.

3.11 Skont l-Artikolu 63(1) tad-Direttiva 2012/34 li tistabbilixxi żona ferrovjarja unika Ewropea, iż-żewġ koleġislaturi talbu lill-Kummissjoni tagħmel rapport "*dwar l-implimentazzjoni tal-Kapitolu II*" tad-Direttiva, kapitolu li primarjament jirrigwarda l-awtonomija u l-istrutturi tal-ferroviji tal-Unjoni, "*tivvaluta l-iżvilupp tas-suq inkluż l-istat ta' preparazzjoni ta' ftuħ akbar tas-suq ferrovjarju*" u "*tanalizza wkoll il-mudelli differenti għall-organizzazzjoni ta' dan is-suq u l-impatt [tar-riformulazzjoni] fuq il-kuntratti ta' servizz pubbliku u l-finanzjament tagħhom*". Sabiex tagħmel dan, il-Kummissjoni kellha wkoll "*tqis l-implimentazzjoni tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 u d-differenzi intrinsiċi bejn l-Istati Membri (densità tan-netwerks, numru ta' passiġġieri, distanza medja ta' vjaġġar)*". F'dan il-każ, id-dibattitu wera li hemm bżonn li l-Istati Membri jitħallew jorganizzaw is-sistemi nazzjonali tagħhom, u jekk iqisu li jkun xieraq, li jkomplu jorganizzaw il-produzzjoni b'mod integrat li tippermetti l-akkomunament, għalhekk tnaqqas l-interfaċċji, li huma ta' dannu kemm ekonomikament u kemm f'termini ta' sikurezza.

3.12 Is-separazzjoni tal-ġestjoni tal-infrastruttura f'sistema tat-trasport gwidata minn grad ta' libertà wieħed ġeneralment toħloq iktar problemi milli benefiċċji billi tikkomplika l-operat bil-kbir, u twassal għal żieda fl-ispejjeż u tnaqqis fil-kwalità tas-servizz. Dan huwa l-każ speċjalment għal sistemi soġġetti għal traffiku mħallat intensiv.

3.13 L-iżviluppi tekniċi jiġu integrati iktar bil-mod u b'iktar diffikultà. L-innovazzjoni - li spiss tinvolvi kemm elementi fissi (infrastruttura) kif ukoll elementi mobbli (vetturi ferrovjarji) – tinżamm lura. Il-burokrazija u l-interfaċċji inutli jiżdiedu b'mod sinifikanti, li jwassal għal spejjeż operattivi ogħla u inerzja fil-proċess tat-teħid tad-deċiżjonijiet.

3.14 Barra minn hekk, is-separazzjoni bejn il-maniġers tal-infrastruttura u t-trasportaturi tbiegħed il-maniġer tan-netwerk jew tal-infrastruttura mill-utenti finali (passiġġieri u spedituri) u l-ħtiġijiet tagħhom f'termini ta' kwalità tas-servizz (partikolarment f'termini ta' puntwalità). Għalhekk għandu jinżamm rwol ta' attur prinċipali fis-sistema ferrovjarja mingħajr ma tixxekkel l-indipendenza tal-funzjonijiet ewlenin tal-maniġer tal-infrastruttura.

3.15 Fir-rigward tal-faċilitajiet tas-servizz, il-KESE kien kiteb rakkomandazzjoni fl-Opinjoni tiegħu TEN/432-433 tas-16 ta' Marzu 2011 li tgħid "*Fir-rigward tal-kundizzjonijiet tal-aċċess għall-faċilitajiet tas-servizz ferrovjarju, il-KESE ma jistax jappoġġja r-rekwiżit ta' indipendenza legali, organizzattiva u tat-teħid ta' deċiżjonijiet li jista' jipperikola l-istrutturi attwali li ma jistgħux jiġu sostitwiti.*" L-analiżi ma tat ebda fatt ġdid li jeħtieġ ir-reviżjoni ta' din ir-rakkomandazzjoni.

3.16 Madankollu, il-Kummissjoni tirrikonoxxi li l-akkomunament ta' ċerti funzjonijiet jippermetti li s-sistema ttejjeb ir-rendiment tagħha u l-kwalità tas-servizz għall-passiġġieri. Il-Kumitat huwa tal-istess opinjoni.

3.17 Fir-rigward tal-liberalizzazzjoni tat-trasport internazzjonali tal-ferrovija tal-passiġġieri fl-UE, li bdiet f'Jannar 2010, s'issa ma tantx nistgħu ngħidu li din wasslet għal tnaqqis sew fil-prezzijiet għal dan it-tip ta' servizz jew xi tkabbir spettakolari fis-settur.

