

GA

GA

GA



COIMISIÚN NA gCOMHPHOBAL EORPACH

An Bhruiséil 28.10.2009
SEC(2009) 1455

DOICIMÉAD INMHEÁNACH OIBRE AN CHOIMISIÚIN

ACHOIMRE AR AN MEASÚNÚ IARMHARTA

Doiciméad a ghabhann leis an

Togra le haghaidh

RIALACHÁIN Ó PHARLAIMINT NA hEORPA AGUS ÓN gCOMHAIRLE

**lena socraítear na caighdeáin feidhmíochta d'astaíochtaí ó fheithiclí tráchtála éadroma
nua mar chuid de chur chuig comhtháite an Chomhpobail chun astaíochtaí CO₂ ó
fheithiclí saothair éadroim a laghdú**

{COIM(2009) 593 leagan deireanach}
{SEC(2009) 1454}

1. AN FHADHB A SHAINIÚ

Is é an fhadhb bhunúsach a aithníodh sna Teachtaireachtaí a foilsíodh roimhe seo (an straitéis leasaithe maidir le CO₂ agus feithiclí saothair éadroim¹, an measúnú iarmharta ar an togra maidir le CO₂ agus gluaisteáin²), is é sin nár éirigh leis na beartais a rinneadh go dtí seo chun astaíochtaí CO₂ a laghdú agus éifeachtúlacht breosla a fheabhsú sna gluaisteáin nua a dhíoltar san AE an dul chun cinn a bhfuil gá leis a dhéanamh ar mhaithe le cuspóir seanbhunaithe an AE a bhaint amach, is é sin meánastaíocht 120 g CO₂/km ón bhflít nua feithiclí saothair éadroim.

Fógraíodh sa straitéis leasaithe COIM(2007) 19 go ndéanfaidh an Coimisiún togra le haghaidh creat reachtaíochta chun sprioc 120 g CO₂/km an Chomhphobail a bhaint amach. Ceann de phríomheilimintí na straitéise is ea reachtaíocht a dhéanamh maidir le hastaíochtaí CO₂ ó ghluaisteáin phaisinéirí; thángthas ar chomhaontú faoin reachtaíocht sin i gcomhchinneadh i Nollaig 2008, agus laghdáíodh na hastaíochtaí CO₂ ó ghluaisteáin phaisinéirí go 130 g/km ar an meán. Tá sé aitheanta sa straitéis sin go mbeadh gá le bearta breise chun laghdú breise 10 g/km astaíochtaí CO₂ a bhaint amach (an cur chuige comhtháite). Tá reachtaíocht nua a bhaineann le hastaíochtaí CO₂ a laghdú i bhFeithiclí Tráchtála Éadroma (LCVanna) ar cheann de na bearta sin. I bhfianaise an líon mór LCVanna sa fhlít Eorpach, dhéanfaí gnóthú chuspóirí na straitéise leasaithe, agus cuspóirí an rialacháin maidir le CO₂ ó ghluaisteáin phaisinéirí, a chur i mbaol mura mbeadh dóthain beart éifeachtúlachta ann do na feithiclí sin.

Rinneadh idirphlé cuimsitheach cheana féin ar na hionstraimí beartais cuí ba cheart a úsáid chun éifeachtúlacht breosla agus feidhmíocht i dtaca le hastaíochtaí CO₂ i bhfeithiclí saothair éadroim; tharla an t-idirphlé sin i dtaca leis na Teachtaireachtaí ón gCoimisiún agus sa togra le haghaidh rialacháin maidir le hastaíochtaí CO₂ ó ghluaisteáin. Ba é an tátal a bhí ar an idirphlé sin nár bhfuarthas an toradh a rabhthas ag súil leis ar na comhaontuithe deonacha leis an lucht tionscail agus gur cur chuige rialúcháin an réiteach ab fhearr chun dul i ngleic leis an bhfadhb a bhaineann leis an ardú ar astaíochtaí CO₂ ó fheithiclí saothair éadroim.

