Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar "L-impatt tal-konklużjonijiet tal-COP 21 fuq il-politika Ewropea tat-trasport"

(Opinjoni fuq inizjattiva proprja)

(2016/C 303/02)

Relatur: is-Sur Raymond HENCKS

Nhar il-21 ta' Jannar 2016, il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew iddeċieda, b'konformità mal-Artikolu 29(2) tar-Regoli ta' Proċedura tiegħu, li jħejji opinjoni fuq inizjattiva proprja dwar:

"L-impatt tal-konklużjonijiet tal-COP 21 fuq il-politika Ewropea tat-trasport".

(Opinjoni fuq inizjattiva proprja)

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 it-3 ta' Mejju 2016.

Matul il-517-il sessjoni plenarja tiegħu li saret fil-25 u fis-26 ta' Mejju 2016 (seduta tas-26 ta' Mejju), il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew adotta din l-Opinjoni b'188 vot favur, 2 voti kontra u 4 astensjonijiet.

1. **Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet**

1.1 Il-KESE jilqa' bi pjaċir l-adozzjoni tal-Ftehim ta' Pariġi mill-21 sessjoni tal-Konferenza tal-Partijiet (COP 21) tal-Konvenzjoni Qafas tan-Nazzjonijiet Uniti dwar it-Tibdil fil-Klima, kif ukoll il-kontribut maħsub determinat fil-livell nazzjonali tal-UE u tal-Istati Membri tagħha, li jimpenjaw ruħhom li jnaqqsu l-emissjonijiet domestiċi tal-gassijiet b'effett ta' serra b'mill-inqas 40 % sal-2030 u bi 80 % sa 95 % sal-2050 meta mqabbla mal-livell ta' emissjonijiet tal-1990.

1.2 Huwa jaqbel ukoll li dan l-objettiv għandu jintlaħaq b'mod kollettiv u b'responsabbiltà kondiviża bejn l-UE u l-Istati Membri, u li l-kontributi ġodda maħsuba determinati fil-livell nazzjonali jiġu kkomunikati kull ħames snin.

1.3 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. Minkejja li d-deċiżjoni dwar it-tqassim tal-isforzi għall-perjodu attwali sal-2020 (id-Deċiżjoni 406/2009), kif ukoll id-deċiżjoni futura għall-perjodu 2020-2030, iħallu kompletament f'idejn l-Istati Membri l-għażla tas-setturi ekonomiċi li għandhom inaqqsu l-emissjonijiet domestiċi tal-gassijiet b'effett ta' serra, il-Kummissjoni tissuġġerixxi li jekk ikunu meħtieġa sforzi addizzjonali, jintużaw kwoti internazzjonali u jiġu evitati impenji addizzjonali għas-setturi li mhumiex tal-ETS (COM(2015) 81), u tistma li fir-rigward tat-trasport, "jista' jsir tnaqqis akbar f'setturi oħrajn tal-ekonomija" (COM(2011) 144). L-objettiv ta' tnaqqis ta' 60 % tal-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra li jikkonċernaw it-trasport għalhekk jista' jitqies bħala rilevanti u konformi mal-objettiv ġenerali tal-UE fil-qafas tal-COP 21, sakemm l-azzjonijiet u l-inizjattivi relatati jiġu implimentati b'urġenza, u bir-rieda meħtieġa u fiż-żmien previst.

1.4 Madankollu dan ma jżommx lill-Unjoni u 'l-Istati Membri milli jevalwaw mill-ġdid l-azzjonijiet u l-inizjattivi differenti impenjati jew previsti fil-White Paper dwar it-trasport (COM(2011) 144 final) u fil-pjan direzzjonali dwar il-qafas strateġiku għal unjoni tal-enerġija stabbli (COM(2015) 80 final), fil-konfront tal-effettività u l-fattibbiltà tagħhom u, b'mod aktar partikolari, fil-konfront tal-objettiv ta' dekarbonizzazzjoni tal-forom tat-trasport, u biex dawn jgħaddu minn riforma u/jew jiżdiedu oħrajn ġodda magħhom fil-kuntest tar-rieżami tal-White Paper dwar it-trasport prevista għall-2016, mingħajr preġudizzju għall-kompetittività tal-UE. Xi wħud minnhom se jkunu ta' natura leġislattiva, iżda l-maġġoranza għandhom jibbażaw fuq kontributi volontarji nazzjonali bl-għan ta' bidla fl-aġir jew fid-drawwa, li huma indispensabbli għas-suċċess.

1.5 Il-KESE jiġbed l-attenzjoni ukoll dwar l-importanza tal-azzjoni prevista fl-Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali (ICAO) sabiex tiġi stabbilita skema għan-negozjar ta' emissjonijiet (ETS) globali għall-avjazzjoni u fl-Organizzazzjoni Marittima Internazzjonali (OMI) sabiex jiġu sorveljati l-emissjonijiet tat-trasport marittimu, u jappella favur ħidma għal riżultati ambizzjużi fil-kuntest tan-negozjati li għaddejjin bħalissa ma' dawn l-organizzazzjonijiet.