3.18 Il-ferrovija ta' veloċità għolja Ewropea bdiet sew qabel l-2010 bis-saħħa ta' investimenti pubbliċi konsiderevoli f'xi Stati Membri, u l-kompetizzjoni f'dan il-qasam probabbilment tibqa' iktar intermodali milli intramodali għal tul ta' żmien. Il-liberalizzazzjoni tal-2010 wasslet fuq kollox għat-tneħħija ta' għadd ta' konnessjonijiet eżistenti li jużaw tagħmir u kundizzjonijiet operattivi tradizzjonali (mhux veloċità għolja) u għall-waqfien ta' ftehimiet ta' kooperazzjoni li kienu ilhom jeżistu. Il-KESE jiddispjaċih b'dan l-iżvilupp u jħeġġeġ lill-Kummissjoni biex tieħu l-miżuri meħtieġa biex ittejjeb u tiżviluppa servizzi transkonfinali bil-ferrovija għall-passiġġieri.

3.19 Is-sitwazzjoni tal-ġarr tal-merkanzija bil-ferrovija hija katastrofika f'għadd sostanzjali ta' Stati Membri. Dan huwa prinċipalment minħabba l-fatt li l-modernizzazzjoni u l-iżvilupp tal-linji ferrovjarji ma jsegwix il-pass tal-modernizzazzjoni tan-netwerk tat-toroq u t-trasport bil-ferrovija jkollu jħallas miżati għall-użu tal-mogħdijiet tal-ferrovija. Barra minn dan, il-kompetizzjoni għall-konnessjonijiet l-aktar profittabbli ttejjeb għadd ta'

servizzi permezz ta' ferroviji b'vaguni li jibqgħu flimkien (block trains). Iżda dan huwa parzjalment għad-detriment tas-servizzi b'vaguni uniċi, li għandhom it-tendenza li dejjem jonqsu aktar. Dan jista' jwassal għad-deżertifikazzjoni ta' żoni industrijali sħaħ u jżid eluf ta' trakkijiet fit-toroq. Barra minn hekk, diversi partijiet interessati jammettu minn rajhom li f'xi Stati Membri, lanqas tunnellata waħda ta' prodotti ma ġiet trasferita lejn il-ferroviji bħala riżultat tal-liberalizzazzjoni.

3.20 Dawn l-osservazzjonijiet jinkoraġġixxu lill-KESE, minkejja l-ħtieġa ovvja ta' riforma tas-suq, li jissuġġerixxi lill-Kummissjoni biex tadotta approċċ prudenti għal-liberalizzazzjoni tat-traffiku domestiku tal-passiġġieri, minħabba l-esperjenza attwali ta' liberalizzazzjoni tat-traffiku internazzjonali. Il-Kummissjoni tirrikonoxxi wkoll id-diffikultà li tingħata ħajja mill-ġdid lill-attivitajiet tal-ferrovija internazzjonali, li huma wisq skonessi mill-konnessjonijiet nazzjonali biex ikunu jistgħu jibbenefikaw minn effetti tan-netwerk ċari.

3.21 Dwar dan, il-KESE jaqbel li ftit li xejn kien hemm tkabbir fit-traffiku tal-ferroviji internazzjonali tal-passiġġieri, minkejja l-approċċ attiv tal-Kummissjoni Ewropea f'termini ta' qafas legali.

3.22 Dan ifisser li l-inadegwatezza tar-riżultati tas-soluzzjonijiet proposti hija ċara, b'mod partikolari minħabba li mingħajr investiment adegwat u impetu politiku xieraq is-suq ma jistax jaġġusta l-problemi msemmija. Madakollu, kwistjoni partikolari f'dan il-kuntest hija li jkun żgurat li ż-żoni fix-xifer tat-territorji nazzjonali jkunu serviti minn mezzi ta' trasport moderni li jirrispettaw l-ambjent.

3.23 Dan l-objettiv għandu jkun prijorità għall-UE, bil-għan li tinħoloq żona Ewropea omoġenja billi jitneħħew l-effetti tal-fruntieri u tinħoloq koerenza f'termini ekonomiċi, soċjali u ta' żvilupp għal żoni sħaħ li s'issa baqgħu lura minħabba diżgwid bejniethom.

3.24 L-Unjoni għandha tipprovdi l-kapaċità li jinħolqu korpi transkonfinali u d-definizzjoni tal-metodi ta' intervenzjoni tagħhom fit-territorju li jkopru, sabiex jgħinu biex jiġu definiti u organizzati l-kompiti tas-servizzi ta' interess ġenerali, kif stabbilit fl-Artikolu 14 u fil-Protokoll 26 tat-Trattat.

3.25 Inizjattiva politika li għandha appoġġ sinifikanti mill-awtoritajiet pubbliċi biss tippermetti l-ħolqien ta' żona u konnessjonijiet li suq matur jista' jidħol fihom. Il-KESE jħeġġeġ lill-Kummissjoni tiffoka aktar fuq l-iżvilupp attwali tal-kwalità u s-sikurezza tas-servizzi tas-suq ferrovjarju tal-UE, speċjalment dak transkonfinali, filwaqt li tikkunsidra wkoll l-iżviluppi f'modi oħra tat-trasport. Is-sehem dejjem akbar tas-suq ferrovjarju u s-sodisfazzjon tal-konsumaturi għandhom ikunu l-għan globali, però l-għodod biex dan il-għan jinkiseb jistgħu jkunu differenti fi Stati Membri differenti.