Tá an AE tiomanta a chuid astaíochtaí gáis cheaptha teasa a laghdú 20 % faoin mbliain 2020, nó a laghdú 30 % má thagtar ar chomhaontú idirnáisiúnta cuimsitheach. Is rílér go mbeidh ar gach earnáil rannchuidiú leis an iarracht laghdúcháin sin. Is ionann na hastaíochtaí ó LCVanna agus timpeall 1.5 % d'astaíochtaí iomlána CO₂ an AE agus tá an t-éileamh ar LCVanna ag dul i méid i gcónaí. Is ríthábhachtach nach dtiocfaidh an méadú in astaíochtaí ó LCVanna salach ar an iarracht atá déanta i leith modhanna eile iompair agus i leith earnálacha eile iompair i ngeilleagar an AE. Thairis sin, chomh maith leis an rialachán maidir le CO₂ ó ghluaisteáin phaisinéirí a ghlacadh tá bunús láidir ann earnálacha eile iompair de bhóthar a rialáil. Chun nach gcruthófar bearna a d'fhéadfadh teacht chun cinn sa rialáil, is é sin le rá go bhféadfadh gluaisteáin phaisinéirí atá níos mó agus as a dtagann níos mó astaíochtaí dochar a dhéanamh don sprioc sin a bhaint amach. Ar na cúiseanna sin, ní dhéanfar a thuilleadh anailíse ar an rogha maidir leis an scéal a fhágáil mar atá sé.

¹ COIM(2007) 19.

² SEC(2007) 1723.

2. CUSPÓIRÍ

2.1. Cuspóirí beartais

Tá na cuspóirí ginearálta beartais atá infheidhme sa togra reachtach le haghaidh feithiclí tráchtála éadroma an-chosúil leis na bearta sin a forbraíodh don togra le haghaidh CO₂ agus gluaisteáin, mar atá:

- Ardleibhéal cosanta don chomhshaol a sholáthar san Aontas Eorpach agus cuidiú le spriocanna an AE i dtaca le hathrú aeráide a bhaint amach;
- Ídiú ola a laghdú agus ar an gcaoi sin cinnteacht an tsoláthair fuinnimh a fheabhsú san AE.

Is éard a áirítear leis an gculpóir sonrach sin:

- An tionchar atá ag athrú aeráide a laghdú agus éifeachtúlacht breosla a fheabhsú i bhfeithiclí tráchtála éadroma trí laghdú sonrach a dhéanamh ar astaíochtaí ó fheithiclí nua i gcomhréir leis an straitéis leasaithe COIM(2007) 19.

Is éard a áirítear leis na cuspóirí oibriúcháin:

- Togra reachtach a cheapadh chun an sprioc a bhaineann le meánastaíochtaí ón bhflít nua LCVanna a chur chun feidhme go héifeachtúil agus aon bhearna sa rialáil a d'fhéadfadh dochar a dhéanamh don éifeacht atá ag an rialachán maidir le CO₂ agus gluaisteáin a chosc;
- Ar chúiseanna a bhaineann le simpliú, an reachtaíocht a chur in oiriúint don Rialachán maidir le CO₂ agus gluaisteáin; agus
- Creat rialúcháin a chur ar fáil a chuirfidh bac ar aon saobhadh iomaíochta nach bhfuil call leis idir na monaróirí gluaisteán.

2.2. Comhsheasmhacht le cuspóirí cothrománacha an Aontais Eorpaigh

Cuidíonn na cuspóirí beartais feabhas a chur ar an gclár um Fhorás agus Fostaíocht agus poist d'ardchaighdeán a chruthú san Eoraip, mar aon le nuáil agus forbairt theicneolaíoch a chur chun cinn, rud a chuireann ar chumas an AE ceannaireacht dhomhanda a bhaint amach i réimse na dteicneolaíochtaí atá éifeachtach ó thaobh breosla de. Luíonn na cuspóirí beartais leis an Straitéis Athnuaite i leith Forbairt Inbhuanaithe, rud ar chuir an Chomhairle Eorpach síos air go soiléir i Meitheamh 2006 nuair a d'athdhearbhaigh sí go neamhbhalbh³ gur chóir don mheánfhlít de ghluaisteáin nua, i gcomhréir leis an straitéis AE maidir le hastaíochtaí CO₂ ó fheithiclí saothair éadroim, 140 g/km (2008/09) agus 120 g/km (2012) astaíochtaí CO₂ a bhaint amach. Sa bhreis air sin, beidh tábhacht nach beag freisin le cuspóirí an Rialacháin atá beartaithe maidir le hastaíochtaí CO₂ ó fheithiclí tráchtála éadroma a laghdú (mar aon leis an reachtaíocht a bhaineann le gluaisteáin) chun gás ceaptha teasa a laghdú sna hearnálacha sin nach bhfuil cuimsithe faoin scéim trádála astaíochtaí mar a cheanglaítear leis an gCinneadh chun na hiarrachtaí a roinnt.

