



Comhairle an  
Aontais Eorpaigh

An Bhruiséil, 13 Iúil 2023  
(OR. en)

---

---

Comhad Idirinstitiúideach:  
2023/0265(COD)

---

---

11722/23  
ADD 3

TRANS 306  
CLIMA 356  
ENV 853  
COMPET 762  
CODEC 1374  
IA 188

## TOGRA

---

ó:	Ardrúnaí an Choimisiúin Eorpaigh, arna s(h)íniú ag Martine DEPREZ, Stiúrthóir
dáta a fuarthas:	12 Iúil 2023
chuig:	Thérèse BLANCHET, Ardrúnaí Chomhairle an Aontais Eorpaigh
Uimh. an doic. ón gCoim.:	SWD(2023) 446 final
Ábhar:	DOICIMÉAD INMHEÁNACH OIBRE DE CHUID AN CHOIMISIÚIN ACHOIMRE FEIDHMIÚCHÁIN AR AN TUARASCÁIL AR AN MEASÚNÚ TIONCHAIR a ghabhann leis an doiciméad Togra le haghaidh athbhreithniú ar Treoir 96/53/CE ón gComhairle leagtar síos na toisí údaraithe uasta sa trácht náisiúnta agus idirnáisiúnta agus na meáchain údaraithe uasta sa trácht idirnáisiúnta d'fheithiclí bóthair áirithe ag gluaiseacht laistigh den Chomhphobal

---

Gheobhaidh na toscaireachtaí i gceangal leis seo doiciméad SWD(2023) 446 final.

---

Faoi iamh: SWD(2023) 446 final



AN COIMISIÚN  
EORPACH

Strasbourg, 11.7.2023  
SWD(2023) 446 final

**DOICIMÉAD INMHEÁNACH OIBRE DE CHUID AN CHOIMISIÚIN  
ACHOIMRE FEIDHMIÚCHÁIN AR AN TUARASCÁIL AR AN MEASÚNÚ  
TIONCHAIR**

*a ghabhann leis an doiciméad*

**Togra le haghaidh athbhreithniú ar Treoir 96/53/CE ón gComhairle**

**leagtar síos na toisí údaraithe uasta sa trácht náisiúnta agus idirnáisiúnta agus na meáchain údaraithe uasta sa trácht idirnáisiúnta d'fheithiclí bóthair áirithe ag gluaiseacht laistigh den Chomhphobal**

{COM(2023) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -  
{SWD(2023) 447 final}

## **A. An gá atá le beart**

### **Cén fhadhb atá ann agus cén fáth ar fadhb í ar leibhéal an Aontais?**

Le Treoir 96/53/CE leagtar síos meáchan údaraithe uasta agus toisí feithiclí tráchtála tromshaothair (HDVanna) a fheidhmíonn laistigh den Aontas. Trí na comhchaighdeáin sin a bhunú, bhí sé d'aidhm ag an Treoir a áirithiú nach sáróidh HDVanna teorainneacha a d'fhéadfadh dochar a dhéanamh do shábháilteacht ar bhóithre, an bonneagar nó an comhshaol agus gur féidir le hoibreoírí iompair de bhóthar dul san iomaíocht ar bhonn cothrom sa mhargadh inmheánach. Rinneadh leasuithe spriocdhírthe ar an Treoir ina dhiaidh sin a raibh sé d'aidhm acu feabhas a chur ar éifeachtúlacht fuinnimh agus oibríochtúil oibríochtaí iompair de bhóthar. Rinneadh é sin trí mhaoluithe áirithe ar mheáchain údaraithe uasta agus toisí údaraithe uasta feithiclí agus cónaisc feithiclí a thabhairt isteach chun glacadh gléasraí cumhachta breosla ionadúil a spreagadh, aeradinimic feithiclí a fheabhsú agus idir-inoibritheacht le modhanna eile iompair a áirithiú.