4. **Reviżjoni tar-Regolament 1370/2007 dwar l-obbligi tas-servizzi pubbliċi**

4.1 L-emenda tar-Regolament 1370/2007/KE tinvolvi l-obbligu li jsiru sejħiet għall-offerti għat-trasport bil-ferrovija, l-organizzazzjoni ta' dawn is-sejħiet għall-offerti, il-preparazzjoni ta' pjani tat-trasport pubbliku u d-disponibbiltà ta' rolling stock għal dawk ġodda li jidħlu fis-suq.

4.2 Fir-rakkomandazzjoni 1.7 tal-Opinjoni tiegħu TEN/495 tat-13 ta' Diċembru 2012, il-KESE esprima tħassib serju dwar ir-reviżjoni tar-Regolament dwar l-obbligi tas-servizzi pubbliċi. L-evalwazzjoni prevista ma tilħaqx l-aspettattivi fir-rigward tar-riżultati tal-valutazzjonijiet tal-impatt.

4.3 Diversi studji – li wħud minnhom, pereżempju "Study on Regulatory Options on futur Market Opening in Rail Passengers Transport" (Studju dwar l-Għażliet Regolatorji dwar il-Ftuħ tas-Suq futur fit-Trasport tal-Passiġġieri bil-Ferrovija), twettqu għall-Kummissjoni – jagħtu data differenti u kontrastanti li ma tippermettix soluzzjoni uniformi għall-kwistjonijiet marbuta mal-livelli ta' traffiku, il-frekwenza tas-servizz, l-iżviluppi fir-rigward tal-għajnuna mill-Istat u l-produttività.

4.4 Kien hemm riżultati simili ħafna fir-rigward tan-netwerks regolati minn oqfsa legali differenti (jiġifieri miftuħa jew le għall-kompetizzjoni), li għandhom iwiddbu biex ma jittiħidx approċċ ġenerali wisq li ma jikkunsidrax l-aspetti nazzjonali tal-arranġament tat-trasport, bħall-ġeografija, it-temp u l-post tal-produzzjoni u ż-żoni ta' għajxien, li wħud minnhom għadhom 'il bogħod ħafna mis-servizzi ferrovjarji, kif imsemmi fl-Opinjoni TEN/495 tat-13 ta' Diċembru 2012.

4.5 Dawn l-elementi għandhom iwasslu lill-Unjoni sabiex tassigura li r-riżorsi użati jistgħu jilħqu l-għanijiet tal-azzjoni proposta, waqt li dawn ma jkunux jistgħu jintlaħqu fil-livell reġjonali, lokali jew nazzjonali, u li ma jmorrux lil hinn minn dak li huwa meħtieġ biex dawn jinkisbu.

4.6 Valutazzjoni fil-fond tal-konformità ma' dan l-objettiv għandha ssir ukoll fir-rigward tal-proposta tal-Kummissjoni biex tistabbilixxi limiti massimi għall-għotjiet diretti; din id-dispożizzjoni tillimita l-libertà amministrattiva tal-awtoritajiet pubbliċi b'mod li jista' jista' jiġi kontestat.

4.7 Is-sempliċi definizzjoni ta' limiti li jillimitaw id-daqs tal-franchises li jistgħu jkunu offerti lill-operaturi se twassal inevitabbilment għal effetti tal-limiti, li probabbli jagħmlu dannu għall-koerenza tas-servizz u li, bil-prevenzjoni tas-sussidjar reċiproku, tfisser telf ta' dik il-kompetittività kumplessiva mistennija mill-ftuħ tal-kompetizzjoni. Dan jimplika li d-deċiżjoni li jingħata lott wieħed jew aktar lil operatur jew permezz ta' sejħa għall-offerti, għandha tithalla f'idejn l-awtoritajiet kompetenti, kif stabbilit bħalissa mir-Regolament 1370/2007/KE, flimkien mal-mod kif tiġi organizzata l-istruttura tagħha, inkluż kwalukwe diviżjoni f'lottijiet li jkun hemm bżonn, biex jiġu evitati effetti tal-limiti.

4.8 Għandhom jiġu diskussi l-benefiċċji ta' daqstant dettalji dwar it-tħejjija tal-pjani tat-trasport pubbliku, li jidhru li jirristrinġu "d-diskrezzjoni wiesgħa tal-awtoritajiet nazzjonali, reġjonali u lokali" fir-rigward tal-obbligi tas-servizzi pubbliċi kif stabbilita fit-Trattat.