³ Straitéis Athnuaite an AE i leith Forbairt Inbhuanaithe, Meitheamh 2006.

3. ROGHANNA BEARTAIS

Sa staidéar ar fheithiclí tráchtála éadroma rinneadh anailís ar leibhéil na spriocanna a socraíodh sa Straitéis leasaithe maidir le astaíochtaí CO₂ ó fheithiclí saothair éadroim, mar atá: sprioc 175 g/km in 2012 agus sprioc 160 g/km in 2015. Chomh maith leis an dul chun cinn suntasach atá déanta ó foilsíodh an Straitéis leasaithe, i.e. feabhas ar an tacar sonraí atá ar fáil agus comhaontú faoin Rialachán maidir le CO₂/gluaisteáin (agus spriocdhátaí nua), déantar measúnú freisin, áfach, ar dháta malartach idir 2013 agus 2015 chun na spriocanna nua a thabhairt isteach. Measadh nach mbeadh an dara céim a bhí beartaithe sa Straitéis, is é sin 160 g/km, réalaíoch taobh istigh de spriocdháta 2015, agus rinneadh an ghné sin a mheas freisin mar chuid den idirphlé ar sprioc bhreise don bhliain 2020.

Rinneadh anailís ar na roghanna beartais seo a leanas sa mheasúnú iarmharta:

Rogha 1- sprioc 175 g/km in 2012; an mhais ina paraiméadar áirgiúlachta;

Rogha 2- sprioc 175 g/km in 2013-2015; an mhais ina paraiméadar áirgiúlachta;

Rogha 3- sprioc 175 g/km in 2012; an dromchla iomlán (*pan area*) ina pharaiméadar áirgiúlachta;

Rogha 4- sprioc 175 g/km in 2013-2015; an dromchla iomlán (*pan area*) ina pharaiméadar áirgiúlachta;

Rogha 5- spriocanna laghdúcháin céatadánacha i gcomhair 2012 agus 2013-2015.

Rinneadh na roghanna uile thuas a mheas freisin maidir le claonadh an chuair áirgiúlachta agus le meadú uathrialaitheach maise (AMI) 0 % agus 1.5 %.

Maidir le meicníochtaí solúbthachta, déantar scrúdú ar mheánú an fhliú ag monaróirí aonair, ar mheánú i measc monaróirí LCVanna (comhthiomsú), agus ar mheánú idir gluaisteáin phaisinéirí agus LCVanna.

De réir an cur chuige a rinneadh sa mheasúnú iarmharta a ghabhann leis an rialachán maidir le CO₂ ó ghluaisteáin phaisinéirí, tá sé aitheanta gurb í an phréimh i leith astaíochtaí iomarcacha an tslí is oiriúnaí leis an rialachán a chur i bhfeidhm. Tá ríthábhacht ag baint le leibhéal na préimhe i gcomhair éifeachtúlacht na scéime. I gcomhréir leis an rialachán maidir le CO₂ ó ghluaisteáin phaisinéirí, ba cheart don phréimh a bheith i gcomhréir leis an gcostas imeallach ar lacáiste CO₂.

Mar chéim dheiridh, déantar anailís ar an sprioc bhreise don bhliain 2020 (an sprioc fhadtéarmach), sprioc a chomhlánfaidh na roghanna gearrthéarmacha atá liostaithe thuas. I bhfianaise na hanailíse a rinne an comhairleoir, aithníodh na leibhéil astaíochta sa réimse idir 125 g agus 160 g CO₂/km mar spriocanna a d'fhéadfadh a bheith ann do LCVanna sa todhchaí.

4. ANAILÍS AR NA HIARMHAIRTÍ

4.1. Iarmhairtí eacnamaíocha

Maidir le hanailís i dtaca le dáileachán ar na roghanna a liostaítear thuas, is é an tátal a bhí uirthi nach bhfuil an paraiméadar áirgiúlachta atá bunaithe ar an dromchla iomlán (*pan area*) (**roghanna 3** agus **4**) chomh héifeachtach céanna ó thaobh costais de agus an paraiméadar atá bunaithe ar mhais (**roghanna 1** agus **2**). Míbhuntáiste mór a bhaineann leis an bparaiméadar atá bunaithe ar an dromchla iomlán is ea go bhfuil an tionchar ar an dáileachán i bhfad níos scaipthe ná i gcás na háirgiúlachta bunaithe ar mhais. Bíonn na spriocanna ar leith do mhonaróirí áirithe níos déine i gcás dromchla iomlán i gcomparáid le mais. Cé go bhfuil na meánchostais is ísle agus an dáileachán is cothroime den iarracht laghdúcháin idir na monaróirí i gceist le **rogha 5**, tá míbhuntáistí móra ag baint léi mar go ngearrtar pionós i leith iarrachtaí a rinneadh cheana astaíochtaí CO₂ a laghdú (rud a dhíspreagann bearta a thabhairt isteach go luath chun astaíochtaí CO₂ a laghdú) agus cruthaítear deacrachtaí maidir leis an sprioc a bhaineann le hiontrálaithe nua ar an margadh a shainmhíniú.

