Rialachán F1 558340 DT maidir le feithiclí dhá nó trí roth agus cuadrothair
Achoimre Feidhmiúcháin

AN COIMISIÚN EORPACH

An Bhruiséil, 4.10.2010
SEC(2010) 1151

DOICIMÉAD INMHEÁNACH OIBRE AN CHOIMISIÚIN

Doiciméad a ghabhann leis an

Togra le haghaidh
RIALACHÁIN Ó PHARLAIMINT NA hEORPA AGUS ÓN gCOMHAIRLE
maidir le feithiclí dhá nó trí roth agus cuadrothair a fhormheas agus faireachas margaidh a dhéanamh orthu

Achoimre feidhmiúcháin ar an Measúnú Iarmharta

Ní chuireann an achoimre feidhmiúcháin seo ceangal ach ar na ranna sin de chuid an Choimisiúin a raibh baint acu lena hullmhú agus tá sí gan dochar d'fhoirm aon chinnidh dheiridh a d'fhéadfadh an Coimisiún a dhéanamh.

Príomh-Ard-Stiúrthóireacht: Ard-Stiúrthóireacht na Fiontraíochta agus na Tionsclaíochta

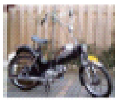
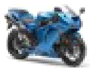
Clár Oibre an Choimisiúin, 2010

Uimhir thagartha i gClár Pleanála an Choimisiúin: 2010/ENTR/02

{COIM(2010)542 leagan deireanach}
{ SEC(2010) 1152}

ACHOIMRE FEIDHMIÚCHÁIN
Cúlra

Cuimsíonn an téarma 'feithiclí de chatagóir L' raon leathan cineálacha feithiclí dhá, trí agus ceithre roth, e.g. móipéidí dhá agus trí roth, gluaisrothair dhá agus trí roth agus gluaisrothair le taobhchairr. Samplaí d'fheithiclí ceithre roth de chatagóir L, ar a dtugtar 'cudarothair' freisin, is ea cuaid bhóthair a úsaidtear ar bhóithre poiblí agus mioncharranna.

Catagóir	Ainm na feithicle	Feithiclí ionadaíocha	Catagóir	Ainm na feithicle	Feithiclí ionadaíocha
L1e	Móipéid		L5e	Trírothaigh chumhachtaithe	
L2e	Móipéid trí roth		L6e	Cuadrothair éadroma	
L3e	Gluaisrothar		L7e	Cuadrothair throma	
L4e	Gluaisrothar le taobhcharr				

Figiúr 1: Feithiclí a chumhdaíonn an Treoir Réime 2002/24/CE.

Tá trí phríomh-fho-earnáil i margadh na bhfeithiclí de chatagóir L. Tá 'feithiclí cumhachtaithe dhá roth' (PTW) ar an gceann is mó; áirítear leis sin rothair, móipéidí, scútair agus gluaisrothair cumhachtaithe. Dar le Eurostat, tá thart ar 30 milliún feithicil san iomlán in úsáid faoi láthair. In 2007, bhí 2.7 milliún feithicil i margadh na bhfeithiclí PTW san Eoraip, iompórtálcha san áireamh. In 2006 bhí láimhdeachas EUR 34.1 billiún ag an earnáil PTW agus bhí 159 100 duine fostaithe inti.

In 2008, bhí 12 000 duine fostaithe in earnáil na bhfeithicilí uile thír-raoin (ATVanna) agus bhí láimhdeachas EUR 2bhilliún inti dar leis an ATVEA, cumann an tionscail. Thart ar 595 000 ATVanna a cláraíodh san AE an bhliain sin.

In 2008 b'ionann earnáil na mioncharranna san AE, earnáil nach raibh ach monaróirí beaga agus meánmhéide ann, agus 340 000 feithicil, i.e. 1.1 % de chabhlach na bhfeithiclí de chatagóir L. Tá margadh níos forbartha sa Fhrainc, sa Spáinn agus san Iodáil. Díoladh 35 000 feithicil san iomlán in 2007. In 2008 bhí thart ar 200 duine fostaithe ag ceannaire margaidh an domhain agus tháirg sé 13 500 feithicil in aghaidh na bliana, 1 500 feithicil leictreach san áireamh (200–300 feithicil fóntais). Is minic a bhíonn monaróirí mioncharranna bunaithe i réigiúin nach bhfuil gréasán tionsclaíoch forbartha iontu. Os a choinne sin, tá gréasán casta comhpháirtithe ag brath ar thionscal na mioncharranna, tionscal ar a mbraitheann 20 000 post san Eoraip.