4.9 Għandha tingħata attenzjoni partikolari għall-kundizzjonijiet li fihom il-Kummissjoni għandha l-intenzjoni li tagħmel il-kapital fiżiku neċessarju għall-operazzjonijiet ferrovjarji disponibbli għall-atturi ġodda, li ma jkollhomx għalfejn jinvestu u jaħdmu fuq ir-riċerka u l-innovazzjoni, aspetti li madankollu huma importanti għall-kwalità u s-sikurezza tal-ferroviji.

4.10 L-eżempju Brittaniku juri li huma l-operaturi bankarji li jassiguraw dan il-kiri permezz ta' kumpaniji finanzjarji, li jpoġġi f'riskju konsiderevoli d-disponibbiltà ta' kapital bħal dan u jqajjem il-kwistjoni ta' min jikkontrollah.

5. Ir-rwol tal-Aġenzija Ferrovjarja Ewropea, is-sikurezza ferrovjarja u l-interoperabilità ferrovjarja

5.1 It-tieni pakkett ferrovjarju stabbilixxa l-Aġenzija Ferrovjarja Ewropea (ERA), ibbażata f'Valenciennes fi Franza, li hija responsabbli għall-armonizzazzjoni teknika tat-tagħmir u n-netwerks Ewropej, għall-iżvilupp tal-interoperabilità permezz tal-produzzjoni ta' standards komuni - speċifikazzjonijiet tekniki ta' interoperabilità (TSI) u metodi komuni tas-sikurezza (CSM) – u għat-titjib tas-sikurezza ferrovjarja.

5.2 L-Artikolu 91 tat-Trattat jitlob li l-UE tilħaq ċerti riżultati f'termini ta' sikurezza tat-trasport, u l-livell irid jibqa' jitjieb.

5.3 Barra minn dan, il-livell tas-sikurezza ferrovjarja u tal-iżvilupp tagħha minħabba l-bidliet istituzzjonali u tekniċi li qed isiruma jista' qatt jitkejjel skont l-għadd ta' vittmi rreġistrati. Minflok, dan għandu jiġi evalwat fid-dawl ta' indikaturi li juru l-evoluzzjoni tiegħu u jippermettu li tittieħed azzjoni bikrija biex ikun żgurat l-ogħla livell ta' sikurezza għall-utenti u minn jgħix viċin tan-nertwerk ferrovjarja.

5.4 Il-ħolqien ta' żona ferrovjarja unika Ewropea teħtieġ titjib fl-interoperabilità. Il-kompatibbiltà tal-infrastruttura, ir-rolling stock u t-tagħmir fiss għandha tkun ibbażata fuq proċeduri sempliċi u rapidi li jżommu l-livell ta' sikurezza eżistenti u jiżguraw l-iżvilupp, il-modernizzazzjoni u l-adattament għal ħtiġijiet ġodda.

5.5 Minn dan il-lat, kuntrarjament għad-dikjarazzjoni magħmula fir-rapport tal-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni dwar l-implimentazzjoni tad-Direttiva 2007/58/KE dwar il-ftuħ tas-suq tat-trasport ferrovjarju internazzjonali tal-passiġġieri li jakkumpanja l-Komunikazzjoni lill-Kunsill u lill-Parlament Ewropew dwar ir-Raba' Pakkett Ferrovjarju, is-sigurtà ma tistax tiġi kkunsidrata bħala ostaklu. Esperjenzi riċenti f'oqsma oħra wrew kemm in-nuqqas ta' dixxiplina jista' jkun ta' detriment għall-perċezzjoni pubblika tar-rwol tal-UE. Barra min hekk, l-aċċidenti ta' Viareggio u iktar riċenti ta' Schellebelle għandhom ikunu ta' twissija għall-atturi kollha fis-settur biex jadottaw l-ikbar attenzjoni u rigorosità possibbli fir-rigward tal-operazzjonijiet ferrovjarji.

5.6 Għaldaqstant, l-Aġenzija Ferrovjarja Ewropea għandha rwol ċentrali, b'kooperazzjoni mal-Awtoritajiet Nazzjonali ta' Sikurezza, li huma marbuta f'netwerk ta' skambju u koordinazzjoni. Il-kompiti tagħha, kif ukoll dawk tal-Awtoritajiet Nazzjonali ta' Sikurezza, ukoll għandhom bżonn ikunu estiżi biex ikopru d-dimensjoni umana tal-operazzjonijiet ferrovjarji u jikkunsidraw l-aspetti marbuta mas-saħħa u s-sikurezza tal-ħaddiema, li huma bla dubju aspetti tas-sikurezza ferrovjarja.

5.7 Minħabba l-għadd dejjem jikber ta' atturi involuti fil-ferroviji u l-konsegwenzi li jista' jkollhom l-arranġamenti tax-xogħol inadegwati, ir-rwol tal-Awtoritajiet Nazzjonali ta' Sikurezza (ANS) għandu jkun estiż ukoll biex jinkludi l-monitoraġġ tal-kundizzjonijiet tal-produzzjoni tal-ferroviji. L-ANS għandhom isiru awtoritajiet ta' infurzar ġenwini fis-settur ferrovjarju, responsabbli li jiċċekkjaw li r-regoli fis-seħħ, li huma dispożizzjonijiet tal-politika soċjali pubbliku, jiġu applikati.