Is cosúil nach bhfuil cuair áirgiúlachta ar a bhfuil claontaí níos ísle, i.e. cuair 0 % go 40 %, chomh hoiriúnach céanna do LCVanna is atá do ghluaisteáin phaisinéirí. Is é an fáth leis sin gurb é an cás i gcás gluaisteán paisinéirí go bhfuil níos mó tábhachta ag baint le saobhdhreasachtaí chun meáchan a mhéadú ar mhaithe le sprioc nach bhfuil chomh dian céanna a ghnóthú. Úsáidtear feithiclí tráchtála éadroma chun earraí a iompar, agus dá bhrí sin, níl na dreasachtaí céanna i gceist chun iad a dhéanamh níos troime. Chomh maith leis sin, ní gnách athruithe sa mhargadh LCV a bheith faoin tionchar céanna ag dreasachtaí amhail sócúlacht agus breis compoird. Is féidir a bhaint mar thátal, dá bhrí sin, go bhfuil an baol a bhaineann le saobhdhreasachtaí in LCVanna an-teoranta, agus gur féidir claonadh níos airde ná an claonadh sin a úsáidtear i gcás gluaisteán paisinéirí a chur i bhfeidhm.

Tá sé léirithe ag comparáid a rinneadh idir athraithigh an chlaonta d'fheidhmeanna (teorainneacha) na roghanna uile go bhfuil an méadú ar an meánphraghas miondíola atá ualaithe ar dhíolacháin in aghaidh gach feithicle níos ísle do luachanna níos airde ar an gclaonadh, cé nach bhfuil an difríocht idir na meánchostais an-suntasach. Tá an dáileadh is cothroime den mhéadú ar phraghas miondíola le feiceáil idir claontaí 100 % agus 120 %. Cé nach bhfuil mórán baoil ann go gcuirfeadh saobhdhreasachtaí méadú ar mhais na bhfeithiclí ar mhaithe le spriocanna nach bhfuil chomh dian céanna a chruthú do LCVanna, áfach, is dóchúla é go gcruthófaí na coigeartuithe sin le claonadh 120 % ná le **claonadh 100 %**.

Le cois na hanailíse a rinneadh le linn an mheasúnaithe iarmharta ar CO₂ ó ghluaisteáin phaisinéirí, tugtar aird ar na hathruithe (méadú ar mhais) a d'fhéadfadh tarlú amach anseo i margadh na bhfeithiclí tráchtála éadroma. Má shocraítear **an méadú uathrialaitheach maise** (AMI) ag leibhéal atá níos airde ná 0 % méadaíonn an costas a bhaineann leis an meánspríoc a bhaint amach agus bíonn sé níos deacra ag monaróirí áirithe a spriocanna a bhaint amach. I ngeall nach bhfuil dóchúlacht mhór ann go méadóidh mais na LCVanna, meastar, dá bhrí sin, gurb é méadú uathrialaitheach maise 0 % an méadú is oiriúnaí don earnáil sin feithiclí.

Is é an tátal a bhí ar an anailís ar chost-éifeachtúlacht na roghanna ar an ngearrliosta (paraiméadar áirgiúlachta bunaithe ar mhais), i gcás AMI 0 %, go bhfuil an sprioc laghdaithe astaíochtaí 175 g/km d'fheithiclí tráchtála éadroma éifeachtach don tsochaí ó thaobh costais de (i.e. costais dhiúltacha ar an lacáiste) ag claonadh 60 % agus ag claonadh 100 % araon. Éiríonn na costais don tsochaí diúltach freisin ag praghsanna ola sa réimse idir 50 agus 54 €/bbl nó os a chionn. Is beag difríocht idir an dá rogha ó thaobh costais don tsochaí agus ó thaobh costais ar lacáiste CO₂. Tá an méid foriomlán CO₂ a choigltéar beagán níos ísle sna roghanna sin a bhfuil dáta tosaigh níos déanaí (2013-2015) i gceist leo, i ngeall ar an moill a bhaineann leis an sprioc a chur chun feidhme. Dá mba rud é go laghdódh praghas an bhreosla faoina leath, léiríonn an anailís ar íogaireacht phraghas an bhreosla go mbeadh na costais ar lacáiste do ghás ceaptha teasa deimhneach do chlaonadh 60 % agus do chlaonadh 100 % faoi seach (€12.9 - €15.7 in aghaidh an tona de choibhéis CO₂) mar nach gcealódh an choigilt i mbreosla na costais cheannacháin níos airde ina n-iomláine. Mar sin féin, fiú sa chás mífhabhrach sin, tá siad laistigh de réimse phraghas scéim trádála astaíochtaí an AE agus tá siad inchomparáide leis na costais ar lacáiste do ghluaisteáin mar a léirítear sa mheasúnú iarmharta ar CO₂ ó ghluaisteáin.