1.6 Jenfasizza li għandu jiġi applikat il-prinċipju ta' "min iniġġes iħallas" bi flessibbiltà, b'mod partikolari fil-każ ta' żoni rurali remoti, muntanjużi u gżejjer, sabiex jiġu evitati effetti proporzjonali b'mod invers għall-ispejjeż u sabiex tinżamm l-utilità tiegħu bħala mezz li jinfluwenza l-għażliet dwar l-organizzazzjoni tal-operazzjonijiet tat-trasport, filwaqt li titneħħa l-kompetizzjoni inġusta bejn il-mezzi differenti tat-trasport. Il-KESE jirrakkomanda li għandha tiġi esplorata l-organizzazzjoni komprensiva tat-trasport rurali fir-reġjuni, bil-għan li jinkiseb il-ftehim tal-COP 21 u jintlaħqu l-ħtiġijiet ta' persuni vulnerabbli.

1.7 Madankollu, l-applikazzjoni tal-prinċipju ta' "min iniġġes iħallas" mhux se tkun biżżejjed biex tiżgura t-tranżizzjoni lejn soċjetà b'użu baxx tal-karbonju. Miżuri supplimentari bħaż-żieda fl-effettività enerġetika, l-elettromobbiltà, il-kondiviżjoni tal-użu tal-karozza, il-komodalità, l-iżvilupp ta' sorsi tal-enerġija alternattivi u t-tfassil ta' standards tal-kwalità ambjentali kif ukoll, qabel kollox, il-promozzjoni tat-trasport pubbliku, qed isiru dejjem aktar importanti.

1.8 Fir-rigward tal-bijoenerġiji jinħtieġu sforzi kontinwi biex jintlaħaq livell ogħla ta' tnaqqis fil-gassijiet b'effett ta' serra u biex jiġi evitat it-tibdil fl-użu tal-art. Għalhekk, għandu jkompli jitheġġeġ l-użu tar-residwi, tal-prodotti sekondarji u tal-iskart għall-produzzjoni tal-karburanti. Għad hemm potenzjal għall-bijokarburanti fit-trasport tal-merkanzija bit-triq, l-avjazzjoni u t-traffiku marittimu. Madankollu, il-bijokarburanti mhumiex soluzzjoni fihom infushom u ma jeżentawx l-iżvilupp u l-promozzjoni ta' soluzzjonijiet immirati biex jissostitwixxu l-magna tal-kombustjoni permezz tal-mobbiltà elettrika u/jew it-teknoloġiji tal-idroġenu jew sorsi oħrajn ta' enerġija alternattivi u sostenibbli.

Fl-aħħar nett, mhijiex kwistjoni li nrażżnu l-mobbiltà bħala tali iżda li nnaqqsu l-ivvjaġġar motorizzat individwali kull fejn jinsabu alternattivi validi u li niffavorixxu t-trasport kollettiv fl-interess ġenerali ambjentali, sabiex ma nħallux il-bliet jinħonqu bit-traffiku.

1.9 Id-diżinvestiment fl-attivitajiet li jniġġsu m'għandux ikun it-tħassib tal-gvernijiet biss u ma jistax isir mingħajr is-sensibilizzazzjoni u l-mobilizzazzjoni tal-katina kollha tat-trasport (kostrutturi, trasportaturi, utenti) permezz ta' miżuri leġislattivi jew ta' inċentivi, jew saħansitra dissważivi. Il-bini tal-kapaċità, l-assistenza teknika u l-iffaċilitar tal-aċċess għal finanzjament fil-livell lokali u nazzjonali huma kruċjali għat-tranżizzjoni lejn sistema tat-trasport b'livell baxx ta' karbonju. Il-programmi ta' investiment tal-Unjoni Ewropea għandhom imbagħad jagħtu prijorità lill-proġetti klimatiċi l-aktar effettivi skont kriterji ta' valutazzjoni koerenti mal-konklużjonijiet tal-COP21, filwaqt li jintegraw il-modi kollha tat-trasport.

1.10 Il-mobilizzazzjoni qawwija li wrew l-organizzazzjonijiet tas-soċjetà ċivili u l-atturi ekonomiċi u soċjali, fil-qafas tal-COP 21, għandha tiġi segwita biex jissaħħaħ il-moviment ċiviku għall-ġustizzja klimatika u d-diżinvestiment fl-attivitajiet li jniġġsu.

1.11 Konsegwentement, il-KESE jirrakkomanda r-rikors għad-djalogu parteċipattiv mas-soċjetà ċivili, kif definit fl-Opinjoni esploratorja tiegħu tal-11 ta' Lulju 2012 dwar "White Paper tat-Trasport: lejn adeżjoni u impenn tas-soċjetà ċivili" (CESE 1598/2012).