5.8 F'April 2011, saret evalwazzjoni tar-rwol tal-Aġenzija fuq talba mill-Kummissjoni. Din turi li l-Aġenzija tista' tkun fdata bil-kompitu li tippromovi l-innovazzjoni bil-għan li jitjiebu l-interoperabilità u s-sikurezza ferrovjarja, b'mod partikolari l-użu ta' sistemi ġodda tal-informatika u sistemi ta' monitoraġġ u lokalizzazzjoni. L-Aġenzija, madankollu, ma tistax tkun eżenti mir-responsabbiltà legali għad-deċiżjonijiet tagħha.

5.9 Dan jorbot mal-adozzoni ta' politika industrijali bbażata fuq ir-riċerka, l-innovazzjoni u l-investiment, li teħtieġ appoġġ mill-awtoritajiet pubbliċi biex tindirizza kwistjoni prinċipali Ewropea li tista' tikkontribwixxi għall-irkupru ekonomiku. Il-proġett industrijali u tar-riċerka Ewropea Shift2Rail, jekk jgħaqqad il-kumpaniji ferrovjarji flimkien, jista' jkun approċċ adegwat f'dan ir-rigward.

5.10 F'konformità mal-obbligi tal-UE skont l-Artikolu 91 tat-Trattat biex ittejjeb is-saħħa u s-sikurezza tal-ħaddiema, l-Aġenzija tista' tingħata l-poter biex tiżgura li l-partijiet japplikaw id-deċiżjonijiet ta' interoperabilità meħuda.

6. Aspetti soċjali

6.1 L-aħħar punt, marbut mat-tnedija mill-ġdid tal-politika industrijali tal-UE, għandu jkun marbut mal-kwistjonijiet tal-profil demografiku tal-ħaddiema u l-firxa ta' ħiliet fis-settur tal-ferrovija u tal-kostruzzjoni tal-ferrovija.

6.2 Il-ħaddiema qed jixjieħu u l-profil soċjali f'dawn is-setturi qed jinbidel, bil-maniġers, inġiniera u tekniċi fil-futur ser jirrappreżentaw parti dejjem akbar mill-ħaddiema kollha.

6.3 Fis-snin li ġejjin, dan se jwassal għal tiġdid sinifikanti tal-persunal operattiv fis-settur ferrovjarju u tiġdid qawwi fost l-operaturi l-ġodda, li jqajjem il-kwistjoni tal-kundizzjonijiet tax-xogħol applikati minn dawn l-operaturi l-ġodda u t-tnaqqis tal-livell speċifiku ta' protezzjoni soċjali applikat mis-settur, li kienet tikkunsidra n-natura diffiċli u perikoluża tax-xogħol fis-settur ferrovjarju, u qabel il-liberalizzazzjoni kienet tiżgura li dan il-xogħol ikun attraenti.

6.4 Li x-xogħol fis-settur ferrovjarju jkun attraenti, b'mod partikolari għaż-żgħażagħ u n-nisa, hija għalhekk kwistjoni prinċipali f'termini tal-garanzija ta' operazzjonijiet ferrovjarji affidabbli fl-Istati Membri u fil-livell tal-UE, u dan jitlob li l-ħaddiema ġodda jidħlu fis-settur u li tkun żgurata l-lealtà tal-persunal.

6.5 Dan l-objettiv doppju tal-attrattività u l-lealtà jfisser li l-impenji li ttieħdu jridu jinżammu mill-Istati Membri, f'termini ta' protezzjoni soċjali (partikolarment il-pensjonijiet), garanziji kollettivi, kundizzjonijiet tax-xogħol u prospetti ta' żvilupp tal-karriera u ta' xogħol għal tul ta' żmien għall-persunal abbażi tal-kisba u r-rikonoxximent tal-kwalifiki. Programmi speċifiċi bħall-Erasmus jistgħu jintużaw għal dan il-għan.

6.6 L-Opinjoni tal-KESE TEN/445 tal-15 ta' Ġunju 2011 dwar l-aspetti soċjali tal-politika dwar it-trasport tal-UE tagħmel għadd ta' rakkomandazzjonijiet f'dan il-qasam li għandhom il-kapaċità li jtejbu l-attrattività tas-settur, li l-Kummissjoni għandha tinkludi fil-proposti leġislattivi tagħha.