4.2. Iarmhairtí sóisialta

Léirigh an measúnú ar na costais don tsochaí go gcúiteodh an choigilt i mbreosla thar shaolré na feithicle an t-ardú ar phraghas miondíola na feithicle.

Níl súil go mbeidh tionchar suntasach ar chúrsaí fostaíochta ag an rialachán maidir le CO₂ ó LCVanna. Bheadh na hiarmhairtí a d'fhéadfadh a bheith ann cosúil leis na hiarmhairtí sin a bhfuil súil leo ó ghluaisteáin phaisinéirí, áfach, mar nach bhfuil sna feithiclí tráchtála éadroma ach 10 % den mhargadh feithiclí, agus bheadh sciar na fostaíochta níos ísle dá réir.

Níl an t-éileamh ar fheithiclí tráchtála éadroma chomh solúbtha céanna leis an éileamh ar ghluaisteáin phaisinéirí. Má tharlaíonn méadú ar an bpraghas miondíola de thoradh na reachtaíochta, ní bheadh súil ach le tionchar imeallach faoi bhun 1 % ar dhíolacháin LCVanna faoi 2020 i gcomparáid leis an mbunchás, agus laghdú faoi bhun 2.7% ar an éileamh ar LCVanna faoi 2030.

4.3. Iarmhairtí comhshaoil

Is timpeall 67-77 milliún tona é an meánlaghdú ar astaíochtaí don tréimhse 2010-2020 i **rogha 1**, agus tá níos mó coigilte le déanamh ag claonadh 100 %. Is é timpeall 60 milliún tona an laghdú CO₂ a bhainfí amach le **rogha 2** sa bhliain 2020. Is é an chúis leis an difríocht idir an dá rogha go mbainfear amach an sprioc 175 g/km níos déanaí i **rogha 1** ná i rogha 2.

Má thugtar isteach **sprioc fhadtéarmach** sa réimse 125-160 g/km in 2020, sa bhreis ar an sprioc ghearrthéarmach, cruthaítear coigilt charnach 59-82 Mt de choibhéis CO₂ ó 2010 go 2020, ag brath ar an gcás a roghnaítear (i.e. meascán de spriocanna fadtéarmacha agus de spriocanna gearrthéarmacha) agus 247-342 Mt de choibhéis CO₂ idir na blianta 2010 agus 2030.

Tá laghdú ar astaíochtaí gáis cheaptha teasa ó LCVanna i rogha 2 sa bhliain 2020 cothrom a bheag nó a mhór le timpeall 4 % den iarracht iomlán laghdúcháin faoi na

cinntí ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le hiarracht na mBallstát a n-astaíochtaí gáis cheaptha teasa a laghdú chun gealltanais laghdaithe gáis cheaptha teasa an Chomhphobail a shásamh go dtí 2020. Tá an laghdú sin níos ísle ná 4.4 % i rogha 1 mar go gcuirtear an sprioc chun feidhme níos déanaí. Má thugtar isteach an sprioc fhadéarmach méadaítear go 5-6 % an sciar sin den iarracht nach mbaineann leis an scéim trádála astaíochtaí ó fheithiclí tráchtála éadroma.

