



Comhairle an
Aontais Eorpaigh

An Bhruiséil, 8 Samhain 2023
(OR. en)

Comhad Idirinstitiúideach:
2023/0396 (COD)

15200/23
ADD 3

TRANS 488
CODEC 2083
IA 294

NÓTA CLÚDAIGH

ó:	Ardrúnaí an Choimisiúin Eorpaigh, arna s(h)íniú ag Martine DEPREZ, Stiúrthóir
dáta a fuarthas:	7 Samhain 2023
chuig:	Thérèse BLANCHET, Ardrúnaí Chomhairle an Aontais Eorpaigh
Uimh. an doic. ón gCoim.:	SWD(2023) 352 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 TREOIR Ó PHARLAIMINT NA hEORPA AGUS ÓN gCOMHAIRLE lena leasaítear Treoir 92/106/CEE ón gComhairle a mhéid a bhaineann le creat tacaíochta um iompar idirmhódúil earraí agus Rialachán (AE) 2020/1056 ó Parlaimint na hEorpa agus ón gComhairle a mhéid a bhaineann le coigilteas costas seachtrach a ríomh agus sonraí comhiomlánaithe a ghiniúint

Gheobhaidh na toscaireachtaí i gceangal leis seo doiciméad SWD(2023) 352 final.

Faoi iamh: SWD(2023) 352 final



AN COIMISIÚN
EORPACH

An Bhruiséil, 7.11.2023
SWD(2023) 352 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 TREOIR Ó PHARLAIMINT NA hEORPA AGUS ÓN
gCOMHAIRLE**

**lena leasaítear Treoir 92/106/CEE ón gComhairle a mhéid a bhaineann le creat
tacaíochta um iompar idirmhódúil earraí agus Rialachán (AE) 2020/1056 ó Parlaimint
na hEorpa agus ón gComhairle a mhéid a bhaineann le coigilteas costas seachtrach a
ríomh agus sonraí comhiomlánaithe a ghiniúint**

{COM(2023) 702 final} - {SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final}

A. An gá atá le beart

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

Bíonn ar an tsochaí mórchostais sheachtracha a íoc as an iompar. Is í earnáil na mbóithre is cúis le formhór mór na gcostas seachtrach sin, agus is í an earnáil sin is mó atá i gceannas ar mhargadh an iompair lasta intíre. Le reachtaíocht iompair, fuinnimh agus chomhshaoil an Aontais, leanadh agus leanfar de bheith ag díriú ar na seachtrachtaí diúltacha, agus é d'fhócas leis 55 % de ghearradh a dhéanamh ar astaíochtaí gás ceaptha teasa (i gcomparáid le leibhéal 1990) faoi 2030, mar a leagtar síos sa Dlí Aeráide Eorpach.

Ceann de na bearta ina leith sin, a cuireadh ar aghaidh i Straitéis Chuimsitheach 2020 an Choimisiúin um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste, is é an creat atá ann cheana a athchóiriú ar mhaithe leis an iompar idirmhódúil, chun glasú na n- oibríochtaí lasta san Eoraip a bhaint amach. Is éard atá i gceist leis an iompar idirmhódúil úsáid a bhaint as an iompar iarnróid agus as an uisce- iompar, nach mbaineann an oiread truaillithe céanna leis, i gcás phríomhstráice na hoibríochta iompair agus an tarlaithe bóthair chun coimeádáin iompartha agus aonaid luchtaithe iata eile a thabhairt chuig an gcríochfort trasloingsithe agus uaidh.

Úsáideoirí – is é sin, cuideachtaí nach mór dóibh a n- earraí a bheith á n- iompar – is iad sin a dhéanann a gcinntí i margadh atá iontach iomaíoch. Mar sin féin, agus dálaí an mhargaidh mar atá faoi láthair, is minic nach mbíonn an t- iompar idirmhódúil cost- iomaíoch leis an iompar nach dtéann ach ar bhóithre amháin, fiú má chomhcheanglaíonn sé an fheidhmíocht chomhshaoil agus an éifeachtúlacht fuinnimh níos fearr a bhaineann le móid iompair neamhbhóthair le hinrochtaineacht agus le solúbthacht an iompair ar bóthar.

Is amhlaidh atá go páirteach mar gheall ar bhearnaí feidhmíochta in oibriú na mód neamhbhóthair, bearnaí is gá aghaidh a thabhairt orthu le reachtaíocht earnála ábhartha agus le hiarrachtaí ón tionscal féin. Mar sin féin, is amhlaidh atá freisin toisc nach bhfuil costais sheachtracha an iompair ar bóthar inmheánaithe go hiomlán, is é sin le rá, ní léirítear tionchair dhiúltacha an iompair ar bóthar don tsochaí i gcoitinne i bpraghas an iompair ar bóthar, agus toisc go mbíonn costais agus míbhuntáistí breise i gceist leis an iompar idirmhódúil (tréimhse agus costais an trasloingsithe agus níos lú roghanna naschta i leith an uainithe agus an chinn scribe araon).