6.7 Il-KESE jappella biex kull Stat Membru, fil-kuntest ta' għażliet organizzattivi jew meta jiftaħ is-suq għall-kompetizzjoni, iżomm il-livell ta' impjieg għall-operaturi stabbiliti tiegħu, il-garanziji kollettivi tal-persunal, il-paga u l-kundizzjonijiet tax-xogħol. Fil-każ ta' bidla fl-operatur, il-persunal ikkonċernat u l-ftehimiet kollettivi tiegħu għandhom jinżammu.

Brussell, 11 ta' Lulju 2013.

Il-President
tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew
Henri MALOSSE

APPENDIĊI

għall-Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew

L-emendi li ġejjin inċaħdu waqt id-diskussjoni iżda rċevew tal-inqas kwart tal-voti:

Punt 1.5

Ibdel it-test kif ġej:

~~Il-KESE jitlob li l-Istati Membri jżommu l-poter li jorganizzaw is-sistema ferrovjarja nazzjonali tagħhom u li jiftħu s-swieq domestiċi tagħhom għall-kompetizzjoni, skont il-pożizzjoni ġeografika, demografika u storika tagħhom, u l-kundizzjonijiet ekonomiċi, ambjentali u soċjali kurrenti.~~ Il-KESE jappoġġja l-għan tal-proposta tal-Kummissjoni biex twassal għall-ħolqien ta' suq ferrovjarju uniku fl-Ewropa bi kwalità għolja ta' trasport u mingħajr problemi ta' fruntieri. Il-Kumitat iħeġġeġ lill-Kummissjoni tiffoka aktar fuq l-iżvilupp attwali tal-kwalità tas-servizzi tas-suq ferrovjarju tal-UE, speċjalment dak transkonfinali, filwaqt li tikkunsidra wkoll l-iżviluppi f'mezzi oħra tat-trasport. Is-sehem dejjem akbar tas-suq ferrovjarju u s-sodisfazzjon tal-konsumaturi għandhom ikunu l-għan kumplessiv, filwaqt li l-għodod biex dan il-għan jinkiseb jistgħu jkunu differenti fid-diversi Stati Membri.

Riżultat tal-votazzjoni (il-punti 1.5 u 3.1 ġew ivvutati u miċħuda flimkien):

Favur:	30
Kontra:	70
Astensjonijiet:	7

Punt 3.1

Ibdel it-test kif ġej:

F'din il-proposta leġislattiva għar-raba' pakkett ferrovjarju, ~~I~~il-Kummissjoni qed tkompli l-ħidma tagħha~~għandha l-għan li tuża din il-proposta leġislattiva~~ biex tagħti ħajja mill-ġdid lill-ferroviji Ewropej. L-istess bħall-pakketti preċedenti, li diġà ttieħdet deċiżjoni dwarhom, dan il-pakkett huwa bbażat fuq il-fatt li l-ferroviji huma parti importanti minn sistema tat-trasport sostenibbli fl-UE kemm għall-passiġġieri kif ukoll għall-merkanzija u li r-riforma tas-suq hija meqjusa meħtieġa biex jinħoloq suq ferrovjarju komuni li jista' jaqdi r-rwol potenzjali li t-trasport ferrovjarju ma rnexxilux jaqdi fid-deċenji li għaddew. Wara li introduċiet il-kompetizzjoni fil-merkanzija ferrovjarja u t-traffiku internazzjoni tal-passiġġieri, il-proposta attwali issa qed ~~billi~~ tintroduċi l-kompetizzjoni għat-traffiku nazzjonali tal-passiġġieri. Il-Kummissjoni temmen li din il-kompetizzjoni għandha tkun stimolata permezz ta' leġislazzjoni tal-UE li tipprovdi għal separazzjoni bejn il-kompiti ta' maniġers tal-infrastruttura – li huma estiżi biex jinkludu l-kompiti ta' mmaniġġjar tat-traffiku u l-manutenzjoni u l-investiment fin-netwerks – u l-maniġers ~~tat-trasporaturi~~ tal-operaturi ferrovjarji. Għandha wkoll l-intenzjoni li ssaħħaħ il-korpi regolatorji li se jirregolaw is-suq tal-ferroviji. Il-KESE jappoġġja wkoll l-għan tal-proposta tal-Kummissjoni li jinkiseb il-ħolqien ta' suq ferrovjarju komuni fl-Ewropa bi kwalità għolja ta' trasport u mingħajr problemi konfinali.