Is i dTreoir 2002/24/CE (an 'Treoir Réime') atá na ceanglais maidir le cineálcheadú feithiclí nua de chatagóir L leagtha amach faoi láthair. Ina theannta sin, tá sraith treoracha ann dá dtagraítear sa Treoir Réime agus ina bhfuil ceanglais theicniúla mhionsonraithe.

Mar chuid den athbhreithniú ar an reachtaíocht reatha, rinneadh comhairliúchán poiblí idir an 22 Nollaig 2008 agus an 27 Feabhra 2009 chun tuairimí na gcumann, na gcuideachtaí agus na n-údarás poiblí a fháil maidir le príomhghnéithe na mbeart atá beartaithe maidir le feithiclí de chatagóir L a chineálcheadú. Iarradh ar na geallsealbhóirí a dtuairimí a chur in iúl, go háirithe maidir le ceisteanna conspóideacha, lena n-áirítear feistiú córas coscánaithe frithghlasa ar PTWanna a bheith éigeantach, teorainneacha astaíochta leasaithe le haghaidh gach feithicil de chatagóir L, agus feithiclí a athchatagórú ina bhfochatagóirí níos feiliúnaí. Rinneadh na tuairimí a fuarthas a achoimriú i dtuarascáil[1] a foilsíodh ar shuíomh gréasáin an Choimisiúin.

Rinneadh dhá staidéar in 2008 agus in 2009 ar an tionchar eacnamaíoch, sóisialta agus comhshaoil a bheadh ag moltaí maidir le cineálcheadú feithiclí de chatagóir L. D'ullmhaigh an comhlacht TRL tuarascáil amháin ar bhearta sábháilteachta a d'fhéadfaí a dhéanamh[2] agus ar an reachtaíocht atá ann faoi láthair maidir le feithiclí

[1] http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.
[2] http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_new_measures_l_category.pdf.

de chatagóir L a shimpliú. Sa tuarascáil eile, a d'ullmhaigh Ollscoil Thessaloniki[3], pléadh bearta comhshaoil le haghaidh feithiclí de chatagóir L. Cuireadh an dá thuarascáil sin san áireamh sa mheasúnú iarmharta. Is ar an dá thuarascáil sin a bunaíodh na meastacháin chainníochtúla ar chostais is tairbhe, agus, amach ó na costais ar na hardchórais choscánaithe, mheas na geallsealbhóirí go raibh na meastacháin sin iontaofa cruinn. Rinne an ACEM, an cumann Eorpach um thionscal na ngluaisrothar, roinnt beart a mholadh, lena n-áirítear bearta maidir le gnéithe comhshaoil agus sábháilteachta d'fheithiclí de chatagóir L féachaint aghaidh a thabhairt ar roinnt cúiseanna imní a bhaineann le cúrsaí comhshaoil agus sábháilteachta agus a sainaithníodh sna tuarascálacha thuasluaite.

1. SAINIÚ NA FAIDHBE

Tá an Coimisiún tar éis roinnt mórábhair imní a shainaithint a bhaineann leis na forálacha reatha maidir le cineálcheadú feithiclí nua de chatagóir L:

– castacht an chreata dlí faoi mar atá sé faoi láthair;
– leibhéal astaíochtaí agus an cion méadaitheach d'astaíochtaí iomláin ó iompar de bhóthar (iomlán atá ag laghdú) atá sa leibhéal sin;
– gnéithe den tsábháilteacht;
– gan creat dlí a bheith ann le haghaidh teicneolaíochtaí nua.

1.1. Castacht an chreata dlí faoi mar atá sé faoi láthair

Cuireadh in iúl don Choimisiún go bhfuil an creat dlí le haghaidh feithiclí de chatagóir L róchasta agus go bhféadfaí, dá bhrí sin, é a shimpliú agus é a chomchuibhiú ar bhonn idirnáisiúnta.

Bíonn costais bhreise gan chall ar na húdaráis náisiúnta a bhfuil sé de chúram orthu an Treoir Réime a chur chun feidhme agus iad ag iarraidh oibriú faoin gcreat casta dlí seo.

Ní mór d'fheithicl de chatagóir L sraith ceanglas atá le fáil i roinnt treoracha ar leith a chomhlíonadh. Tá baint ag an Treoir Réime le 13 threoir theicniúla, ar treoracha iad a leasaíodh le 21 treoir leasaitheach chun dul chun cinn teicniúil a chur san áireamh.