Dá bhrí sin, maidir le hachair mheánacha, ina bhféadfadh an t- iompar idirmhódúil a bheith ina rogha inmharthana, is ag an iompar nach dtéann ach ar bhóithre amháin atá an lámh in uachtar fós. Ina theannta sin, neamhéifeachtúlachtaí áirithe an iompair idirmhódúil a bhaineann leis an malartú faisnéise agus le críochfoirt trasloingsithe, cuireann siad bac ar fheidhmiú rianúil an tslabhra iompair idirmhódúil iomláin. Dá réir sin, chun dlús a chur leis an iompar idirmhódúil agus tús áite a thabhairt do ghlacadh an iompair idirmhódúil, is gá idirghabháil chun a úsáid a chur chun cinn.

Glacadh an Treoir maidir le hlompar Comhcheangailte (CTD) in 1975. Is in 1992 a athbhreithníodh go deireanach í, chun spriocdhírú ar fhadhbanna a bhí ag dul i méid, amhail brú tráchta bóithre, imní ó thaobh an chomhshaoil de agus an tsábháilteacht ar bhóithre. Déantar foráil sa Treoir maidir le córas tairbhíúil i gcás oibríochtaí idirmhódúla incháilithe ar a dtugtar 'an t- iompar traschórais'. Mar sin féin, níl an Treoir atá ann cheana iomlán éifeachtach agus tá cuid dá forálacha as dáta. Is gá athbhreithniú a dhéanamh ar an Treoir chun an sprioc bheartais a bhaint amach, arb í sin tionchair dhiúltacha a laghdú trí úsáid bharrfheabhsaithe na mód iompair difriúil.

Ós rud é nár éirigh le dhá iarracht CTD a leasú, in 1998 agus in 2017, athoibríodh an cur chuige sa togra seo go substaintiúil, go háirithe trí chur chuige iomlán nua i leith critéir incháilitheachta a thabhairt isteach.

Comhordaíodh ullmhú an togra le tionscnaimh eile atá ábhartha don iompar idirmhódúil, lena n- áirítear an tionscnamh chun an toilleadh iarnróid idirnáisiúnta a bhainistiú níos fearr, an leasú ar an Treoir maidir le Meáchain agus Toisí, an t- athbhreithniú ar Rialachán TEN- T, creat coiteann nua an Aontais um Chuntasaíocht na n- astaíochtaí GCT san iompar agus sa lóistíocht (CEEU) agus an Rialachán maidir le faisnéis leictreonach faoi iompar lastais (eFTI) a chur chun feidhme.

Cad é ba cheart a bhaint amach?

Is é is cuspóir don tionscnamh méadú ar an sciar iarnróid, loingseoireachta gearrthuais agus uiscebhealaí intíre d'iomlán an iompair lasta a éascú, chun cuidiú leis na seachtrachtaí diúltacha agus le leibhéal an idithe fuinnimh san iompar a laghdú.

Is é is aidhm don athbhreithniú feabhas a chur ar an tacaíocht atá ann cheana trína leathnú chun tacar níos leithne d'oibríochtaí a chuimsiú, trí athbhreithniú a dhéanamh ar na coinníollacha incháilitheachta d'fhonn iad a nascadh níos fearr leis na spriocanna beartais agus trí rogha agus trí leibhéal na mbeart tacaíochta a mhéadú.

Leis sin, ba cheart eagraithe iompair san Aontas a dhreasú chun úsáid a bhaint as an iompar idirmhódúil níos minice, agus comhdhéanamh mód níos inbhuanaithe á chur chun cinn sa chóras iompair leis sin, agus cuidiú lena thionchair dhiúltacha a laghdú dá dheasca sin. Is aidhm dó feabhas a chur ar an rochtain ar fhaisnéis freisin faoi sheirbhísí agus faoi choinníollacha a chuirtear ar fáil le críochfoirt trasloingsithe.

Cad é an breisluach atá le gníomhaíocht a dhéanamh ar leibhéal an Aontais (coimhdeacht)?