5. COMPARÁID IDIR NA ROGHANNA

5.1. Comparáid idir an dá rogha

	Rogha 1 Áirgiúlacht bunaithe ar mhais Spriocbhliain - 2012 Claonadh: 60 % - 100 %	Rogha 2 Áirgiúlacht bunaithe ar mhais Spriocbhliain – 2013-2015 Claonadh: 60 % - 100 %
Iarmhairtí comhshaoil (i.e. laghduithe CO₂)	☺ 67 - 77 Mt de choibhéis CO ₂ go 2020	☺ Ar a laghad timpeall 60 Mt CO ₂ go 2020
Meánchostas comhlíonta (tugtha mar mhéadú coibhneasta ar phraghas miondíola do chlaonadh 60% - 100%)	5.4% - 5.8% ar gach feithicil Bheadh an costas a bhainfeadh leis an sprioc seo a ghnóthú an-chosúil don dá dháta tosaigh má ghlactar le méadú AMI 0 %	
	7.9% - 8.3% ar gach feithicil Costas níos airde i ngeall ar an ngá AMI 1.5 % a chúiteamh	9.5% - 9.9% ar gach feithicil Costas níos airde i ngeall ar an ngá AMI 1.5 % a chúiteamh
Éifeachtúlacht costais	☺ 13.5 – 10.2 €/tona de choibhéis CO ₂	☺ Timpeall 13.5 €/tona de choibhéis CO ₂
Iarmhairtí eile eacnamaíocha (neodracht iomaíochais san áireamh)	☺ Claonadh 60 %: bheadh sé níos deacra ag roinnt de na monaróirí a dhéanann feithiclí móra (aicme III) na spriocanna faoi seach a bhaint amach. Claonadh 100 %: dáileadh níos cothroime costais ar mhonaróirí éagsúla agus costas comhlíonta níos ísle ar an meán don tionscal.	☺/☺ Tá an rogha seo cosúil le rogha 1 ó thaobh claonadh agus costas de. Tugann sé níos mó ama do na monaróirí, áfach, iad féin a chur in oiriúint do cheanglais na reachtaíochta.

	Rogha 1 Áirgiúlacht bunaithe ar mhais Spriocbhliain - 2012 Claonadh: 60 % - 100 %	Rogha 2 Áirgiúlacht bunaithe ar mhais Spriocbhliain – 2013-2015 Claonadh: 60 % - 100 %
	Dáta tosaigh 2012: an-dúshlánach agus ní fhágann sé dóthain agat ionscanta ag na monaróirí a dtimthriall táirgeachta a chur in oiriúint.	
Iarmhairtí eile eacnamaíocha – tionchar ar ghnólachtaí, GBManna san áireamh	 Is iad na gnólachtaí tráchtála, GBManna san áireamh, is mó a úsáideann feithiclí tráchtála éadroma. Tá glansochair ann d'oibreoir na feithicle ag an dá chlaonadh.	 Tá glansochair ann d'oibreoir na feithicle ag an dá chlaonadh. Tugann rogha 2 glansochair d'oibreoir na feithicle in aghaidh gach feithicle san ord céanna is atá i rogha 1.
Iarmhairtí sóisialta (fostaíocht)	 Is dócha go gcruthófaí níos mó fostaíochta feadh an tslabhra luacha i ngeall ar an mbreisluach níos airde (cosúil le héifeachtaí ón rialachán CO ₂ /gluaisteáin). Meastar nach mbeadh ach tionchar dochrach an-bheag ar fad ar dhíol feithiclí nua: -0.69 % go – 1.33 %	 Is dócha go gcruthófaí níos mó fostaíochta feadh an tslabhra luacha i ngeall ar an mbreisluach níos airde (cosúil le héifeachtaí ón rialachán CO ₂ /gluaisteáin). Meastar nach mbeadh ach tionchar dochrach an-bheag ar fad ar dhíol feithiclí nua: timpeall -1 %.

Is dealraitheach gurb é **rogha 2 an rogha is fearr** ag glacadh le **AMI 0 %** agus **claonadh 100 %** ar an gcuar áirgiúlachta. Thabharfadh an dáta tosaigh atá sa réimse idir 2013 agus 2015 níos mó ama do na monaróirí an rialachán a shásamh, ach bheadh coigilt CO₂ níos airde i gceist le dátaí níos luaithe. Ba cheart an phréimh i leith astaíochtaí iomarcacha a bheith socraithe ag leibhéal an chostais imeallaigh ar lacáiste € 120/g chun comhlíonadh a áirithiú. Mar fhocal scoir, bheadh an sprioc fhadtéarmach **135 g/km faoi 2020** inchomparáide leis an sprioc 95 g/km a socraíodh i gcomhair astaíochtaí ó ghluaisteáin phaisinéirí agus ba cheart an sprioc sin a thabhairt ar aghaidh mar chéim bhreise san iarracht laghdú a dhéanamh.