2. **Deċiżjonijiet ewlenin tal-COP 21 — Il-Ftehim ta' Pariġi**

2.1 Il-Konvenzjoni Qafas tan-Nazzjonijiet Uniti dwar it-Tibdil tal-Klima (li tirreferi għaliha l-COP 21 tal-2015) kienet limitata biex tistabbilizza l-konċentrazzjonijiet ta' gassijiet serra (il-gass b'effett ta' serra prinċipali fis-settur tat-trasport huwa d-diossidu tal-karbonju (CO_2), li joħroġ matul il-fażi tal-produzzjoni fil-każ tal-elettriku u matul il-fażi operattiva fil-każ tal-karburanti) fl-atmosfera f'livell li ma jippermettix interferenza antropoġenika perikoluża għaas-sistema tal-klima. Il-Ftehim ta' Pariġi tat-12 ta' Diċembru 2015, għall-ewwel darba, jimpenja lill-195 parti li huma lkoll firmatarji tal-konvenzjoni qafas imsemmija aktar 'il fuq, biex jaċċeleraw it-tnaqqis tal-konċentrazzjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra, fid-dawl tal-objettiv finali fuq terminu twil biex it-temperatura medja tal-pjaneta tinżamm sew taħt iż-2 °C (sal-2100) meta mqabbla mal-livelli preindustrijali, filwaqt li titkompla l-azzjoni meħuda biex titrażżan għal 1,5 °C, għall-kuntrarju tat-trajettorja attwali ta' 3° C tat-tisħin globali sa tmiem is-seklu wieħed u għoxrin.

2.2 Wara r-ratifika tal-imsemmi ftehim, il-partijiet firmatarji jkunu responsabbli li jimpenjaw u jikkomunikaw il-kontributi maħsuba determinati fil-livell nazzjonali skont programmi li kull darba jirrigwardaw 5 snin, bl-għan li jintlaħaq l-objettiv aħħari.

2.3 Id-dħul fis-seħħ tal-Ftehim ta' Pariġi huwa previst li jibda mill-2020, bil-kundizzjoni li jkun ġie rratifikat mill-inqas minn 55 Stat li jirrappreżentaw mill-inqas 55 % tal-emissjonijiet tal-gassijiet b'effett ta' serra globali, bla ħsara għall-possibbiltà, irrakkomandata bil-qawwa, li jiġi applikat qabel ma jkun daħal fis-seħħ.

2.4 Fis-6 ta' Marzu 2015, l-UE u l-Istati Membri tagħha qablu, f'konformità mal-konklużjonijiet tal-Kunsill Ewropew tat-23 u l-24 ta' Ottubru 2014, dwar objettiv vinkolanti ta' tnaqqis tal-emissjonijiet domestiċi tal-gassijiet b'effett ta' serra b'mill-inqas 40 % sal-2030 u bi 80 % sa 95 % sal-2050.

2.5 Skont il-konklużjonijiet imsemmija aktar 'il fuq, l-objettiv għandu jintlaħaq b'mod kollettiv mill-UE u l-Istati Membri, b'mod partikolari bi tnaqqis ta' 43 % li jitwettaq sal-2030 fis-setturi li jaqgħu taħt l-iskema għan-negozjar ta' emissjonijiet (ETS) u ta' 30 % fis-setturi li ma jaqgħux taħtha (kollha meta mqabbel mal-2005), u minn parteċipazzjoni li tlaqqa' l-ugwaljanza u s-solidarjetà.

3. **Is-sitwazzjoni attwali tas-settur tat-trasport tal-UE**

3.1 Fil-White Paper tagħha dwar it-trasport tal-2011 (COM(2011) 144 final), il-Kummissjoni Ewropea kienet diġà nediet appell urġenti dwar il-ħtieġa li jitnaqqsu drastikament l-emissjonijiet domestiċi tal-gassijiet b'effett ta' serra, bil-għan li t-tibdil fil-klima jitrażżan għal taħt iż-2 °C, filwaqt li indikat li huwa meħtieġ tnaqqis ta' mill-inqas 60 % tal-emissjonijiet domestiċi tal-gassijiet b'effett ta' serra fit-trasport meta mqabbel mal-livelli ta' emissjonijiet tal-1990 u nnotat barra minn hekk "li jista' jsir tnaqqis akbar f'setturi oħrajn tal-ekonomija".

3.2 It-trasport huwa responsabbli għal madwar kwart tal-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra tal-UE: 12,7 % tal-emissjonijiet globali tat-"trasport" huma ġġenerati mill-avjazzjoni, 13,5 % mit-trasport marittimu, 0,7 % mill-ferroviji, 1,8 % min-navigazzjoni fuq l-ilma u 71,3 % mit-trasport bit-triq (2008). L-impatt ambjentali ta' mezz tat-trasport madankollu ma jiddependix biss mill-emissjonijiet diretti iżda jiddependi wkoll mill-emissjonijiet indiretti, li fuq kollox huma dovuti għall-produzzjoni tal-enerġija meħtieġa għaċ-ċaqliq.

3.3 Globalment, is-setur tat-trasport għandu l-ogħla żieda fl-emissjonijiet tas-CO_2 meta mqabbel mas-setturi industrijali l-oħra. Fl-UE, is-settur tat-trasport jipproduċi t-tieni l-akbar volum ta' emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra. Barra minn hekk, l-emissjonijiet mis-setturi tal-avjazzjoni u tat-trasport marittimu qed jesperjenzaw l-ogħla tkabbir, għalkemm dawn is-setturi ma kinux koperti mill-Ftehim ta' Pariġi.