Le CTD, cuirtear glacadh an iompair idirmhódúil chun cinn ar fud an Aontais trí bhearta tacaíochta atá bunaithe ar choinníollacha incháilitheachta coiteanna. Ó thaobh cúrsaí beartais agus an mhargaidh inmheánaigh de, is gá na critéir sin chun a áirithiú gurb infheidhme ar bhealach comparáideach ar fud an Aontais ar fad iad na tairbhí dá ndéantar foráil le CTD, ós rud é gur oibríochtaí trasteorann iad 81 % d'oibríochtaí iompair idirmhódúil san Aontas.

Cé go mbíonn sé de shaoirse ag na Ballstáit tacú go díreach le hoibríochtaí idirmhódúla faoi na rialacha maidir leis an Státchabhair, d'fhéadfadh sé nach mbeadh rochtain chothrom ar na bearta tacaíochta sin ag na hoibreoirí uile, i bhfianaise na gcritéir incháilitheachta difriúil a úsáidtear. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh oibreoirí áirithe buntáiste iomaíoch a fháil, agus tionchair lasmuigh dá dtéarmaí náisiúnta féin i gceist leis an mbuntáiste céanna. Rialacha comhchuibhithe maidir leis an incháilitheacht agus leis na cineálacha tacaíochta, a bheidh i gcomhréir le rialacha maidir leis an Státchabhair, cuideoidh siad leis an láimhseáil inchomparáide a chruthú i gcás oibreoirí ar fud an Aontais agus le nósanna imeachta riaracháin a shimpliú don tionscal, do na Ballstáit agus don Choimisiún. Ní féidir é sin a bhaint amach leis an rialáil ar leibhéal na mBallstát amháin.

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?

Measadh ceithre rogha beartais i gcomhthéacs an mheasúnaithe tionchair sin, agus tá trí fhorogha i gceist le ceann amháin de na roghanna beartais sin. Leis na roghanna uile, moltar réitigh ar na fadhbanna a shainaithnítear, ach tá siad éagsúil i dtéarmaí mhéid na hidirghabhála ón Aontas.

- Le **Rogha A** leagtar an incháilitheacht síos tríd an gcumas 40 % ar a laghad de thacar costas seachtrach a choigilt (gáis ceaptha teasa, truailliú aeir, torann, brú tráchta agus timpistí) i gcomparáid le hoibríochtaí nach dtéann ach ar bhóithre amháin, agus spreagtar na Ballstáit chun níos mó beart tacaíochta a bheith acu, ach ní thugtar oibleagáid chuige sin isteach. Ní áirítear aon oibleagáid ar an tionscal le Rogha A.
- Le **Rogha B** cuirtear oibleagáid ar na Ballstáit chun bearta tacaíochta a dhéanamh, agus roghnú agus dearadh na mbeart sin á bhfágáil faoi na Ballstáit. Leis an rogha, spreagtar na Ballstáit freisin chun tacaíocht nuathionscanta a sholáthar agus moltar beart rialála nua – díolúine ón toirmeasc tiomána i gcás feithiclí earraí troma agus céimeanna bóthair na n-oibríochtaí incháilithe á ndéanamh acu.
- Le **Forogha B1** moltar an incháilitheacht trí choigilteas gás ceaptha teasa (25 %)
- **Foroghanna, agus le B2a agus B2b** moltar an incháilitheacht trí 40 % de thacar costas seachtrach a choigilt.

An t-aon difríocht idir B2a agus B2b, is é sin go gcumhdaítear le B2a (mar is amhlaidh le roghanna A, B1 agus C) na hoibríochtaí idirmhódúla uile, ach nach gcumhdaítear oibríochtaí idirmhódúla idirnáisiúnta amháin le B2b.

- Le **Rogha C** samhlaítear an incháilitheacht tríd an tacar níos leithne de chostais sheachtracha a choigilt (40 %), tacaíocht oibriúcháin chomhchuibhithe shainordaitheach ó na Ballstáit agus an díolúine ón toirmeasc tiomána. Leis na roghanna uile, tá athbhreithniú i gceist ar na ceanglais maidir le sonraí i dtaca le cruthúnas incháilitheachta agus úsáid shainordaitheach na n-ardán eFTI i gcás oibreoirí a roghnaíonn tairbhiú de na bearta tacaíochta agus oibleagáidí trédhearcachta ar oibreoirí críochfoirt.