Bhí an Treoir faoi réir meastóireacht *ex post* a rinneadh an tráth céanna leis an measúnú tionchair. Fuarthas amach sa mheastóireacht nár éirigh leis an Treoir ach cuid dá cuspóirí a bhaint amach. Cé gur éascaigh an Treoir iompar trasteorann agus gur bhain sí roinnt bacainní teicniúla, le maoluithe náisiúnta agus débhríochtaí i bhforálacha áirithe cruthaíodh rialacha agus cleachtais náisiúnta éagsúla agus rinneadh an margadh inmheánach a ilroinnt, go háirithe maidir le húsáid HDVanna níos troime agus le Córais Mhodúlacha Eorpacha (EMS - cónaisc d'aonaid feithicle chaighdeánacha atá níos faide agus/nó níos troime). De bharr an mheascáin de rialacha agus maoluithe náisiúnta, mar aon le socruithe déthaobhacha idir roinnt Ballstát, bhí éiginnteacht dhlíthiúil ann maidir leis na rialacha is infheidhme i ndáil le hiompar trasteorann, agus fágadh go raibh an forfheidhmiú neamhéifeachtach neamh-chomhsheasmhach. Bhí tionchar an-teoranta ag an Treoir ar an inbhuanaitheacht, ós rud é gur léir nárbh leor na dreasachtaí maidir le feithiclí breosla ionadúil a ghlacadh lena n-áirítear feithiclí astaíochtaí nialasacha (e.g. meáchan breise chun freastal ar theicneolaíochtaí astaíochtaí nialasacha) agus gur léir nárbh leor gairis aeradinimiciúla (e.g. fad breise chun freastal ar fhlapaí cúil). Níor éirigh leis an Treoir oibríochtaí idirmhódúla éifeachtúla a chur chun cinn ach go páirteach, go príomha mar gheall ar neamhréireachtaí inmheánacha agus seachtracha sa Treoir, lena n-áirítear neamhréireacht leis an Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte.

Gan gníomhaíocht ón Aontas, leanfaí de chur i bhfeidhm neamhréireach agus d'fhorfheidhmiú lag na Treorach agus leis na srianta rialála ar an nuálaíocht agus an neamhréir leis an dul chun cinn teicneolaíoch chuirfí bac ar úsáid feithiclí agus scéimeanna oibríochtúla atá níos éifeachtúla, níos inbhuanaithe agus níos comhoiriúnaí le modhanna eile iompair. I bhfianaise na gné trasteorann de na tionchair eacnamaíocha, shóisialta agus chomhshaoil a bhaineann leis na hoibríochtaí iompair tráchtála de bhóthar, is léir go bhfuil ábharthacht don Aontas ag baint le feabhas a chur ar an Treoir chun aghaidh a thabhairt ar na fadhbanna a sainaitníodh.

### **Cad é ba cheart a bhaint amach?**

I gcomhréir leis an gComhaontú Glas don Eoraip agus le spriocanna mhargadh inmheánach an Aontais tá sé d'aidhm ag an tionscnamh seo feabhas a chur ar éifeachtúlacht fuinnimh agus oibríochtúil na n-oibríochtaí iompair de bhóthar ag HDVanna agus saorghluaiseacht earraí agus iomaíocht chóir sa mhargadh inmheánach iompair de bhóthar a áirithiú. Ba cheart é sin a bhaint amach tríd an méid seo a leanas a dhéanamh: (a) deireadh a chur le bacainní ar ghlacadh feithiclí astaíochtaí nialasacha agus gairis choigilte fuinnimh, agus iompar idirmhódúil a dhreasú; (b) na rialacha maidir le meáchain agus toisí uasta i ndáil le HDVanna in oibríochtaí trasteorann a chomhchuihbhiú; agus (c) forfheidhmiú na rialacha a fheabhsú. Leis an Treoir athbhreithnithe, déanfar foráil maidir le creat rialála cobhsaí agus níos oiriúnaí lena gcuirfear san áireamh riachtanais shonracha cineálacha éagsúla oibríochtaí iompair agus lena déanfar ardleibhéal sábháilteachta, cosaint an bhonneagair agus an gá atá le laghdú ar gháis cheaptha teasa agus astaíochtaí truailleán ón gcóras iompair a áirithiú.