3.4 Il-White Paper dwar it-trasport tal-2011 tinnota li s-sistema tat-trasport tal-UE għadha mhijiex sostenibbli u, biex tirrimedja għaliha, tipprevedi li:

— ittemm id-dipendenza tat-trasport miż-żejt mhux maħdum mingħajr ma tiġi ssagrifikata l-effiċjenza u lanqas ma tiġi kompromessa l-mobbiltà;

— tuża inqas enerġija u jittejbu l-prestazzjonijiet enerġetiċi tal-vetturi għall-mezzi kollha tat-trasport.

3.5 Fil-White Paper dwar it-trasport kif ukoll fil-pjan direzzjonali dwar qafas strateġiku għal unjoni tal-enerġija stabbli, il-Kummissjoni tipproponi diversi miżuri sabiex tiżviluppa settur tat-trasport dekarbonizzat.

3.6 Il-miżuri ssuġġeriti jinkludu standards tal-emissjonijiet tas-CO_2 aktar stretti għall-karozzi u l-vannijiet wara l-2020, miżuri għat-titjib tal-effettività tal-karburanti u t-tnaqqis tal-emissjonijiet tal-vetturi tqal, u ġestjoni mtejba tat-traffiku. Hemm lok li jitheġġu sistemi ta' pedaġġ tat-toroq ibbażati fuq il-prinċipju ta' "min iniġġes iħallas/min juża jħallas", flimkien mal-introduzzjoni ta' karburanti alternattivi, inkluża l-elettromobbiltà, filwaqt li titqies b'mod partikolari l-ħtieġa li jiġu stabbiliti infrastrutturi adatti.

4. **Segwitu li għandu jingħata għall-Ftehim ta' Pariġi**

4.1 Wara r-ratifika tal-imsemmi ftehim (sal-21 ta' April 2017), il-partijiet firmatarji jkunu responsabbli li jieħdu azzjoni u jikkomunikaw kontributi determinati fil-livell nazzjonali skont programmi għal perjodi ta' 5 snin, bl-għan li jintlaħaq l-objettiv aħħari.

4.2 L-Unjoni Ewropea, skont l-Artikolu 4(16) tal-Ftehim ta' Pariġi, tista' taġixxi flimkien mal-Istati Membri tagħha, fil-qafas ta' responsabbiltà kondiviża, u għandha tinnotifika lis-segretarjat tal-Ftehim ta' Pariġi bil-livell ta' emissjonijiet attribwit għal kull Stat Membru.

4.3 Skont l-Artikolu 4(16) tal-Ftehim ta' Pariġi u d-Deċiżjoni 1/CP.21, il-kontributi stabbiliti skont kalendarju sal-2030 għandhom jiġu kkomunikati jew imwettqa sal-2020, eżerċizzju li għandu jerġa' jsir kull ħames snin fil-qafas ta' strateġija ta' żvilupp b'livelli baxxi ta' emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra sal-2050. Il-kontributi suċċessivi għandhom jirrappreżentaw progressjoni meta mqabbla mal-kontribut preċedenti (l-Artikolu 4 (3)).

4.4 Għalkemm l-Unjoni Ewropea diġà stabbilixxiet objettivi u kontributi sal-2030 u l-2050, jibqa' l-fatt li l-livelli tal-emissjonijiet globali (is-setturi ekonomiċi kollha flimkien) stmati mill-COP 21 fuq il-bażi tal-kontributi nazzjonali fl-2030 (55 ġigatunnellata) mhumiex biżżejjed fil-konfront tal-objettiv li ż-żieda fit-temperatura tinżamm taħt iż-2 °C, b'mod li sforzi supplimentari huma indispensabbli biex l-emissjonijiet jitnaqqsu għal 40 ġigatunnellata.

4.5 Minkejja li d-deċiżjoni dwar it-tqassim tal-isforzi għall-perjodu attwali sal-2020 (id-Deċiżjoni 406/2009), u d-deċiżjoni futura għall-perjodu 2020-2030 iħallu kompletament f'idejn l-Istati Membri biex jagħżlu liema setturi ekonomiċi għandhom inaqqsu l-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra, fil-Komunikazzjoni tagħha dwar "Il-Protokoll ta' Pariġi – Pjan ta' azzjoni għall-ġlieda kontra t-tibdil fil-klima globali wara l-2020" (COM(2015) 81 final) il-Kummissjoni tissuġġerixxi li, jekk ikunu meħtieġa sforzi supplimentari, jintużaw kwoti internazzjonali u jiġu evitati impenji supplimentari għas-setturi li ma jaqgħux taħt l-ETS. Il-KESE jappoġġa din il-pożizzjoni tal-UE (Opinjoni NAT 665/2015). Barra minn hekk, fil-White Paper dwar it-trasport il-Kummissjon qieset li "jista' jsir tnaqqis akbar f'setturi oħrajn tal-ekonomija".

4.6 Fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, u tal-fatt li t-tnaqqis ta' 60 % tal-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra fit-trasport kien diġà deċiż bil-għan li t-tibdil fil-klima jinżamm taħt iż-2 °C, sew qabel il-Konferenza ta' Pariġi, il-KESE jqis li dan l-objettiv ta' tnaqqis ta' 60 % jibqa' rilevanti u konformi mad-deċiżjonijiet tal-COP 21.

