



Comhairle an
Aontais Eorpaigh

An Bhruiséil, 18 Bealtaine 2018
(OR. en)

Comhad Idirinstitiúideach:
2018/0143 (COD)

8922/18
ADD 4

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

NÓTA CLÚDAIGH

ó:	Ard-Rúnaí an Choimisiúin Eorpaigh, arna shíniú ag Jordi AYET PUIGARNAU, Stiúrthóir
dáta a fuarthas:	17 Bealtaine 2018
chuig:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Ardrúnaí Chomhairle an Aontais Eorpaigh
Uimh. an doic. ón gCoim.:	SWD(2018) 186 final
Ábhar:	DOICIMÉAD INMHEÁNACH OIBRE DE CHUID AN CHOIMISIÚIN ACHOIMRE FEIDHMIÚCHÁIN AR AN MEASÚNÚ TIONCHAIR a ghabhann leis an doiciméad Togra le haghaidh Rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena socraítear caighdeáin feidhmíochta maidir le hastaíochtaí CO2 d'fheithiclí nua tromshaothair

Gheobhaidh na toscaireachtaí i gceangal leis seo doiciméad SWD(2018) 186 final ón gCoimisiún.

Faoi iamh: SWD(2018) 186 final



AN COIMISIÚN
EORPACH

An Bhruiséil, 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

DOICIMÉAD INMHEÁNACH OIBRE DE CHUID AN CHOIMISIÚIN

ACHOIMRE FEIDHMIÚCHÁIN AR AN MEASÚNÚ TIONCHAIR

a ghabhann leis an doiciméad

**Togra le haghaidh Rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena
socráítear caighdeáin feidhmíochta maidir le hastaíochtaí CO₂ d'fheithiclí nua
tromshaothair**

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Bileog Achoimre Feidhmiúcháin
Measúnú tionchair ar Thogra le haghaidh Rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena socraítear caighdeáin feidhmíochta maidir le hastaíochtaí CO ₂ d'fheithiclí nua tromshaothair
A. An gá atá le beart
Cén fáth? Cén fhadhb a bhfuiltear ag díriú uirthi?
Idir 1990 agus 2015, tháinig méadú 19% ar astaíochtaí CO₂ feithiclí tromshaothair. Ní dhéantar rialáil ar astaíochtaí CO₂ feithiclí tromshaothair faoi láthair laistigh den Aontas Eorpach, murab ionann agus astaíochtaí carranna agus veaineanna. Tá líon mór teicneolaíochtaí costéifeachtúla ann chun éifeachtúlacht bhreosla a fheabhsú, a bhfuil teacht orthu go héasca, nach bhfuil á gcur in úsáid go forleathan sa mhargadh d'ainneoin go bhfuil costais ísle i gceist leo agus go bhféadfaí coigiltis mhóra a bhaint amach leo. An phríomhchúis atá leis sin is ea eolas neamhfhoirfe agus neamhshiméadrach i margadh na bhfeithiclí nua toisc gur scéal casta é ag oibreoirí iompair, ar FBManua iad den chuid is mó, rochtain a fháil agus lánleas a bhaint as an bhfaisnéis theicniúil faoi theicneolaíochtaí den sórt sin. Dá dheasca sin, aithníodh na fadhbanna seo: 1) Mura ndéantar aon bheart ina leith seo, tiocfaidh méadú suas le 6% ar astaíochtaí CO₂ ó fheithiclí tromshaothair idir 2015 agus 2030. 2) Caillean oibreoirí iompair agus a gcustaiméirí amach ar choigiltis breosla. 3) Tá an baol ann go gcaillfidh monaróirí feithiclí tromshaothair agus soláthraithe comhpháirteanna Eorpacha a gceannaireacht teicneolaíochta nuálaíochta, toisc go bhfuil caighdeáin i leith astaíochtaí curtha chun feidhme le blianta beaga anuas i margaí suntasacha amhail margaí sna Stáit Aontaithe, i gCeanada, sa tSeapáin agus sa tSín chun nuálaíocht a spreagadh agus feabhas tapa a chur ar éifeachtúlacht feithiclí. Ar na páirtithe a ndéanfar difear dóibh, tá an pobal i gcoitinne, oibreoirí iompair lastais agus monaróirí feithiclí tromshaothair.
Cad leis a bhfuiltear ag súil ón tionscnamh seo?
Táthar ag súil leis an méid seo a bhaint amach leis an tionscnamh seo: 1) rannchuidiú chun gealltanais an Aontais Eorpaigh faoi Chomhaontú Pháras a bhaint amach trí astaíochtaí CO₂ ó fheithiclí tromshaothair a laghdú 2) costais oibríochtúla ar oibreoirí iompair agus costais iompair ar thomhaltóirí a laghdú 3) ceannaireacht theicneolaíoch agus nuálaíochta monaróirí agus soláthraithe comhpháirteanna feithiclí tromshaothair an Aontais a choinneáil.
Cad é an breisluach atá le beart a dhéanamh ar leibhéal an Aontais?
Is costéifeachtúil an rud é gníomhú ar leibhéal an Aontais agus áiríteofar leis go ndéanfar bearta comhordaithe sna Ballstáit chun dul i ngleic leis an athrú aeráide. Ní dócha gur leor é na Ballstáit a bheith ag gníomhú ina n-aonair.