### **Cad é an breisluach atá le beart a dhéanamh ar leibhéal an Aontais (coimhdeacht)?**

Leis an meastóireacht ar an Treoir maidir le Meáchain agus Toisí dearbhaítear an breisluach a

bhaineann le gníomhaíocht an Aontais maidir le comhchaighdeán a bhunú le haghaidh HDVanna a bhíonn ag taisteal ar bhóithre an Aontais. Mar sin féin, leis na heasnamh sa Treoir, lena n-áirítear bealaí éalaithe dlíthiúla agus caighdeán atá as dáta, cuirtear bac ar chur in úsáid leathan teicneolaíochtaí dícharbónaithe agus ar fheabhsuithe ar éifeachtúlacht oibríochtúil in iompar trasteorann. D'fhágfadh easpa gníomhaíochta comhordaithe ón Aontas tuilleadh ilroinnte sa mhargadh, saobhadh ar an iomaíocht agus cleachtais rialaithe idirdhealaitheacha. De thoradh air sin ar fad, lagófaí dreasachtaí chun feithiclí astaíochtaí nialasacha agus teicneolaíochtaí atá tíosach ar fhuinneamh a chur in úsáid. Ní leor tionscnaimh ar an leibhéal náisiúnta, an leibhéal áitiúil ná ar leibhéal na hearnála chun aghaidh a thabhairt ar fhadhbanna ar fud an Aontais agus ar na cúiseanna atá leo ná chun rannchuidiú go fóinteach le spriocanna dícharbónaithe a bhaint amach. Leis an athbhreithniú ar an Treoir, coinneofar saincheart na mBallstát réitigh a fhorbairt a bheidh curtha in oiriúint do bhonneagar sonrath agus d'imthosca áitiúla.

## **B. Réitigh**

### **Cad iad na roghanna éagsúla lenar féidir na cuspóirí a bhaint amach? An bhfuil rogha thosaíochta ann nó nach bhfuil? Mura bhfuil, cén fáth nach bhfuil?**

Ceapadh trí rogha beartais (rogha beartais A, rogha beartais B, rogha beartais C) chun aghaidh a thabhairt ar na fadhbanna agus ar na cúiseanna fadhbanna a sainaithníodh le linn na meastóireachta agus an mheasúnaithe tionchair. San áireamh sna roghanna beartais uile tá bearta dícharbonúcháin, comhchuíbhíocháin agus forfheidhmiúcháin chun cuidiú le cuspóirí an tionscnaimh a bhaint amach, cé go bhfuil leibhéal éagsúil éifeachtachta agus éifeachtúlachta ag baint le gach rogha.

Áirítear ar **rogha beartais A** seacht mbeart beartais atá i gcoiteann ag na roghanna beartais uile. Le rogha beartais A déantar na coinníollacha maidir le hoibríochtaí trasteorann ag feithiclí níos troime agus/nó níos faide (feithiclí 44 thona agus EMS) a chomhchuíbhíú idir na Ballstáit a cheadaíonn na feithiclí sin ina gcríocha i gcomhréir le maoluithe náisiúnta. Trí na teorainneacha meáchain agus faid a mhéadú chun freastal ar theicneolaíochtaí astaíochtaí nialasacha, áirithítear léi nach gcaillfidh HDVanna astaíochtaí nialasacha pálasta i gcomparáid le HDVanna a bhfuil gnáthinneall dócháin inmheánaigh acu, rud a spreagfaidh glacadh teicneolaíochtaí astaíochtaí nialasacha. Éascaítear léi iompar coimeádán d'ardtoilleadh le haghaidh iompair idirmhódúil freisin. Ar deireadh, neartaíonn an rogha beartais sin an forfheidhmiú beagán trí líon íosta seiceálacha a shocrú in aghaidh gach milliún ciliméadar feithicle agus cuireann sé íoscheanglais ar fáil do na Ballstáit atá toilteanach beartais rochtana cliste a chur chun feidhme, chun comhchuíbhíú agus idir-inoibritheacht na scéimeanna sin a áirithiú ar fud an Aontais.