4.7 Għandu irid jiġi nnotat li l-impenn tal-UE li taġixxi fi ħdan l-ICAO sabiex tappoġġja l-iżvilupp ta' ETS globali għall-avjazzjoni, u fi ħdan l-OMI dwar l-obbligu biex it-trasport marittimu li jieħu kunsiderazzjoni tal-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra, ma jagħmilx parti mill-kontribut maħsub determinat fil-livell nazzjonali. L-UE għandha tippromovi riżultati ambizzjużi fil-kuntest tan-negozjati li għaddejjin bħalissa mal-ICAO u mal-OMI.

5. **L-istrateġija: dak li jrid isir b'mod konkret**

5.1 Il-KESE għalhekk jinnota koerenza kbira bejn il-kontribut maħsub determinat fil-livell nazzjonali tal-UE u l-objettivi definiti fid-diversi komunikazzjonijiet tal-Kummissjoni dwar miżuri ta' politika klimatika fir-rigward tat-trasport. Madankollu għadu urġenti u indispensabbli li l-40 azzjoni u l-131 inizjattiva tal-White Paper dwar it-trasport jiġu implimentati bir-rieda meħtieġa u malajr kemm jista' jkun.

5.2 Madankollu, għandhom jiġu evalwati mill-ġdid il-miżuri tal-White Paper dwar it-trasport li jindirizzaw it-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' gassijiet b'effett ta' serra fid-dawl tal-kontribut maħsub determinat fil-livell nazzjonali tal-UE u l-objettivi definiti fil-pakkett tal-unjoni tal-enerġija waqt ir-riezami tal-imsemmija White Paper fl-2016, imħabbra mill-Kummissjoni ([1]).

5.3 Dan jirrigwarda l-evalwazzjoni tal-inizjattivi differenti impenjati skont il-White Paper dwar it-trasport u l-pakkett dwar l-unjoni tal-enerġija, fil-konfront tal-effettività u l-vijabbiltà tagħhom u, b'mod aktar partikolari, fil-konfront tal-objettiv tad-dekarbonizzazzjoni tat-trasport, kif ukoll biex dawn jiġu riformati u/jew jiżdiedu oħrajn ġodda magħhom. Xi whud minnhom se jkunu ta' natura leġislattiva iżda l-maġġoranza għandhom jibbażaw fuq kontributi volontarji nazzjonali bl-għan ta' bidla fl-aġir jew fid-drawwa, li huma indispensabbli għas-suċċess.

([1]) ĠU C 291, 4.9.2015, p. 14.

5.4 It-tranżizzjoni lejn trasport b'użu baxx tal-karbonju tippreżenta l-isfidi li ġejjin:

— jintlaħaq tqassim ġust bejn il-ħtiġijiet ekonomiċi u soċjali,

— tittieħed kunsiderazzjoni tal-interess ġenerali u l-obbligi ambjentali,

— ma titrażżanx il-mobbiltà fiha nnifisha, jitnaqqsu sostanzjalment iċ-ċirkolazzjoni u t-trasport individwali permezz tal-ippjanar spazjali u l-politika ekonomika fiċ-ċentri urbani u periurbani u jiġi promoss it-trasport kollettiv,

— tiġi influwenzata l-imġiba, inkluż id-drawwa tal-ivvjaġġar, kif ukoll loġistika effikaċi tat-trasport tal-merkanzija, anke fl-ambjent urban, u l-preferenza għal soluzzjonijiet kooperattivi bl-għan li jsir l-aħjar użu tar-riżorsi,

— tiġi promossa l-komodalità.

Attivitajiet adatti relatati mat-trasport biex jitnaqqsu l-emissjonijiet fuq livell nazzjonali u sottonazzjonali jistgħu jpoġġu l-bliet fit-triq it-tajba lejn tnaqqis tal-emissjonijiet ta' 50 % sal-2050 meta mqabbel mas-sitwazzjoni ta' bħalissa ta' status quo. Is-soluzzjonijiet iżolati li diġà jeżistu għandhom jiġu integrati f'politiki ta' ppjanar strateġiku ta' mobbiltà li jippermettu li jkun hemm koordinazzjoni aħjar bejn il-politiki urbani u dawk tat-trasport. Il-bini tal-kapaċità, l-assistenza teknika u l-iffaċilitar tal-aċċess għal finanzjament fil-livell lokali u nazzjonali huma kruċjali biex jintlaħqu dawn l-għanijiet.

5.5 Il-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa, il-Fondi Strutturali u ta' Koeżjoni, il-Fond Ewropew għall-Investimenti Strateġiċi, kif ukoll kwalunkwe programm ieħor tal-UE li jappoġġjaw l-investimenti tat-trasport fl-iffinanzjar tal-proġetti tagħhom, għandhom jagħtu prijorità lill-proġetti klimatiċi l-aktar effettivi, filwaqt li fl-istess ħin jiġu integrati l-modi differenti biex jinkiseb netwerk tat-trasport Ewropew. Il-kriterji biex jiġu vvalutati t-talbiet ta' finanzjament għandhom jinkludu referenzi espliċiti għall-prinċipji li jikkorrispondu mal-konklużjonijiet tal-COP21.