B. Réitigh
Cad iad na roghanna beartais reachtacha agus neamhreachacha a breithníodh? An bhfuil rogha thosaíochta ann nó nach bhfuil? Cén fáth?
Tar éis anailís a dhéanamh ar bhearta beartais an Aontais a bhaineann le cúrsaí iompair, aithníodh gur gá caighdeáin i leith astaíochtaí CO₂ a thabhairt isteach. Ar an gcaoi sin, leagfaí beart comhlántach amach ar an leibhéal Eorpach ar thaobh an tsoláthair d'fhonn a áirithiú go ndéanfaí dícharbónú éifeachtach ar earnáil iompair na bhfeithiclí tromshaothair. Fad agus a bhaineann sé leis na caighdeáin CO₂ a dhearadh, rinneadh roghanna éagsúla beartais a mheas i ndáil le: 1) spriocanna i leith astaíochtaí CO₂ 2) Sprioc i leith astaíochtaí CO₂ a dháileadh ar fhlít uile an Aontais thar ghrúpaí agus monaróirí feithiclí

- 3) Dreasachtaí i gcomhair feithiclí astaíochtaí ísle agus astaíochtaí nialasacha
- 4) Eilimintí le haghaidh cur chun feidhme costéifeachtach
- 5) An rialachas a neartú

Na páirtithe leasmhara éagsúla agus na bearta is rogha leo

Tacaíonn formhór na bpáirtithe leasmhara le spriocanna CO₂ d'fheithiclí tromshaothair a thabhairt isteach ar an leibhéal Eorpach. Tá na monaróirí feithiclí tromshaothair i bhfách le spriocanna nach bhfuil chomh huaillmhianach sin i gcomparáid le heagraíochtaí neamhrialtasacha (ENRanna) agus tacaíonn siad le haon sprioc CO₂ amháin a bheith ann in aghaidh an mhonaróra. Maidir le feithiclí astaíochtaí ísle/astaíochtaí nialasacha, tacaíonn monaróirí le sárchreidmheasanna, agus tá ENRanna i bhfabhar sainordú. Tacaíonn gach páirtí leasmhar le cur chun feidhme costéifeachtúil, le monaróirí i bhfabhar creidmheasanna a chur i dtaisce agus a fháil ar iasacht agus eagraíochtaí na sochaí sibhialta i bhfabhar na trádála. Thacaigh morchuid de na páirtithe leasmhara le faireachán ar na luachanna CO₂ deimhnithe i gcomparáid le hastaíochtaí san fhíorshaol.

C. Tionchar na rogha tosaíochta

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

Na roghanna a measadh, cuimsíonn siad raon conairí don laghdú ar astaíochtaí CO₂ idir seo agus 2030.

Sna roghanna éagsúla a measadh do na spriocleibhéil, is laghduithe idir 3% agus 8% ar astaíochtaí CO₂ d'fheithiclí tromshaothair in 2030, i gcomparáid leis an mbonnlíne, a bhí i gceist. Faoi 2030, bheadh laghdú 1.3% ar astaíochtaí NO_x go 4.7% agus laghdú suas le 0.6% ar astaíochtaí PM_{2.5}.

Táthar ag súil leis go mbeidh glansochair mhóra ann don tsochaí i gcoitinne agus do na hoibreoirí iompair agus tomhaltóirí chomh maith. Thiocfadh méadú orthu sin de réir mar a bheadh na spriocleibhéil CO₂ ag éirí níos déine. Na glansochair eacnamaíocha ón taobh sóisialta de, lena n-áirítear na costais CO₂ a seachnaíodh, tá siad sa raon 9,377 - 52,369 EUR in aghaidh an leoraí arna chlárú in 2025 agus sa raon 41,567 –87,278 EUR in aghaidh an leoraí arna chlárú in 2030.

