Comhairle an
Aontais Eorpaigh

An Bhruiséil, 9 Meitheamh 2017
(OR. en)

Comhad Idirinstitiúideach:
2017/0115 (CNS)

10175/17
ADD 4

FISC 136
TRANS 263
IA 104

TOGRA

ó:	Ard-Rúnaí an Choimisiúin Eorpaigh, arna shíniú ag Jordi AYET PUIGARNAU, Stiúrthóir
dáta a fuarthas:	1 Meitheamh 2017
chuig:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Ardrúnaí Chomhairle an Aontais Eorpaigh
Uimh. an doic. ón gCoim.:	SWD(2017) 181 final
Ábhar:	DOICIMÉAD INMHEÁNACH OIBRE DE CHUID AN CHOIMISIÚIN ACHOIMRE FEIDHMIÚCHÁIN AR AN MEASÚNÚ TIONCHAIR a ghabhann leis an doiciméad Togra ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear Treoir 1999/62/CE maidir le muirir a ghearradh ar fheithiclí earraí troma as leas a bhaint as bonneagair áirithe agus Togra le haghaidh Treoir ón gComhairle lena leasaítear Treoir 1999/62/CE maidir le muirir a ghearradh ar fheithiclí earraí troma as leas a bhaint as bonneagair áirithe, a mhéid a bhaineann le forálacha áirithe maidir le cánachas feithiclí

Gheobhaidh na toscaireachtaí i gceangal leis seo doiciméad SWD(2017) 181 final ón gCoimisiún.

Faoi iamh: SWD(2017) 181 final

AN COIMISIÚN
EORPACH

An Bhruiséil, 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

DOICIMÉAD INMHEÁNACH OIBRE DE CHUID AN CHOIMISIÚIN

ACHOIMRE FEIDHMIÚCHÁIN AR AN MEASÚNÚ TIONCHAIR

a ghabhann leis an doiciméad

Togra ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear Treoir 1999/62/CE maidir le muirir a ghearradh ar fheithiclí earraí troma as leas a bhaint as bonneagair áirithe
agus
Togra le haghaidh Treoir ón gComhairle lena leasaítear Treoir 1999/62/CE maidir le muirir a ghearradh ar fheithiclí earraí troma as leas a bhaint as bonneagair áirithe, a mhéid a bhaineann le forálacha áirithe maidir le cánachas feithiclí