5.6 It-tqassim tal-isforzi bejn l-Istati Membri u bejn is-setturi tal-ETS u dawk mhux tal-ETS, inkluż it-trasport, ser ikun element ewlieni għall-implimentazzjoni tal-kontribut maħsub determinat fil-livell nazzjonali tal-UE u għandu jkun ukoll f'konformità mal-objettivi strateġiċi tagħhom. Dan it-tqassim għandu jikkunsidra l-konklużjonijiet tal-Kunsill Ewropew ta' Ottubru 2014, sabiex jasal għal riżultat ibbilanċjat, fid-dawl tal-effettività fil-konfront tal-ispejjeż u l-kompetittività. Dawn il-parametri għandhom jiġu stabbiliti fid-deċiżjoni dwar it-tqassim tal-isforzi għall-perjodu 2020–2030 li se tittieħed fl-2016 (COM(2015)80, l-Anness 1), b'kunsiderazzjoni taż-żamma tal-kompetittività tal-UE.

5.7 Ir-reviżjoni msemmija hawn fuq tal-White Paper għandha, barra dan, tipprovdi mezzi speċifiċi biex tħeġġeġ dibattitu wiesa' mas-soċjetà ċivili, bil-fehim li l-aċċettazzjoni soċjali ta' miżuri, li xi drabi ftit ikunu popolari, hija indispensabbli, filwaqt li l-azzjonijiet kollha ser jibqgħu ineffettivi jekk dawk kollha li għalihom huma indirizzati ma jassoċjawx mal-proċess. Il-mobilizzazzjoni qawwija li wrew l-organizzazzjonijiet tas-soċjetà ċivili u l-atturi ekonomiċi u soċjali, fil-qafas tal-COP 21, għandha għaldaqstant tiġi segwita biex jissaħħaħ il-moviment ċiviku għall-ġustizzja klimatika u d-diżinvestiment fl-attivitajiet li jniġġsu.

5.8 Għandhom jiġi promossi u estiżi inizjattivi bħalma huma l-inizjattiva globali dwar l-ekonomija tal-karburant (GFEI), li tlaqqa' flimkien pajjiżi li jimpenjaw ruħhom li jiżviluppaw politiki u regolamenti dwar l-effiċjenza enerġetika tal-vetturi, jew id-Dikjarazzjoni ta' Pariġi dwar l-elettromobbiltà u t-tibdil fil-klima u l-appell għal azzjoni relatata, li tibni fuq l-impenji ta' mijiet ta' sforzi deċiżivi favur l-elettrifikazzjoni sostenibbli tat-trasport, l-inizjattiva MobiliseYourCity li għandha l-għan li tappoġġja lill-bliet u lill-pajjiżi emerġenti jew li qed jiżviluppaw biex joħolqu u jimplimentaw pjani ta' mobbiltà urbana sostenibbli u politiki nazzjonali dwar it-trasport urban, jew saħansitra l-Pjan ta' Azzjoni Dinji għat-Trasport Ekoloġiku tal-Merkanzija.

5.9 Bħalma indika diġà l-KESE [2], il-governanza parteċipattiva teħtieġ struttura organizzazzjonali u proċedurali tajba biex tkun effettiva u tilħaq l-objettivi segwiti. L-impenn tal-partijiet interessati favur żvilupp sostenibbli fit-tul ikun aktar effettiv jekk jiġi organizzat bħala proċess kontinwu u adatt għal approċċ koordinat aktar milli fil-forma ta' impenn iżolat jew ad hoc.

5.10 Il-KESE ddeċieda dwar il-ħolqien ta' forum tas-soċjetà ċivili Ewropea favur l-iżvilupp sostenibbli, li għandu jipprovdi qafas strutturat u indipendenti għall-parteċipazzjoni tas-soċjetà ċivili għall-implimentazzjoni, is-segwitu u r-rieżami tal-kwistjonijiet orizzontali li jaqgħu taħt il-programm ta' żvilupp sostenibbli sal-2030 u b'mod partikolari tal-objettiv 13 tiegħu (It-teħid b'urġenza ta' miżuri għall-ġlieda kontra t-tibdil fil-klima u l-effetti tiegħu.). Għall-kwistjonijiet dwar is-settur tat-trasport, għandu jintuża d-djalogu parteċipattiv immexxi mill-KESE u previst għall-implimentazzjoni tal-White Paper tal-2011 dwar it-trasport.

5.11 Barra minn hekk, il-KESE qed jaħdem fuq Opinjoni (NAT/684) dwar "Koalizzjoni biex jiġu ssodisfati l-impenji tal-Ftehim ta' Pariġi". Il-Ftehim ta' Pariġi m'għandux joħloq pjattaforma ta' impenji oħra, iżda pjuttost iniedi qafas ġenerali li jallinja l-miżuri mhux statali ma' dawk governattivi fuq perjodu fit-tul. Ir-rwol tas-soċjetà ċivili fl-implimentazzjoni tal-impenji huwa assolutament kruċjali.