Téann **rogha beartais B** níos faide chun tacú leis an aistriú chuig flíteanna HDV astaíochtaí nialasacha trí dhreasachtaí eacnamaíocha, amhail acmhainneacht lastála bhreise a cheadú le haghaidh HDVanna a bhfuil gléasraí cumhachta astaíochtaí nialasacha acu nó HDVanna a bhfuil baint acu le hoibríochtaí idirmhódúla (neamh-choimeádánaithe). Leis an rogha beartais sin, tugtar isteach spriocdháta maidir le HDVanna níos troime (44 thona), ar HDVanna iad a cheadaítear le rogha beartais A lena n-úsáid in iompar trasteorann, spriocdháta ar ina dhiaidh nach mór do na HDVanna sin a bheith saor ó astaíochtaí, ach gur féidir leo a bheith i gcúrsaíocht ar fud an Aontais. Le rogha beartais B, déantar na ceanglais údarúcháin agus na nósanna imeachta riaracháin maidir le hiompar trasteorann ag feithiclí áirithe atá níos faide/níos troime (e.g. chun ualaí doroinnte a iompar) a chomhchuíbhíú agus tugtar isteach trealamh éigeantach rialaithe meáchain (i.e. córas Meáigh-faoi-Shiúl (MFS)) a bheidh le suiteáil i mbonneagar bóithre ar mhaithe le forfheidhmiú níos éifeachtúla.

Tá sé d'aidhm ag **rogha beartais C** an leibhéal is airde comhchuíbhíocháin, dícharbonúcháin agus forfheidhmiúcháin a bhaint amach ach tá gníomhaíocht rialála Aontais atá níos láidre ná an dá rogha eile i gceist leis. Déantar an limistéar oibríochtúil le haghaidh EMS a leathnú chuig críoch iomlán an Aontais léi, ar limistéar é nach mór dó a bheith saor ó astaíochtaí agus/nó baint a bheith aige le hoibríochtaí idirmhódúla, agus déantar caighdeán níos airde maidir le sábháilteacht feithiclí agus ceanglais níos déine maidir le cáilíochta tiománaí a chur i bhfeidhm leis an tráth céanna. Is leis an rogha beartais sin a bhaineann na costais chothabhála bonneagair is airde d'údaráis na mBallstát agus forchuirtear leis costais bhreise chomhlíontachta ar oibreoirí a bhaineann úsáid as córais

mhodúlacha.

Bunaithe ar an gcomparáid idir na roghanna beartais ó thaobh éifeachtachta, éifeachtúlachta, comhleanúnachais, coimhdeachta agus comhréireachta de, **is é an rogha beartais ab fhearr rogha beartais B**. Déantar foráil ann maidir leis an gcothromaíocht cheart idir na cuspóirí inmhianaithe a bhaint amach go héifeachtach agus a áirithiú, an tráth céanna, nach rachaidh na bearta a mholtar faoin rogha beartais sin thar a bhfuil riachtanach chun an fhadhb a réiteach go héifeachtúil.