Ina theannta sin, tá tagairtí i roinnt de na treoracha sin do rialacháin agus do chaighdeáin a chuirtear i bhfeidhm ar fud na cruinne, e.g. iad sin a ghlacann an UNECE[4], ar rialacháin agus caighdeáin iad atá faoi réir athraithe. I ndeireadh na dála, tá easpa soiléireachta dlí agus rialála ann i ngeall ar na cineálacha díchosúla rialacháin lena rialaítear cineálcheadú feithiclí de chatagóir L. Próiseas trom atá sa nuashonrú nach mór a dhéanamh ar na rialacháin sin agus bíonn costais bhreise ar riarthóirí agus lucht an tionscail i ngeall air.

Is fada ó shuarach atá na costais atá ar na húdaráis phoiblí, is mar sin a bheidh mura dtiocfaidh athrú ar an scéal. I bhfianaise mheastachán costas sé Bhallstát, meastar gur EUR 3,1 milliún an costas carnach a iompróidh na 27 Ballstát idir 2009 agus 2020. Ní laghdóidh an t-ardchostas sin, agus is dócha go dtiocfaidh méadú air, mura ndéanfar simpliú chun deireadh a chur le bearta atá imithe i léig agus chun castacht a laghdú.

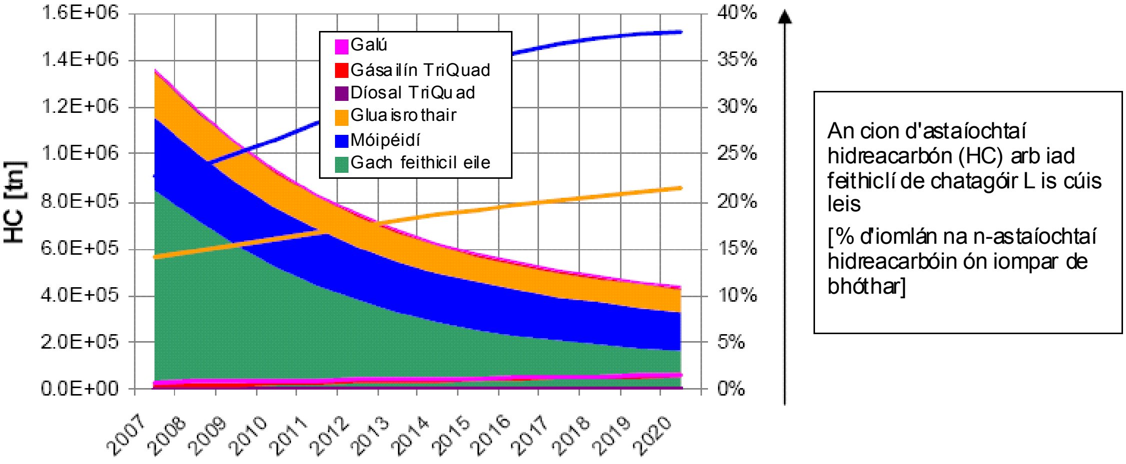
1.2. Ardleibhéal astaíochtaí

Eisíonn feithiclí de chatagóir L fotháirgí neamh-inmhianaithe amhail truailleáin aeir thocsaineacha agus gáis cheaptha teasa. Meastar go bhfuil astaíochtaí galaithe ó stóráil agus seachadadh breosla tocsaineach freisin. Is eol, nó meastar, gur cúis ailse agus cúis fadhbanna tromchúiseacha sláinte eile iad truailleáin thocsaineacha aeir amhail hidreacarbóin áirithe, e.g. máchailí atáirgthe nó breithe. D'fhéadfadh sé freisin gur truailleáin aeir is cúis le fadhbanna eile comhshaoil amhail báisteach aigéadach nó toitcheo.