{COM(2017) 275 final}
{SWD(2017) 180 final}

Bileog Achoimre Feidhmiúcháin
Measúnú tionchair ar an athbhreithniú ar Threoir 1999/62/CE
A. An gá atá le beart
Cén fhadhb atá ann agus cén fáth ar fadhb í ar leibhéal an Aontais?
Tugtar aghaidh ar cheithre fhadhb: 1. Is é an t-iompar de bhóthar is cúis le 17 % d'astaíochtaí CO_2 san Aontas Eorpach agus ní leor an méadú ar an úsáid a bhaintear as feithiclí astaíochtaí ísle agus feithiclí atá saor ó astaíochtaí chun spriocanna aeráide agus fuinnimh 2030 a bhaint amach. 2. Tá caighdeán bhóithre an Aontais ag dul in olcas de dheasca an laghdaithe ar infheistíochtaí sa bhonneagar agus sceidil chothabhála a cuireadh ar atráth gan tionchar eacnamaíoch fadtéarmach a chur san áireamh. 3. Thug roinnt Ballstát muirir ambhunaithe (greamáin) isteach a dhéanann idirdhealú i gcoinne tiománaithe ócáideacha ó thíortha iasachta. 4. Mar thoradh ar thruailliú aeir agus brú tráchta de dheasca feithiclí bóthair, cuirtear costais shuntasacha ar an tsochaí. D'fhéadfaí dul i ngleic leis na fadhbanna sin go léir trí dholaí a ghearradh ar bhealach éifeachtúil cothrom. Mar sin féin, tá an córas chun dolaí a ghearradh san Aontas Eorpach neamh-iomlán agus ilroinnte agus is ar éigean a léiríonn sé an costas iarbhír a bhaineann le húsáid bóithre.
Cad é ba cheart a bhaint amach?
Is é an cuspóir atá ann an t-iompar de bhóthar atá cothrom agus inbhuanaithe a chur chun cinn trí na prionsabail 'íoc mar a úsáidtear' agus 'íoc mar a thruaillítear' a chur i bhfeidhm ar bhonn níos leithne: 1. Cur le hastaíochtaí CO2 a laghdú san iompar trí dholaí a ghearradh 2. Cur le caighdeán leordhóthanach na mbóithre 3. Deimhin a dhéanamh de nach ndéanann scéimeanna muirearaithe bóithre idirdhealú i gcoinne tiománaithe neamhchónaitheacha, agus 4. Úsáid a bhaint as muirearú bóithre mar uirlis éifeachtach chun truailliú aeir agus brú tráchta a laghdú.
Cad é an breisluach atá le beart a dhéanamh ar leibhéal an Aontais (coimhdeacht)?
Is fadhb dhomhanda na hastaíochtaí arda CO_2 agus tá gníomhaíocht chomhbheartaithe de dhíth ar gach leibhéal dá réir sin. Is fadhb thrasteorann é an t-idirdhealú a dhéantar i gcoinne tiománaithe neamhchónaitheacha agus ní fhéadfar í a réiteach ach ar an leibhéal fornáisiúnta. Baineann impleachtaí le caighdeán na mbóithre a bheith ag dul in olcas, truailliú aeir agus brú tráchta ar bhonn áitiúil agus ar fud an Aontais Eorpaigh araon. Is gá gníomhaíochtaí náisiúnta a chomhordú chun saorghluaiseacht daoine agus earraí ar fud an Aontais a áirithiú.
B. Réitigh
Cad iad na roghanna lenar féidir na cuspóirí a bhaint amach? An bhfuil rogha thosaíochta ann nó nach bhfuil? Mura bhfuil, cén fáth?
Tá difríochtaí sna roghanna beartais (RB) de réir leibhéal na hidirghabhála, ó bhearta réasúnta éadrom idirghabhála go bearta idirghabhála atá trom. Is iad na bearta is tábhachtaí in RB1 na forálacha atá ann cheana a shimpliú, an raon feidhme a leathnú chun busanna/cóistí a chumhdach agus, i dtaca le forálacha maidir le neamh-idirdhealú, chun feithiclí éadroma a chumhdach. Cuireann RB2 le RB1 agus is le RB2 a thugtar isteach éagsúlacht muirear atá bunaithe ar astaíochtaí CO_2 agus deireadh á chur le greamáin le haghaidh HDVanna (HGVanna agus busanna/cóistí) de réir a chéile agus dreasachtaí a thabhairt san am céanna chun muirearú acharbhunaithe a thabhairt isteach. Le RB3, lena n-áirítear dhá rogha mhalartacha, cuirtear san áireamh bearta breise le haghaidh gluaisteán agus veaineanna, lena dtugtar aghaidh ar bhrú tráchta idiruirbeach (3a agus 3b) mar aon le hastaíochtaí CO_2 agus astaíochtaí truailleán trí idirdhealú a dhéanamh idir dolaí agus muirir ar úsáideoirí le haghaidh feithiclí éadroma (RB3b). In RB4 cuirtear deireadh le greamáin le haghaidh gach feithicle de réir a chéile agus ceanglaítear léi muirearú

costas seachtrach le haghaidh HDVanna. Is é RB3b an rogha thosaíochta. B'éifeachtaí RB4 chun na cuspóirí a bhaint amach, ach tá costais níos airde i gceist léi. Faoi réir cinneadh polaitiúil, d'fhéadfaí cuid de bhearta RB4 a chur le RB3b dá mbeadh tréimhse leordhóthanach ann chun an córas a thabhairt isteach agus é a oiriúnú de réir a chéile agus na costais a scaipeadh.
Na páirtithe leasmhara éagsúla agus na bearta is rogha leo
Tugann páirtithe leasmhara tacaíocht do RB1 i gcoitinne cé gur chuir roinnt Ballstát i gcoinne beart i leith chaighdeán na mbóithre. Tugtar tacaíocht leathan d'fheithiclí astaíochtaí ísle (RB2) a chur chun cinn agus chuir beagán Ballstát i gcoinne deireadh a chur le greamáin HGV. Léiríodh roinnt amhrais faoi na bearta i leith muirearú brú tráchta (RB3) ach comhaontaíonn na páirtithe leasmhara le chéile, dá gcuirfí i bhfeidhm é, gur cheart go gcuirfí na muirir sin ar na feithiclí uile. Léiríodh amhras áirithe faoi RB4 mar go bhfuil oibleagáidí daingne ar na Ballstáit ann.