Le Rogha C áirítear tacair sonraí agus prótacail malartaithe sonraí choiteanna i gcás oibríochtaí idirmhódúla. Beartaítear, i gcás na roghanna uile, go dtiocfadh méadú ar leibhéil ghlactha an iompair idirmhódúil i gcoibhneas leis an mbonnlíne, cé gur beag ar fad i ndáiríre an méadú sin i gcás rogha A. Is airde na leibhéil ghlactha sin, agus coigilteas na dtionchar seachtrach dá thoradh sin, i bhforoghanna B, agus is airde na costais tacaíochta i rogha C. Is é B2a an rogha beartais ab fhearr a sainaithníodh.
Cad iad tuairimí na bpáirtithe leasmhara difriúla? Na páirtithe leasmhara éagsúla agus na bearta is rogha leo Sa chomhairliúchán leis na páirtithe leasmhara, d'aontaigh siad i gcoitinne le hábharthacht na bhfadhbanna a sainaithníodh, toisc gur aontaigh siad le cuid mhór de na cuspóirí. Sholáthair siad ionchur úsáideach thairis sin chun bearta agus roghanna beartais a chinneadh. Thacaigh formhór na bpáirtithe leasmhara leis an athrú ar an raon feidhme chun oibríochtaí intíre a chuimsiú agus cuireadh in iúl go bhfuil sé tábhachtach a áirithiú go láimhseálfar na meascáin mód uile go cothrom. A mhéid a bhaineann leis an incháilitheacht, d'aontaigh tromlach mór de na páirtithe leasmhara gur gá bearta níos éifeachtaí, agus thacaigh siad leis an incháilitheacht a bheith bunaithe ar thacar seachtrachtaí níos leithne seachas ar choigilteas gás ceaptha teasa. Maidir le méid an choigiltis a bheadh i gceist, ní raibh aon chomhdhearcadh ann faoin leibhéal, ach ba é thart faoi 33 % an meánmhéid a mhol páirtithe leasmhara. I dtaca le bearta tacaíochta eacnamaíocha, bhí seasaimh éagsúla ag páirtithe leasmhara, idir bearta a bheadh comhchuibhithe go hiomlán, solúbtha nó 'bhraitheadh sé ar an mbeart', ach d'aontaigh tromlach de na páirtithe leasmhara gur cheart é a bheith sainordaitheach ag na Ballstáit tacaíocht éigin a sholáthar. A mhéid a bhaineann le tacaíocht rialála, thacaigh formhór na bpáirtithe leasmhara le bearta rialála atá i bhfeidhm faoi láthair a choimeád, go háirithe a mhéid a bhaineann leis an toirmeasc ar chuótaí agus úsáid na dtarlóirí bóthair neamhchónaitheacha i gcás céimeanna bóthair in oibríochtaí idirnáisiúnta, mar is amhlaidh a cheadaítear i gcás an iompair idirnáisiúnta nach dtéann ach ar bhóithre amháin. Ar deireadh, cheap páirtithe leasmhara le hidir- inoibritheacht níos fearr idir na móid agus i gcríochfoirt trasloingsithe, go bhféadfaí feabhas a chur ar eagrú na n- oibríochtaí agus tacaíodh go láidir le hinfhaighteacht faisnéise níos fearr a bheith ann faoi chríochfoirt.
C. Tionchar na rogha tosaíochta
Cé na tairbhí a bhaineann leis an rogha thosaíochta (más ann di; murab ann, cad iad tairbhí na bpríomhroghanna)? Maidir leis na tairbhí díreacha, agus iad uile arna sloinneadh mar luach láithreach i gcaitheamh na tréimhse 2025-2050 i gcoibhneas leis an mbonnlíne, áirítear: - laghdú EUR 15,3 billiún ar chostais sheachtracha iomlána, arbh é úsáid níos airde á baint as móid iompair níos inbhuanaithe mar chuid den iompar idirmhódúil ab údar leis; - EUR 4,3 billiún de choigilteas costas riaracháin i gcás gnólachtaí, arbh é an t- athbhreithniú ar cheanglais sonraí maidir le cruthúnas incháilitheachta in éineacht le húsáid shainordaitheach na n- ardán eFTI chun críoch forfheidhmithe ab údar leis; - laghdú EUR 2,3 milliún ar chostais riaracháin i gcás na n- údarás poiblí, agus úsáid ardán eFTI ina húdar leis freisin. Tairbhí iomlána na rogha beartais ab fhearr, measadh gurbh fhiú EUR 19,6 billiún iad.
Cad iad costais na rogha tosaíochta (más ann dóibh, murab ann, cad iad costais na bpríomhroghanna)? Meastar gur EUR 7,5 billiún i dteannta na bonnlíne iad costais na rogha beartais ab fhearr, arna sloinneadh mar luach láithreach i gcaitheamh na tréimhse 2025 go 2050. Costais bhreise na rogha beartais ab fhearr, is ar thrí ghrúpa a bheidís: • bheadh formhór mór na gcostas ar rialtais na mBallstát a roghnaíonn tacaíocht bhreise a