Fágfaidh caighdeáin astaíochtaí Euro 5 agus 6 a thabhairt isteach le haghaidh carranna paisinéara agus Euro VI le haghaidh feithiclí troma, fágfaidh sé go dtiocfaidh méadú ar an gcion astaíochtaí as feithiclí de chatagóir L amach anseo. Mar shampla, meastar go méadóidh iomlán na hidreacarbón galaithe agus na hidreacarbón sceite in astaíochtaí arna astú ag feithiclí de chatagóir L ó 38% go 62% d'iomlán na n-astaíochtaí hidreacarbón arna astú ag earnáil an iompair de bhóthar ina hiomláine faoi 2021, mura ndéanfar bearta breise. Is é is cúis leis sin, go príomha, laghduithe móra a bheith tagtha ar astaíochtaí hidreacarbón i gcatagóirí eile iompair de bhóthar. Tá móipéidí ar cheann de na feithiclí is mó maidir le hastaíochtaí hidreacarbón cheana, agus creidtear gur uathasan a thiocfaidh 38% d'iomlán na n-astaíochtaí hidreacarbón faoi 2020.

---

3 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_measures_motorcycle_emissions.pdf.
4 http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf.



Figiúr 2: an t-athrú, i gcás feithiclí de chatagóir L, ar an gcion absalóideach agus ar an gcion coibhneasta d'astaíochtaí hidreacarbóin, mura ndéanfaí aon athrú ar an mbeartas[5].

Tá an cion de CO a astaíonn feithiclí de chatagóir L an-ard cheana féin, agus creidtear go n-ardóidh sé ó 20% go 36% d'iomlán astaíochtaí earnáil an iompair de bhóthar faoi 2020. I roinnt cathracha i ndeisceart na hEorpa, bíonn toirmeasc ar PTWanna laethanta teo samhraidh nuair atá alarám maidir le deannach mín ann, chun astaíochtaí cáithníneacha ro-arda a chosc. Ós rud é nach ionann feithiclí de chatagóir L agus ach 3 % d'iomlán míleáiste an iompair de bhóthar, meastar go bhfuil astaíochtaí truailleáin na bhfeithiclí sin ró-ard.

Is in 2002 a glacadh an creat reatha dlí lena rialaítear astaíochtaí as feithiclí de chatagóir L. Tháinig athrú mór ar an teicneolaíocht ó shin. I ngeall ar an éagsúlacht mhór atá ann ó thaobh na dteicneolaíochtaí ar an margadh a bhaineann le tógáil, dearadh agus tiomáint feithiclí, tá an creat reatha dlí as dáta.
Níl sna gáis cheaptha teasa neamhthocsaineacha a astaíonn PTWanna, e.g. CO_2, ach cuid bheag d'iomlán astaíochtaí an iompair de bhóthar. Mar sin féin, ní léir don ghnáth-thomhaltóir an bhfuil feithicil breosla-éifeachtúil agus cé mhéad CO_2 a astaíonn sí, ós rud é nach bhfuil aon cheanglais lipéadaithe ina leith ann (murab ionann is cás na gcarranna paisinéara). Chun an tomhaltóir a chur ar an eolas ar bhealach soiléir cruinn comhchuibhithe, tá gá le sonraí tomhais atá oibiachtúil, e.g. astaíochtaí CO_2 agus ídiú breosla a thomhas i dtástáil a léiríonn cineálcheadú, rud a d'fhéadfaí a úsáid mar scéim lipéadaithe ina dhiaidh sin. An ceanglas cineálcheadaithe is gá chun go gcinnfidh an monaróir na sonraí sin, níl sé éigeantach faoi láthair i gcás feithiclí de chatagóir L; is cúis imní sin.

Ós rud é nach bhfuil aon cheanglais mharthanachta sa Treoir Réime d'fhéadfadh astaíochaí as seanfheithiclí dul i bhfad thar na teorainneacha tar éis 20 000 km tiomána. Déantar marthanacht a thomhas trí astaíochtaí feithiclí 'aoisithe' agus comhábhar a n-astaíochtaí iar-chóireála a thastáil tar éis, i gcás gluaisrothar mar shampla, 50 000 km, sula gcuirtear feithicil ar an margadh, faoi mar is gá don mhonaróir a léiriú do na húdaráis chineálcheadaithe. Tá na ceanglais sin i bhfeidhm cheana i dtíortha eile (Stáit Aontaithe Mheiriceá, an tSín, an Téalainn, an Téaváin agus Singeapór) agus tá feidhm acu maidir le catagóirí eile feithiclí bóthair san AE (carranna, trucailí).