C. Tionchar na rogha tosaíochta
Cad iad buntáistí na rogha tosaíochta (más ann di; murab ann, cad iad buntáistí na bpríomhroghanna)?
In RB3b bainfear na spriocanna seo a leanas amach: • costais a bhaineann le brú tráchta a laghdú faoi €9 billiún faoi 2030, ioncam breise ó dholaí ar fiú €10 billiún/bliain iad a sholáthar agus cabhrú leis an infheistíocht i mbóithre a mhéadú faoi 25 % • astaíochtaí CO_2, astaíochtaí NO_X agus astaíochtaí ó ábhar cáithníneach a laghdú ar bhonn suntasach • an tsláinte phoiblí a fheabhsú agus na costais a bhaineann le truailliú aeir agus ó thimpistí a laghdú (€0.37 billiún faoi 2030) • deis a thabhairt suas le 208,000 post úr a chruthú agus sochair bhreise ar fiú 0.19 % den OTI iad, agus • rannchuidiú le bheith ag caitheamh go cothrom le saoránaigh an Aontais Eorpaigh trí phraghas na ngreamán gearrthéarmach a laghdú faoina leath.
Cad iad costais na rogha tosaíochta (más ann di; murab ann, cad iad costais na bpríomhroghanna)?
D'fhéadfadh sé go dtiocfadh méadú 1.1 % ar chostais iompair le haghaidh lasta agus d'fhágfaí costais le haghaidh paisinéirí gan athrú. Áirítear ar na costais a bheidh ar údaráis córais nua dolaí a chur i bhfeidhm nó na córais atá ann cheana a leathnú ag na Ballstáit lena mbaineann (infheistíocht aon uaire €1.2-1.4 billiún ar fad), agus costais oibriúcháin €168-200 milliún/bliain. D'fhéadfadh sé go dtiocfadh méadú €198-228 milliún/bliain ar chostais chomhlíonta d'úsáideoirí bóithre de bharr muirearú bóithre a chur i bhfeidhm ar chodanna nua den ghréasán agus ar ghrúpaí úsáideoirí nua.
Cén tionchar a imreofar ar FBManna agus ar an iomaíochas?
Is FBManna iad gar do 100 % de chuideachtaí tarlaithe bóthair. Mar thoradh ar dholaí bóithre a leathnú, thiocfadh méadú ar chostais chomhlíonta dóibh; mar sin féin, cuirtear an chuid is mó de na costais bhreise ar aghaidh chuig na cliaint agus tá méadú beag (níos lú ná 0.25 %) ar phraghsanna dá bharr. D'fhéadfadh an deis chun cánacha feithiclí a laghdú cúiteamh a dhéanamh i gcuid den ardú ar an gcostas. Bheadh tionchar dearfach láidir ag infheistíocht mhéadaithe sa bhonneagar ar an tionscal tógála.
An imreofar tionchar suntasach ar bhuiséid náisiúnta agus ar údaráis riaracháin náisiúnta?
Bainfidh an earnáil phoiblí leas as ioncam breise de thoradh chostas na hinfheistíochta i gcur i bhfeidhm agus in oibriú na gcóras ríomhbhailiúcháin dolaí nua. D'fhéadfadh barrachas gar do €10 billiún in aghaidh na bliana a bheith i gceist leis an tionchar glan ar bhuiséid na mBallstát.
An mbeidh aon tionchar suntasach eile i gceist?
Meastar go mbeidh laghdú réasúnta mór (faoi 1.3 %) ar thomhaltas díosail.
Comhréireacht?
Ní dhéanann an tionscnamh ach cur leis na cuspóirí a bhaint amach. Seachas é a cheangal ar na Ballstáit muirearú bóithre a chur i bhfeidhm, comhordaíonn sé agus éascaíonn sé an ghníomhaíocht náisiúnta. Tá na costais ar na Ballstáit, ar ghnólachtaí agus ar shaoránaigh teoranta i gcomparáid leis na buntáistí ionchasacha. Mar sin, ní sháraíonn sé a bhfuil riachtanach chun na fadhbanna aitheanta a réiteach agus chun na cuspóirí a chomhlíonadh.
D. Iarobair
Cathain a dhéanfar athbhreithniú ar an mbeartas?
Déanfaidh an Coimisiún meastóireacht ar an reachtaíocht nua in 2025.