5.12 Id-diżinvestiment fl-attivitajiet li jniġġsu m'għandux ikun it-tħassib tal-gvernijiet biss u ma jistax isir mingħajr is-sensibilizzazzjoni u l-mobilizzazzjoni tal-katina kollha tat-trasport (kostrutturi, trasportaturi, utenti) permezz ta' miżuri leġislattivi jew ta' inċentivi, jew saħansitra dissważivi.

5.13 L-istrateġija ta' impenji volontarji meqjusa mill-COP 21 tillimita ruħha għal kull pajjiż biex tindika l-impenji mhux vinkolanti, filwaqt li l-introduzzjoni ta' standard vinkolanti tal-emissjonijiet ċertament tkun is-soluzzjoni l-aktar effettiva biex jinkiseb ir-riżultat mistenni mill-Ftehim ta' Pariġi. Madankollu, it-tqassim tal-isforzi 2020-2030 fi ħdan l-UE, li huwa indirizzat aktar 'il fuq fil-punt 5.5, isaħħaħ l-impenji meħuda.

6. **Sistema ta' min iniġġes iħallas**

6.1 Skont it-Trattat ta' Lisbona (ara l-Artikolu 191 (2) tat-TFUE), il-politika ambjentali tal-UE hija bbażata fuq il-prinċipju tal-prekawzjoni u tal-azzjoni preventiva, fuq il-prinċipju li l-ħsara lill-ambjent għandha, bħala prijorità, tissewwa fis-sors, u fuq il-prinċipju ta' "min iniġġes iħallas".

6.2 Dan ifisser li l-prezz tal-ħsarat ambjentali għandhu jitħallas minn min huwa responsabbli għat-tniġġis. Madankollu fl-Istati Membri, il-prezz tal-karbonju jidħol b'mod differenti ħafna fil-politiki tal-klima, bi predominanza ta' taxxi li, madankollu, jolqtu l-ewwel nett il-kapaċità tal-akkwist tal-familji l-aktar modesti u l-impjiegi.

6.3 Skont il-White Paper dwar it-trasport, it-tariffi u t-taxxi għandhom jiġu ristrutturati sabiex jitqiesu aħjar l-prinċipji ta' "min iniġġes iħallas" u ta' "min juża jħallas".

6.4 L-approċċ kif imfassal mill-Kummissjoni jibbaża fuq sistema ta' min iniġġes iħallas u fuq il-possibbiltajiet li joffri l-pedaġġ tat-toroq bħala mezz ta' finanzjament tal-kostruzzjoni u l-manutenzjoni tal-infrastrutturi. Din is-sistema hija maħsuba biex tippromovi mezzi tat-trasport sostenibbli, permezz tal-internalizzazzjoni tal-ispejjeż esterni, u biex tiżgura l-finanzjament.

6.5 Madankollu, fl-Unjoni teżisti taħlita ta' sistemi differenti u mingħajr koerenza, ikkostitwita minn pedaġġi elettroniċi, viżi, taxxi marbuta mal-konġestjoni, imposti għal kull kilometru kkalkulati bis-satellita (GNSS). Barra minn hekk, ir-regoli Komunitarji tat-tassazzjoni tat-trasport bit-triq għall-vetturi tqal (Eurovignette) japplikaw biss f'erba' Stati Membri, filwaqt li Stati Membri oħra lanqas għandhom pjanijiet għall-pedaġġ tat-toroq. Din is-sitwazzjoni toħloq kwistjonijiet serji għall-iżvilupp tas-suq uniku u għaċ-ċittadini, b'impatti negattivi fuq it-tkabbir ekonomiku u biż-żieda tal-inugwaljanzi soċjali f'diversi Stati Membri. Barra minn hekk, il-fatt li ma jinġabrux taxxi għall-użu tan-netwerk tat-toroq jista' jkollu impatt (biex ma nsemmux l-ispejjeż tal-effetti negattivi fuq l-ambjent) fuq il-kundizzjonijiet tal-kompetizzjoni fil-konfront tat-trasport ferrovjarju fejn is-servizz ferrovjarju jkun disponibbli.

([2]) ĠU C 299, 4.10.2012, p. 170.

6.6 Madankollu, f'sistema Ewropea ta' tassazzjoni tat-toroq, għandha tiġi prevista ċerta flessibbiltà sabiex tkun tista' titqies is-sitwazzjoni tar-reġjuni periferiċi u taż-żoni rurali remoti, muntanjużi u l-gżejjer li għandhom densità ta' popolazzjoni baxxa u nuqqas ta' alternattivi validi għat-trasport bit-triq, b'tali mod li esternalizzazzjoni tal-ispejjeż esterni ma tħallix impatt fuq l-imġiba jew fuq l-organizzazzjoni tat-trasport u l-uniku effett tagħha jkun ta' ħsara għall-kompetittività tagħhom. Il-benesseri ekonomiku u soċjali tar-reġjuni rurali jiddependi minn sistema sistema ta' trasport li tkun kost-effettiva kif ukoll li ma tagħmilx ħsara lill-ambjent. Bħala mezz biex inaqqsu l-emissjonijiet tat-trasport xi gvernijiet introduċew forom differenti ta' taxxa fuq il-karbonju, li ma rnexxilhomx inaqqsu l-emissjonijiet tat-trasport u żiedu b'mod sinifikanti l-ispejjeż għall-familji, speċjalment dawk f'żoni rurali, remoti u muntanjużi.