Ar deireadh, d'fhéadfadh feithicil ghlan iompú ina feithicil ard-truailliúcháin má theipeann ar chomhpháirt nó ar chóras a rialaíonn astaíochtaí nó má mheathann sé/sí. Fágann sé sin:

- gur gá a chur in iúl don tiománaí trí, mar shampla, solas táscaire mífheidhme, nach bhfuil córas nó comhpháirt bhunriachtanach de chuid na feithicle ag feidhmiú de réir a sonraíochta teicniúla, nó gur theip ar an gcóras nó ar an gcomhpháirt sin;

- gur gá faisnéis dhiagnóiseach chaighdeánaithe a bheith ar fáil agus gá teacht furasta a bheith uirthi. Féadann an córas diagnóiseach ar bord an fhaisnéis sin a chur ar fáil sa chaoi is go bhféadfar an fheithicil a dheisiú ar bhealach éifeachtach éifeachtúil;

- gur gá rochtain a bheith ar fhaisnéis faoi dheisiú agus faoi chothabháil a d'ullmhaigh monaróir na feithicle. Ar an drochuair níl an rochtain sin ach ag garáistí deisiúcháin oifigiúla faoi láthair; níl rochtain uirthi ag déileálaí neamhspleácha ná ag uinéirí feithiclí. Is fadhb an méid sin ní amháin ó thaobh na hiomaíochta de ach ó thaobh astaíochtaí ard-truailliúcháin agus cúrsaí sábháilteachta de freisin.

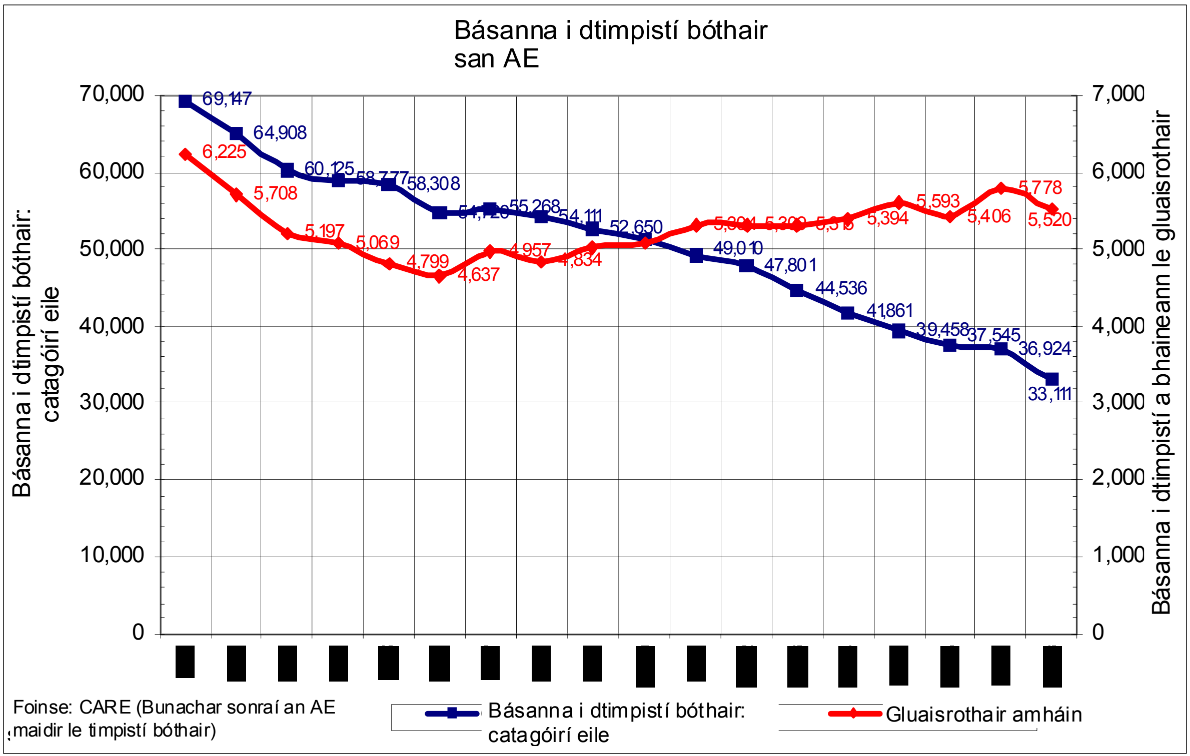
---

5 N.B. Cuimsíonn 'gach feithicil eile' carranna paisinéara, veaineanna seachadta, trucailí agus busanna. Foinse: tuarascáil Ollscoil Thessaloniki. Ais ingearach (ar clé): HC = astaíochtaí hidreacarbóin; 2.0E+05 = 200 000, 1.0E+06 = 1 000 000, 1 t = 1000 kg. Ais ingearach (ar dheis): an cion d'fheithiclí de chatagóir L mar % d'iomlán na n-astaíochtaí hidreacarbón ón iompar de bhóthar.