Riżultat tal-votazzjoni (il-punti 1.5 u 3.1 ġew ivvutati u ċċaħħdu flimkien):

Favur:	30
Kontra:	71
Astensjonijiet:	7

Punt 3.5

Ibdel it-test kif ġej:

Diversi studji juru riżultati differenti ħafna dwar l-impatt tas-separazzjoni tal-maniġers tal-infrastruttura mill-kumpanijia ferrovjarja u d-deregolazzjoni tas-swieq ferrovjarji. ~~Madankollu~~Barra minn hekk, l-eżami tad-data statistika pprovduta mill-Kummissjoni juri li m'hemmx rabta awtomatika bejn din is-separazzjoni, il-ftuħ tas-suq, u t-titjib tar-riżultati tal-ferroviji. Jeżistu wkoll esperjenzi evidentement differenti fid-diversi Stati Membri li wettqu s-separazzjoni u/jew id-deregolazzjoni tas-swieq ferrovjarji u f'dawk is-swieq li għadhom ma wettqux riforma. Is-sehem tas-suq għat-trasport ferrovjarju jidher li ma jiddependix biss mill-mudelli ta' governanza iżda wkoll mil-livelli ġenerali ta' investiment u fatturi nazzjonali ġeografiċi, demografiċi u industrijali. ~~, iżda jidher li dan tal-aħħar jikkorrispondi direttament mal-livelli ta' finanzjament u l-prezz tan-nollijiet. Min-naħa l-oħra, ir-rapport McNulty jipprovdi stampa mħallta ħafna tas-sitwazzjoni fir-Renju Unit li tirrikonoxxi li s-sistema ferrovjarja tar-Renju Unit hija aktar għalja għall-Istat u għall-utent, u qed tbati minħabba l-fatt li l-partijiet interessati mhux qed jaħdmu flimkien, għalhekk hemm bżonn l-involviment akbar tal-Istat fl-integrazzjoni tal-aspetti differenti (tariffi, distribuzzjoni, ħinijiet, eċċ.). Biex isolvi din il-problema, Sir Mc Nulty għamel tliet rakkomandazzjonijiet, li għandhom jiġu implimentati gradwalment: il-qsim tal-ispejjeż u d-dħul bejn il-maniġer tal-infrastruttura u l-operaturi ferrovjarji, il-ħolqien ta' impriża konġunta bejniethom kif ukoll esperimenti ta' integrazzjoni mill-ġdid ta' ċerti franchises.~~

Riżultat tal-votazzjoni (il-punti 3.5 u 3.6 ġew ivvutati u miċħuda flimkien):

Favur:	27
Kontra:	70
Astensjonijiet:	7

Punt 3.6

Ħassar il-paragrafu:

~~Ċerti studji nazzjonali li eżaminaw il-kwalità tas-servizzi ferrovjarji, bħal dak li wettqet l-għaqda Brittanika tal-konsumaturi~~ ~~Which?~~*~~, urew li hemm taħlita ta' opinjonijiet fost l-utenti rigward is-servizzi tal-ferrovija, b'livelli ta' sodisfazzjon tal-utenti ta' 50 % jew inqas għal nofs l-operaturi u bi 22 % biss tal-utenti jħossu li s-sistema qed titjieb (http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews-ns/best-and-worst-uk-train-companies/best- train-companies-overall/).~~*

Riżultat tal-votazzjoni (il-punti 3.5 u 3.6 ġew ivvutati u miċħuda flimkien):

Favur:	27
Kontra:	70
Astensjonijiet:	7

Punt 3.11

Ibdel it-test kif ġej:

Skont l-Artikolu 63(1) tad-Direttiva 2012/34 li tistabbilixxi żona ferrovjarja unika Ewropea, iż-żewġ koleġislaturi talbu lill-Kummissjoni "tanalizza wkoll il-mudelli differenti għall-organizzazzjoni ta' dan is-suq u l-impatt [tar-riformulazzjoni] fuq il-kuntratti ta' servizz pubbliku u l-finanzjament tagħhom". Sabiex tagħmel dan, il-Kummissjoni kellha wkoll "tqis l-implimentazzjoni tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 u d-differenzi intrinsiċi bejn l-Istati Membri (densità tan-netwerks, numru ta' passiġġieri, distanza medja ta' vjaġġar)". F'dan il-każ, id-dibattitu wera li hemm appoġġ biex ~~bżonn li~~ l-Istati Membri ~~jitħallew~~ jorganizzaw is-sistemi nazzjonali tagħhom, u jekk iqisu li jkun xieraq, li jkomplu jorganizzaw il-produzzjoni b'mod integrat li tippermetti l-akkomunament~~, għalhekk tnaqqas l-interfaċċji, li huma ta' dannu kemm ekonomikament u kemm f'termini ta' sikurezza~~.

Riżultat tal-votazzjoni (il-punti 3.11, 3.12, 3.13 u 3.14 ġew ivvutati u miċħuda flimkien):

Favur:	35
Kontra:	67
Astensjonijiet:	2

Punt 3.12

Ħassar il-punt:

~~Is-separazzjoni tal-ġestjoni tal-infrastruttura f'sistema tat-trasport gwidata minn grad ta' libertà wieħed ġeneralment toħloq iktar problemi milli benefiċċji billi tikkomplika l-operat bil-kbir, u twassal għal żieda fl-ispejjeż u tnaqqis fil-kwalità tas-servizz. Dan huwa l-każ speċjalment għal sistemi soġġetti għal traffiku mħallat intensiv.~~