sholáthar d'oibríochtaí, agus meastar gur EUR 7,5 billiún iad sin. - Tá coinne leis go mbeidh costais áirithe níos ísle freisin i gcás gnólachtaí – ar oibreoirí críochfoirt chun na ceanglais trédhearcachta a chomhlíonadh, ar sholáthraithe ardán eFTI chun na hardáin a thabhairt cothrom le dáta agus ar eagraithe oibríochtaí chun na hardáin eFTI a úsáid. Meastar gur fiú EUR 6,9 milliún iad na costais sin. - Tabhóidh an Coimisiún Eorpach costais le haghaidh staidéar breise chun measúnú a dhéanamh cé acu is gá nó nach gá creat catagóirí na gcríochfort a leagan síos agus le haghaidh staidéir thráthrialta (gach 5 bliana) ar mhargadh idirmhódúil an Aontais, ar fiú EUR 2 mhilliún é i gcaitheamh na tréimhse 2025 go 2050.
Cén tionchar a imreofar ar FBManna agus ar an iomaíochas?
Tá coinne leis ón rogha beartais ab fhearr go n- ísleofar na bacainní roimh gnólachtaí beaga agus meánmhéide chun glacadh leis an iompar idirmhódúil trí mhód níos inacmhainne a dhéanamh de mar aon leis an gcruthúnas incháilitheachta a shimpliú, agus trí fheabhas a chur ar an bhfaisnéis atá ar fáil faoi roghanna na gcríochfort. Tairbheoidh na hoibreoirí uile a ghabhann don iompar idirmhódúil de sin mar aon le seoltóirí earraí. Dá réir sin, tá coinne leis go mbeidh tionchar dearfach ag an tionscnamh ar FBManna.
An imreofar tionchar suntasach ar bhuiséid náisiúnta agus ar údaráis riaracháin náisiúnta?
Is féidir tionchair shuntasacha ar bhuiséid náisiúnta a bheith i gceist leis an rogha beartais ab fhearr, ag brath ar na bearta tacaíochta a roghnaíonn na Ballstáit. Tá comhghaol díreach ag an tionchar buiséadach le méid na n- oibríochtaí idirmhódúla dá dtugtar tacaíocht. Meastar gur EUR 7,5 billiún i gcoibhneas leis an mbonnlíne an tionchar a bheadh ar bhuiséid náisiúnta a bheadh i gceist, arna shloinneadh mar luach láithreach i gcaitheamh 2025-2050.
An mbeidh aon tionchar suntasach eile i gceist?
Líon
Comhréireacht
Leis an rogha beartais ab fhearr, áirítear oibleagáid ar na Ballstáit chun tacaíocht a áirithiú, rud a d'fhéadfadh a bheith i bhfoirm Státchabhrach i gcomhréir le rialacha maidir leis an Státchabhair, do chineálacha áirithe oibríochtaí iompair. Is é a mheasúnaítear nach dtéann an tionscnamh thar a bhfuil riachtanach chun an cuspóir a bhaint amach. Leis an rogha beartais ab fhearr, cé nach gcuirtear deireadh ar fad leis an mbearna iomaíochais idir an t- iompar idirmhódúil agus an t- iompar nach dtéann ach ar bhóithre amháin, toisc go ndíorthaítear roinnt mhaith fadhbanna oibríochtúla ó reachtaíocht earnálach agus go dtabharfar aghaidh orthu le tionscnaimh mhódúla faoi seach, meastar go mbainfear méadú 5,3 % amach leis an idirghabháil sin ar leibhéil ghlactha an iompair idirmhódúil i gcomparáid leis an mbonnlíne faoi 2030 agus méadú 6,6 % faoi 2050. Is é EUR 15,3 billiún i gcoibhneas leis an mbonnlíne an coigilteas a bheadh ann dá thoradh sin, arna shloinneadh mar luach láithreach i gcaitheamh 2025-2050, rud a chiallaíonn le gach 49 cent de thacaíocht, go nginfí luach EUR 1 de choigilteas i gcostais sheachtracha.
D. Iarobair
Cathain a dhéanfar athbhreithniú ar an mbeartas?
Déanfar athbhreithniú ar an mbeartas tar éis 10 mbliana, i ndiaidh an Treoir a bheith curtha i bhfeidhm i ndlíthe náisiúnta go hiomlán. Moltar an amlíne sin chun cur san áireamh go mbeidh tréimhse riachtanach sula mbeidh éifeacht ag na bearta tacaíochta agus go dtiocfaidh tionchair astu. Déantar meastóireacht ar na forbairtí margaidh gach 5 bliana tar éis don togra a bheith glactha.