6.7 Skont il-Kummissarju għat-Trasport, il-Kummissjoni tipprevedi li tipproponi, lejn tmiem is-sena 2016, sistema Ewropea għat-trakkijiet u l-vetturi tal-passiġġieri b'regolamentazzjoni uniformi għall-ġbir tal-pedaġġi fl-Istati Membri kollha tal-UE, ibbażata esklużivament fuq in-numru ta' kilometri misjuqa.

6.8 Il-KESE jilqa' bi pjaċir l-intenzjoni tal-Kummissjoni li tarmonizza fil-livell Ewropew sistema ta' tassazzjoni tat-trasport bit-triq abbażi tal-prinċipju "ta' min iniġġes iħallas", iżda jqis li s-sehem "tal-internalizzazzjoni" mill-pedaġġ ċertament ma jkunx biżżejjed biex iwassal għal politika tat-trasport sostenibbli li tirrispetta l-impenji meħuda fil-qafas tal-COP 21, li jitlob miżuri supplimentari bħaż-żieda fl-effiċjenza enerġetika, l-elettromobbiltà, il-kondiviżjoni tal-użu tal-karozzi u l-komodalità, l-iżvilupp ta' sorsi tal-enerġija alternattivi, it-tfassil ta' standards ta kwalità ambjentali u, fuq kollox, il-promozzjoni tat-trasport pubbliku.

6.9 Waħda mill-miżuri oħrajn tista' tkun prezz tal-karbonju bbażat fuq kriterji ekonomiċi u soċjali. Prezz baxx ħafna taż-żejt mhux maħdum, bħalma huwa llum, ċertament ma jibgħatx sinjal lill-atturi kollha tat-trasport biex jimmodifikaw l-aġir tagħhom u jieħdu miżuri sabiex inaqqsu l-konsum tagħhom tal-enerġija. Madankollu, regoli u standards aktar stretti dwar il-karburant, l-effettività enerġetika, il-ġestjoni kompjuterizzata tat-traffiku u l-iżvilupp ta' karburanti alternattivi jistgħu jwittu t-triq għat-tnaqqis tal-emissjonijiet, mingħajr ma tiġi affettwata b'mod negattiv il-kompetittività.

7. **Innovazzjoni, riċerka u żvilupp, karburanti alternattivi**

7.1 Il-KESE jinsisti dwar il-ħtieġa assoluta għal politika industrijali attiva u ta' riċerka u żvilupp (R&Ż) ikkoordinati biex jiffavorixxu t-tranżizzjoni lejn ekonomija b'livell baxx ta' emissjonijiet tal-karbonju. L-iskonnessjoni taż-żieda inevitabbli tat-trasport mit-tnaqqis tal-emissjonijiet li jniġġsu teħtieġ sforzi sostnuti ta' riċerka u żvilupp

7.2 Il-pjan direzzjonali dwar it-trasport jagħti wieħed x'jifhem li se jkun meħtieġ l-iżvilupp tal-bijokarburanti, b'mod partikolari dak fil-qasam tal-avjazzjoni u tal-vetturi tqal tal-merkanzija, filwaqt li jinnota li l-problemi fil-qasam tas-sigurtà tal-ikel u l-ambjent huma marbuta mal-iżvilupp tal-bijokarburanti, u dan jenfasizza li huwa importanti li jiġu żviluppati bijokarburanti aktar sostenibbli tat-tieni u t-tielet ġenerazzjoni.

7.3 Fir-rigward tal-bijoenerġiji jinħtieġu sforzi kontinwi biex jintlaħaq livell ogħla ta' tnaqqis fil-gassijiet b'effett ta' serra u biex jiġi evitat it-tibdil fl-użu tal-art. Għalhekk, għandu jkompli jitħeġġeġ l-użu tar-residwi, tal-prodotti sekondarji u tal-iskart għall-produzzjoni tal-karburanti. Għad hemm potenzjal għall-bijokarburanti fit-trasport tal-merkanzija bit-triq, l-avjazzjoni u t-traffiku marittimu. Madankollu, il-bijokarburanti mhumiex soluzzjoni fihom infushom u ma jeżentawx l-iżvilupp u l-promozzjoni ta' soluzzjonijiet immirati biex jissostitwixxu l-magna tal-kombustjoni permezz tal-mobbiltà elettrika u/jew it-teknoloġiji tal-idroġenu jew sorsi oħrajn ta' enerġija alternattivi u sostenibbli.

7.4 It-tranżizzjoni lejn il-mobbiltà elettrika jeħtieġ tkun akkumpanjata mit-tranżizzjoni lejn il-kondiviżjoni tal-użu tal-karozza. Madankollu, wieħed għandu jibqa' konxju li, anke bi tranżizzjoni sħiħa lejn magni li jaħdmu b'karburant sostenibbli, ir-riskju li l-bliet jinħonqu bit-traffiku jibqa' hemm sakemm it-trasport kollettiv u sistemi effettivi ta' distribuzzjoni ma jsirux ir-regola ġenerali.

Brussell, is-26 ta' Mejju 2016.

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