1.3. Líon mór básanna ar na bóithre agus baol sábháilteachta

Is mó seans go bhfaighidh tiománaithe feithiclí de chatagóir L bás nó go ngortófar go dona iad i dtimpistí bóthair ná aon dream eile. Ar meán, tá an ráta báis in aghaidh an mhilliúin chiliméadair arna thaisteal 18 n-oiread níos mó ná i gcás carranna paisinéara. In 2006, rinne feithiclí de chatagóir L 2 % de líon na gciliméadar a taistealaíodh, ach ba 16 % de líon na mbásanna ar na bóithre iad in 25 Ballstát an AE (ETSC, 2007). Ina theannta sin, cé gur tháinig laghdú mór ar líon na mbásanna agus ar líon na ngortuithe tromchúiseacha le roinnt blianta anuas i gcás roinnt cineálacha feithiclí, níor tháinig aon athrú ar na figiúirí sin i gcás feithiclí de chatagóir L, agus go deimhin tháinig méadú beag orthu.

In **2008 bhásaigh** 5 520 úsáideoir feithicilí cumhachtaithe dhá roth i dtimpistí bóthair. Ina theannta sin, meastar go bhfuil líon na **ngortuithe tromhchúiseacha idir 5.5 agus 13 oiread níos airde** ná líon na mbásanna (30 000–72 000 úsáideoir). D'fhéadfadh líon na **lag-ghorthuithe**, figiúr is deacair a ríomh, a bheith idir **12 agus 28 oiread níos airde** (66 000–155 000 úsáideoir) in 27 Ballstát an AE.



Figiúr 3: Básanna úsáideoirí gluasrothar i dtimpistí bóthair san AE

D'fhéadfadh cur isteach ar an inneall pléisiúr na tiomána agus feidhmíocht an innill a mhéadú, ach cruthófar níos mó astaíochtaí truailleáin agus ídeofar níos mó breosla de thoradh air. Lena chois sin, má mhéadaítear feidhmíocht an innill méadaítear uasluas na feithicle (rud atá mídhleathach) thar chumas chomhpháirteanna eile na feithicle; ní bhíonn na coscáin chomh héifeachtach céanna agus ba cheart dóibh a bheith, mar shampla. Feithicil atá contúirteach don úsáideoir agus don chomhshaol araon an toradh a d'fhéadfadh a bheith air sin. Is i ngeall air sin atá bearta frith-chur isteach sa Treoir Réime reatha maidir le móipéidí agus gluaisrothair ísealchumhachta. I ngeall ar innill a rialaítear go leictreonach a bheith á n-úsáid in ionad inneall a rialaítear go meicniúil, áfach, agus i ngeall ar úsáid cineálacha eile tiomána a bheith ag méadú (e.g. innill leictreacha nó hibrideacha), d'fhéadfadh sé nach bhfuil na bearta reatha éifeachtach a thuilleadh, nó d'fhéadfadh sé go bhfuil siad imithe i léig cheana féin.

Is é is mioncharr ann feithicil ceithre roth ag a bhfuil feidhmíocht agus mais theoranta. Is é an deacracht a bhaineann leis na feithiclí seo go bhféadfadh sé go mbeadh an tuairim ag lucht a n-úsáide gurb ionann an leibhéal sábháilteachta gníomhaí agus éighníomhaí atá ag mioncharranna agus atá ag carranna paisinéara. Fágann uasluas íseal agus dearadh na bhfeithiclí sin, mar aon le ceanglais chineálcheadaithe maidir leo nach bhfuil chomh dian céanna, áfach, nach bhfuil an tuairim sin ceart. Is cúis imní dá bhrí sin, an leibhéal íseal sábháilteachta atá ag mioncharranna i gcomparáid leis an leibhéal atá ag carranna paisinéara.