Riżultat tal-votazzjoni (il-punti 3.11, 3.12, 3.13 u 3.14 ġew ivvutati u miċħuda flimkien):

Favur:	35
Kontra:	67
Astensjonijiet:	2

Punt 3.13

Ħassar il-punt:

~~L-iżviluppi tekniċi jiġu integrati iktar bil-mod u b'iktar diffikultà. L-innovazzjoni – li spiss tinvolvi kemm elementi fissi (infrastruttura) kif ukoll elementi mobbli (vetturi ferrovjarji) – tinżamm lura. Il-burokrazija u l-interfaċċji inutli jiżdiedu b'mod sinifikanti, li jwassal għal spejjeż operattivi ogħla u inerzja fil-proċess tat-teħid tad-deċiżjonijiet.~~

Riżultat tal-votazzjoni (il-punti 3.11, 3.12, 3.13 u 3.14 ġew ivvutati u miċħuda flimkien):

Favur:	35
Kontra:	67
Astensjonijiet:	2

Punt 3.14

Ibdel it-test kif ġej:

> *Barra minn hekk, is-separazzjoni bejn il-maniġers tal-infrastruttura u t-trasportaturi tista' tbiegħed il-maniġer tan-netwerk jew tal-infrastruttura mill-utenti finali (passiġġieri u spedituri) u l-ħtiġijiet tagħhom f'termini ta' kwalità tas-servizz (partikolarment f'termini ta' puntwalità). Dan jenfasizza l-bżonn ta' funzjoni regolatorja tajba għal dawn is-swieq. ~~Għalhekk għandu jinżamm rwol ta' attur prinċipali fis-sistema ferrovjarja mingħajr ma tixxekkel l-indipendenza tal-funzjonijiet ewlenin tal-maniġer tal-infrastruttura.~~.*

Riżultat tal-votazzjoni (il-punti 3.11, 3.12, 3.13 u 3.14 ġew ivvutati u miċħuda flimkien):

Favur:	35
Kontra:	67
Astensjonijiet:	2

Punt 3.19

Ibdel it-test kif ġej:

> *Fir-rigward tas~~Is~~-sitwazzjoni tal-ġarr tal-merkanzija bil-ferrovija ~~hija~~, l-effetti tad-deregolazzjoni jvarjaw ħafna fost l-Istati Membri u s-swieq. ~~katastrofika f~~F'għadd ~~sostanzjali~~ ta' Stati Membri, speċjalment fl-Ewropa tal-Lvant, l-iżvilupp riċenti huwa problematiku ħafna. ~~Dan huwa prinċipalment minħabba~~ Madankollu, ir-raġuni prinċipali mhijiex id-deregolazzjoni iżda l-fatt li l-modernizzazzjoni u l-iżvilupp tal-linji ferrovjarji ma jsegwix il-pass tal-modernizzazzjoni tan-netwerk tat-toroq u t-trasport bil-ferrovija jkollu jħallas miżati għall-użu tal-mogħdijiet tal-ferrovija. F'numru ta' pajjiżi oħrajn is-servizz lill-klijenti żdied b'mod sinifikanti u konsegwentament qed jinġarru iktar oġġetti bil-ferrovija minn qabel. Ġeneralment, il-kompetizzjoni li qed tikber speċjalment fis-suq tal-ferroviji b'vaguni li jibqgħu flimkien (block trains) kienet waħda pożittiva. Madankollu, il-kummerċ ta' tagħbijiet f'vaguni uniċi, qasam li ilu żmien twil problematiku fl-Ewropa, kompla jonqos fil-biċċa l-kbira tal-pajjiżi u dan wassal għal effetti ta' netwerks u għal abbandun ta' infrastruttura ferrovjarja b'livell baxx. ~~Barra minn dan, il-kompetizzjoni għall-konnessjonijiet l-aktar profittabbli ttejjeb għadd ta' servizzi permezz ta' ferroviji b'vaguni li jibqgħu flimkien (block trains). Iżda dan huwa parzjalment għad-detriment tas-servizzi b'vaguni uniċi, li għandhom it-tendenza li dejjem jonqsu aktar. Dan jista' jwassal għad-deżertifikazzjoni ta' żoni industrijali sħaħ u jżid eluf ta' trakkijiet fit-toroq. Barra minn hekk, diversi partijiet interessati jammettu minn rajhom li f'xi Stati Membri,~~ Mill-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni jidher ċar li d-deregolazzjoni tal-ġarr tal-merkanzija bil-ferroviji ma kinitx biżżejjed biex toħloq suq ġdid u kompetittiv għall-ġarr tal-merkanzija bil-ferroviji. Xi operaturi saħansitra jiddikjaraw li lanqas tunnellata waħda ta' prodotti ma ġiet trasferita lejn il-ferroviji bħala riżultat dirett tal-liberalizzazzjoni.*

Riżultat tal-votazzjoni:

Favur:	39
Kontra:	72
Astensjonijiet:	3