Ón taobh céadúsáide agus dara húsáide de, tá an glanchoigealtas carnach, i.e. an difríocht idir coigiltis breosla agus costais monaraíochta, sa raon EUR 5,413 - EUR 37,589 in aghaidh an leoraí in 2025 agus sa raon EUR 22,032 go EUR 82,429 in aghaidh an leoraí in 2030. Is ionann sin agus laghdú 1-4% ar a chostas oibríochtúil in 2025 agus 3-12% in 2030.

Léiríonn anailís ar na teicneolaíochtaí costéifeachtúla atá ar fáil cheana féin nó a bheidh ar fáil gan stró sa ghearrthearma go mbainfí amach laghduithe ar astaíochtaí idir 15% agus 20% in 2025, i gcomparáid leis an mbonnlíne, dá gcuirfí in úsáid go hiomlán iad.

Tá breis neamhchinnteachta ann maidir le feidhmíocht agus costais na dteicneolaíochtaí níos ardforbartha, agus, go háirithe, na ngléasraí cumhachta malartacha a bheadh ag brath ar bhonneagar do bhreoslaí malartacha a bheith ar fáil, agus bheadh tionchar aige sin ar a indéanta atá sé na roghanna do spriocleibhéil níos airde a chur i bhfeidhm in 2030.

Bheadh laghdú beag ar chostais iomlána an iompair lastais le feithiclí tromshaothair de réir gníomhaíochta, laghdú níos lú ná 1% in 2025 agus idir 1% agus 3% in 2030.

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

Tiocfaidh méadú ar na costais mhonaraíochta agus dá bhrí sin beidh costais tosaigh níos airde ar oibreoirí agus leoraí nua á cheannach acu. I gcás gnáth-leoraí nua arna chlárú in 2025, tá na costais sin sa raon EUR 858 go EUR 27,797, agus in 2030, tá siad sa raon EUR 4,657 go EUR 58,760 sna roghanna éagsúla a measadh. I dtéarmaí coibhneasta, sin idir 0.8% agus 25.3% de phraghas ceannaigh na feithicle.

Cén difear a dhéanfar do ghnólaíochtaí, do FBManna agus do mhicrifhiontair?

Meastar go mbainfidh oibreoirí iompair, FBManna den chuid is mó, leas as laghdú ar an ídiú breosla. Meastar gur mó go mór a bheidh na coigiltis a bheidh ann dá bharr ná na costais bhreise a bhainfeadh le leoraí nua ar a mbeadh teicneolaíochtaí laghdaithe CO₂ feistithe. Bainfidh FBManna a dhéanann teicneolaíochtaí den sórt sin a sholáthar do mhonaróirí feithiclí tromshaothair leas as an éileamh breise.

An imreofar tionchar suntasach ar bhuiséid náisiúnta agus ar údaráis riaracháin náisiúnta?
Meastar go dtiocfaidh laghdú beag ar an ioncam cánach in AE28 i ngeall ar laghdú ar dhíolacháin díosail.
An mbeidh aon tionchar suntasach eile i gceist?
Cabhróidh creat rialála le haghaidh astaíochtaí CO ₂ ó fheithiclí tromshaothair le tionscal mótarfheithiclí an Aontais a cheannaireacht dhomhanda teicneolaíochta agus nuálaíochta agus rochtain ar mhargaí a choinneáil. I ngeall ar laghdú ar an ngá le breoslaí iontaise, tiocfaidh feabhas ar an scéal i dtaobh chinnteacht an tsoláthair fuinnimh san Aontas Eorpach.
D. Iarobair
Cathain a dhéanfar athbhreithniú ar an mbeartas? 4 líne ar a mhéad
Tá sé beartaithe athbhreithniú luath a dhéanamh in 2022 ar éifeachtacht na reachtaíochta. San athbhreithniú sin, dhéanfaí: (1) an sprioc don bhliain 2030 a shocrú nó a dheimhniú (2) an raon feidhme a leathnú go grúpaí eile feithiclí tromshaothair, i.e. busanna agus leoraithe níos lú (3) athbhreithniú ar éifeachtacht na rialacha mionsonraithe don chur chun feidhme, mar shampla an scéim dreasachtaí le haghaidh feithiclí astaíochtaí nialasacha agus astaíochtaí ísle.