Cúis eile imní maidir le sábháilteacht is ea gur minic a úsáidtear cuaid a ceapadh le haghaidh úsáide easbhóthair (ATVanna) ar bhóithre poiblí. Faoi mar a thugann ainm na bhfeithicle sin le fios, tá siad ceaptha le haghaidh úsáide easbhóthair. San Eoraip, áfach, is ionann is dosheachanta gan dul ar bhóithre poiblí agus iad ag taisteal idir bealaí easbhóthair. D'fhéadfaí úsáid ATVanna ar na bóithre an tsábháilteacht a chur i mbaol ós rud é go bhfuil ardchumas luasghéaraithe acu agus meáchanlár ard iontu, nithe a d'fhéadfadh rolladh a bhaint as an bhfeithicil agus í ag dul thar choirnéal. Chun an tiomáint a éascú ar dhromchlaí easbhóthair, ní fheistítear

difreálach ar acastóir na bhfeithiclí sin, rud ar gné bhunúsach sábháilteachta é den tiomáint ar bhóithre poiblí atá faoi dhromchla crua. I roinnt cathracha san AE tá toirmeasc ar a n-úsáid ar chúiseanna sábháilteachta.

Síleann tomhaltóirí go bhfuil breoslaí gásacha amhail gás nádúrtha comhbhrúite, gás peitriliam leachtaithe agus hidrigin contúirteach agus go gcuireann siad an tsábháilteacht i mbaol, cé nach ndéanann siad a oiread céanna díobháil don chomhshaol. D'fhéadfadh sé nach bhfuil teicneolaíocht na hidrigine forbartha a dóthain lena húsáid i bhfeithiclí de chatagóir L.

1.4. Gan aon chreat dlí le haghaidh teicneolaíochtaí nua

Le deich mbliana anuas tháinig forás sciobtha ar theicneolaíocht feithiclí de chatagóir L. Is moille i bhfad, áfach, a athraíodh an reachtaíocht a bhaineann leis an réimse seo, agus is é an toradh atá air sin nach bhfuil an catagórú feithiclí oiriúnach a thuilleadh i gcás feithiclí áirithe agus go bhfuil roinnt beart ann nach bhfuil feiliúnach a thuilleadh. Faoi láthair, is faoin gcatagóir chéanna a thig cuaid bhóthair, cuaid easbhóthair agus mioncharranna, i.e. L7e agus tá siad go léir faoi réir na gceanglas céanna. Ach tá cuaid agus mioncharranna chomh héagsúil sin lena chéile ó thaobh dearaidh de go bhfuil ceanglais shonracha dlí ag teastáil ag gach ceann acu má tá siad le bheith sábháilte agus má tá siad le caighdeáin oiriúnacha chomhshaoil a chomhlíonadh. Faoi láthair, ní thig rothair leictreacha ísealchumhachta (níos lú ná 250 W agus suas le 25 km/h) faoin gcreat dlí. Ní amháin sin, ach tá níos mó tóra ar fud an AE ar rothair atá níos cumhachtaí (suas le 1 000 W). Faoi láthair, is mar mhóipéid a aicmítear na rothair sin (os cionn 250 W, níos tapúla ná 25 km/h). Ciallaíonn sé sin go gcaithfidh na rothair sin na ceanglais chineálcheadaithe maidir le feithiclí ina bhfuil inneall dócháin a chomhlíonadh; ní oireann sé sin d'fheithicil atá go hiomlán faoi thiomáint leictreach.

2. COIMHDEACHT

Sular bunaíodh cineálcheadú AE d'fheithiclí de chatagóir L, bhí rialacháin i bhfeidhm ar leibhéal na mBallstát. Ba mhinic nárbh ionann an reachtaíocht a ghlac na Ballstáit agus bhíodh ar mhonaróirí a bhíodh ag díol ar mhargaí éagsúla an táirgeacht agus an tástáil a athrú de réir an Bhallstáit a raibh siad ceaptha lena haghaidh, próiseas a bhí costasach agus fadálach. Dá bhrí sin, bac ar thrádáil a bhí sna rialacha éagsúla náisiúnta sin agus ba rud é a d'imir drochthionchar ar an margadh inmheánach.

Ba ghá, dá bhrí sin, caighdeáin a ghlacadh ar leibhéal an AE, go háirithe chun déileáil le cúiseanna imní a bhí ann ar fud an AE maidir le cúrsaí sábháilteachta agus drochthionchar an truaillithe aeir ar an gcomhshaol. Féadann na Ballstáit féin leibhéil arda astaíochtaí a shrianadh ar bhonn áitiúil sna cathracha trí bhearta a dhéanamh, ach is fadhb thrasteorann astaíochtaí ina n-iomláine. Ní féidir dul i ngleic leis an gcúis sin imní ach le bearta comhchuibhithe atá bailí ar fud an AE. Tá an méid sin fós bailí sa lá atá inniu ann agus tá gá le bearta ar leibhéal an AE chun ilroinnt an mhargaidh inmheánaigh a sheachaint agus chun leibhéal ard comhionann cosanta ar fud na hEorpa a áirithiú.