### **Cad iad tuairimí na bpáirtithe leasmhara éagsúla? Cé hiad na páirtithe leasmhara éagsúla agus cé na bearta is rogha leo?**

Thacaigh na páirtithe leasmhara tríd is tríd leis na bearta atá i gcoiteann ag na roghanna beartais uile, lena n-áirítear meáchain agus toisí uasta HDVanna a mhéadú chun meáchan agus méid na dteicneolaíochtaí astaíochtaí nialasacha a chúiteamh agus iompar trasteorann ag feithiclí níos troime/níos faide a údarú idir Ballstáit chomharsanachta a cheadaíonn na caighdeáin chéanna. Na bearta sin, chomh maith leis na bearta maidir le fad lastáilte na n-iompróirí feithiclí a comhchuíbhíú agus le híosleibhéal seiceálacha ar mheáchan HDVanna a bhunú, mheas na húdaráis agus na hionadaithe tionscail gurb iad sin na bearta is tábhachtaí chun dícharbónú, comhchuíbhíú agus forfheidhmiú a dhéanamh. Mar sin féin, léirigh roinnt Ballstát agus páirtithe leasmhara in earnáil an iompair iarnróid/idirmhódúil frithbheartaíocht i gcoinne oibríochtaí trasteorann fadraoin ag HDVanna níos troime/níos faide a cheadú (rud ar thacaigh rogha beartais C go mór leis) de bharr an imní maidir leis an tionchar ar bhonneagar bóithre agus maidir leis an gcúlathrú módach ón iarnród go dtí an bóthar a d'fhéadfadh tarlú. Chuir na páirtithe leasmhara fáilte mhór roimh na dreasachtaí chun glasú breise a dhéanamh atá i rogha beartais B, amhail uasmheáchan breise 4 thona a cheadú gan beann ar mheáchan teicneolaíochta astaíochtaí nialasacha agus leantóirí agus leathleantóirí a mheas mar aonaid iompair idirmhódúla. Chomh maith leis sin, bhí páirtithe leasmhara go mór i bhfabhar nósanna imeachta a bhaineann le ceadanna le haghaidh oibríochtaí iompair neamhghnácha (i rogha beartais B) a chomhchuíbhíú agus a shimpliú.

### **C. Tionchar na rogha tosaíochta**

#### **Cad iad na tairbhí a bhaineann leis an rogha thosaíochta (más ann di; murab ann, cad iad tairbhí na bpríomhroghanna)?**

Le rogha beartais B meastar go mbeidh coigiltis chostais choigeartúcháin (a bhaineann le cothabháil an bhonneagair bóithre) ann d'**údaráis phoiblí náisiúnta**, costais a mheastar a bheith cothrom le EUR 3 bhilliún arna sloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne. Is é is cúis leis na coigiltis chostais an laghdú ar líon na dturas i gcoibhneas leis an mbonnlíne (mar gheall ar an méadú ar phálasta), an t-aistriú ó iompar de bhóthar amháin go hiompar idirmhódúil agus an laghdú ar mhinicíocht agus ar dhéine na gcleachtas ró-lastála. Ina theannta sin, meastar gur EUR 22,8 billiún na coigiltis ar chostais riaracháin d'údaráis phoiblí náisiúnta. Is é cur chun feidhme na gcóras ionaid ilfhreastail ar an leibhéal náisiúnta atá á spreagadh sin agus dá bhrí sin, na coigiltis ar chostais i dtaca le hiarrataí ar cheadanna a phróiseáil, agus an laghdú ar líon na seiceálacha láimhe/cois bóthair arna gcumasú ag córais MFS. Meastar gur EUR 25,8 billiún na coigiltis chostais iomlán d'údaráis phoiblí náisiúnta, arna sloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne.

Meastar gurb é EUR 42,8 billiún suim na gcoigilteas ar chostais choigeartúcháin, arna sloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne, a mbainfeadh **oibreoirí iompair de bhóthar** tairbhe aisti. Tá na coigiltis sin nasctha leis an laghdú ar na costais oibríucháin agus leis an am laghdaithe is gá chun comhoibriú leis na húdaráis phoiblí maidir le seiceálacha meáchain láimhe/cois bóthair. Is é is cúis leis an laghdú ar chostais oibríucháin an méadú ar an meán-phálasta agus an laghdú ar líon na dturas (mar gheall ar an bhfad breise agus an meáchan breise chun freastal ar theicneolaíochtaí astaíochtaí nialasacha, an comhchuíbhíú ar mheáchan uasta ceadaithe HDVanna 5-acastóir agus 6-acastóir in iompar trasteorann, lena gceadaítear iompar trasteorann 44 thona agus EMS idir na Ballstáit 'a thugann cead' agus an comhchuíbhíú ar fhad lastáilte na n-iompróirí feithiclí), agus an t-aistriú ó oibríochtaí de bhóthar amháin go hoibríochtaí

idirmhódúla (mar gheall ar ailíniú an tsainmhíithe ar iompar idirmhódúil leis an Treoir maidir le hlompar Comhcheangailte). Ina theannta sin, tairbhíonn oibreoirí iompair de bhóthar tairbhe de dhíothú ceadanna chun trucaíl níos airde a úsáid chun freastal ar choimeádáin d'ardtoilleadh in iompar idirmhódúil (EUR 3,2 billiún arna shloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne), agus tairbhíonn siad freisin den laghdú san am is gá chun iarrataí a ullmhú agus a chur isteach maidir le ceadanna speisialta a eisiúint le haghaidh ualaí doroinnte a iompar (EUR 1,2 billiún arna shloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne), ar tairbhí iad atá ann de bharr phrionsabail an ionaid ilfhreastail a chur i bhfeidhm ar an leibhéal náisiúnta agus doiciméid a dhigiteáil. Meastar gur EUR 47,3 billiún na coigiltis chostais iomlán d'oibreoirí iompair de bhóthar, arna sloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne.

Le rogha beartais B meastar go mbeidh laghdú ar na coigiltis chostais sheachtracha i leith astaíochtaí CO<sub>2</sub> (measta ag EUR 3,5 billiún arna shloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne), i leith astaíochtaí truailléan aeir (EUR 2,1 billiún) agus i leith astaíochtaí torainn (EUR 0,7 billiún). Is mar gheall ar úsáid níos mó a bhaint as HDVanna astaíochtaí nialasacha, an t-aistriú chuig iompar idirmhódúil agus an laghdú ar líon na dturas (mar gheall ar an bpálasta méadaithe) atá na coigiltis ann. Le rogha beartais B meastar go mbeidh laghdú de thart ar EUR 0,9 billiún ar chostais sheachtracha na mbásanna freisin, laghdú atá ann mar gheall ar an aistriú chuig iompar idirmhódúil agus an laghdú ar líon na dturas.

### **Cad iad costais na rogha tosaíochta (más ann di; murab ann, cad iad costais na bpríomhroghanna)?**

Le rogha beartais B meastar gur EUR 4,3 billiún na costais choigeartúcháin a bheidh ann d'**údaráis phoiblí náisiúnta** arna sloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne. Cumhdaítear leo cothabháil an bhonneagair bóithre i ngeall ar an liúntas meáchain breise le haghaidh feithiclí astaíochtaí nialasacha, fardal na ndroichead agus na dtollán a thabhairt cothrom le dáta, prionsabal an ionaid ilfhreastail a chur chun feidhme ar an leibhéal náisiúnta agus úsáid córas Meáigh-faoi-Shiúl gach 300 km i ngréasán TEN-T. Ina theannta sin, beidh ar údaráis phoiblí náisiúnta aghaidh a thabhairt ar chostais riaracháin EUR 16,4 milliún chun córais ionaid ilfhreastail a chothabháil agus a bhainistiú ar an leibhéal náisiúnta. Meastar gur EUR 4,4 billiún na costais iomlána d'údaráis phoiblí náisiúnta, arna sloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne. Ar an iomlán, agus na costais agus na coigiltis chostais á gcur san áireamh, is é a bheidh mar thoradh ar rogha beartais B **glanchoigiltis chostais** EUR 21,5 billiún d'**údaráis phoiblí náisiúnta**.

I gcás **oibreoirí iompair de bhóthar** tá coinne leis go mbeidh costais choigeartúcháin measta EUR 2,1 billiún mar thoradh ar rogha beartais B mar gheall ar an laghdú ar chleachtais ró-lastála. Na hoibreoirí a bhí ag oibriú trucaíl ró-lastáilte roimhe seo, beidh orthu cloí leis na teorainneacha meáchain agus beidh gá le níos mó ciliméadar feithicle chun an méid céanna earraí a iompar. Beidh tionchar aige sin ar oibreoirí iompair a bhí ag sárú na rialacha. Meastar gur EUR 45,1 billiún na **glanchoigiltis chostais d'oibreoirí iompair de bhóthar** a bheidh ann de thoradh rogha beartais B, arna sloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne.

### **Cén tionchar a imreofar ar FBManna agus ar an iomaíochas?**

Meastar go mbeidh tionchar dearfach ag an rogha beartais ab fhearr ar iomaíochas FBManna, arb iad formhór mór na hearnála iompair tráchtála de bhóthar iad (is FBManna iad 99 % de na hoibreoirí iompair de bhóthar). Go háirithe, na FBManna atá ag gabháil d'oibríochtaí trasteorann chomh maith le hoibríochtaí idirmhódúla, tairbheoidh siad de bhearta lena gcabhraítear le feabhas a chur ar éifeachtúlacht oibríochtúil agus fuinnimh agus lena n-éascaítear an t-aistriú chuig oibríochtaí astaíochtaí nialasacha. Meastar gur EUR 45,1 billiún na **glanchoigiltis chostais d'oibreoirí iompair de bhóthar**, arna sloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne.

### **An imreofar tionchar mór ar bhuiséid náisiúnta agus ar údaráis riaracháin náisiúnta?**

Meastar gur EUR 4,3 billiún na costais iomlán d'údaráis phoiblí náisiúnta, arna sloinneadh mar luach reatha thar an tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne. Is í an eilimint chostais is mó atá sa rogha beartais ab fhearr (thart ar 96 % de na costais iomlána) le haghaidh riaracháin na mBallstát na costais choigeartúcháin a bhaineann leis an bonneagar a chothabháil. Mar sin féin, leis na costais agus na coigiltis chostais á gcur san áireamh, is é a mheastar a bheidh mar thoradh ar rogha beartais B **glanchoigiltis chostas** EUR 21,5 billiún **d'údaráis phoiblí náisiúnta**.

#### **An mbeidh aon tionchar mór eile i gceist?**

D'fhéadfadh an tionscnamh cabhrú freisin chun an fhadhb ghéar a bhaineann leis an nganntanas tiománaithe gairmiúla a mhaolú, go háirithe i gcás oibríochtaí cianaistir. Na hoibríochtaí a dhéanann feithiclí níos troime/níos faide lena gcumasáítear an méid céanna lasta a iompar le níos lú turais feithicle, seiceálacha cois bóthair atá níos éifeachtúla agus nósanna imeachta riaracháin atá níos tapúla maidir le hiompar neamhghnách, cuideoidh na rudaí sin leis an leas is fearr a bhaint as am oibre na dtiománaithe agus as úsáid feithiclí. Ina theannta sin, glacadh feithiclí astaíochtaí nialasacha atá feistithe leis na caighdeáin sábháilteachta is déanaí agus le compord feabhsaithe cábán, d'fhéadfadh sé sin a bheith ina chuidiú le híomhá na gairme a fheabhsú agus daoine óga agus mná a mhealladh le bheith ag obair san earnáil.

#### **Comhréireacht**

Meastar gurb í an rogha beartais ab fhearr an rogha is comhréirí lena bhfuil riachtanach chun na cuspóirí beartais foriomlána a bhaint amach.

#### **D. Iarobair**

##### **Cathain a dhéanfar athbhreithniú ar an mbeartas?**

Níl aon athbhreithniú beartaithe ag an gcéim seo.