Buntáiste eile a bhainfidh le reachtaíocht de chuid an AE is ea go bhféadfaidh monaróirí tairbhe a bhaint as barainneachtaí scála a bhuí le ceanglais chomhchuibhithe dlí: mar shampla, beidh táirgí oiriúnach do mhargadh na hEorpa ina iomláine agus ní bheidh aon ghá le cineálcheadú náisiúnta i ngach uile Bhallstát. Beidh tomhaltóirí thuas leis i ngeall ar phraghsanna níos ísle, óir brúfaidh iomaíocht uile-AE na praghsanna síos.

3. CUSPÓIRÍ AN TIONSCNAIMH DE CHUID AN AE

Is iad is cuspóirí don tionscnamh an creat reatha dlí a **shimpliú**, féachaint le **sciar níos lú agus níos comhréirí d'iomlán na n-astaíochtaí** ón iompar de bhóthar a bhaint amach, agus **sábháilteacht** feithiclí nua atá ag teacht ar an margadh **a mhéadú**.

Is é an aidhm shonrach ó thaobh **simpliú** de cur chuige rialála nach bhfuil chomh casta céanna a bhaint amach chun éifeachtúlacht a áirithiú, chun nach gcuirfear am amú, chun gur fusa athruithe a dhéanamh i bhfianaise dul chun cinn teicniúil, chun nach macasamhlófar caighdeáin idirnáisiúnta atá leagtha síos cheana, agus chun nach mbeidh ar na geallsealbhóirí dul i ngleic le roinnt sraitheanna de cheanglais éagsúla a bhaineann leis an ábhar céanna.

Is iad na haidhmeanna sonracha ó thaobh **astaíochtaí** de féachaint chuige, ar a laghad, nach dtiocfaidh méadú ar an sciar sin d'iomlán na n-astaíochtaí ón iompar de bhóthar a thagann as feithiclí de chatagóir L, i gcomparáid leis na leibhéil atá ann faoi láthair, nó más féidir é, iad a laghdú i gcomhréir leis an úsáid fhírinneach a bhaintear astu nó leis an míleáiste iomlán, i gcomparáid le catagóirí eile feithiclí bóthair. Seans gur gá aghaidh a thabhairt ar astaíochtaí galaithe freisin.

Is é iad na haidhmeanna sonracha ó thaobh **sábháilteachta** de féachaint le laghduithe chomh mór céanna ar líon na ndaoine a ghortaítear agus a mharaítear i dtimpistí bóthair sa chás seo a bhaint amach agus a baineadh amach i gcineálacha eile iompair de bhóthar, ag úsáid mar thagarmharc an laghdú leanúnach ar na figiúirí a bhaineann le carranna paisinéara ó bhí 2000 ann, chun timpistí a mhaolú chun ionas go gcuirfear cosc ar lag-ghortuithe agus gortuithe tromchúiseacha a oiread is féidir, agus féachaint leis an mbearna idir líon na

ndaoine a ghortaítear agus a mharaítear go fírinneach agus na líonta atá leagtha síos mar spriocanna sábháilteachta meántéarma agus fadtéarma a chúngú.

Ar deireadh, ba cheart roinnt forbairtí sa teicneolaíocht a chur san áireamh sna ceanglais dlí atá ann ar leibhéal an AE sa chaoi is nach mbeidh ar lucht an tionscail táirge a chineálcheadú ach aon uair amháin agus sa chaoi is go bhféadfaidh siad, ina dhiaidh sin, táirgí a chur ní amháin ar mhargadh inmheánach an AE ach i dtíortha a thograíonn rialacháin de chuid an UNECE a chur i bhfeidhm freisin.

4. OSAMHARC AR NA ROGHANNA BEARTAIS AGUS AR NA ROGHANNA TOSAÍOCHTA A nDEARNADH MEASÚNÚ ORTHU

Rinneadh measúnú ar roinnt roghanna i gcás gach ceann de na cuspóirí (tá dath gorm ar na roghanna tosaíochta):

An reachtaíocht de chuid an AE atá ann cheana a shimpliú	*(1) Gan athrú ar an mbeartas;* (2) Na treoracha atá ann faoi láthair a aisghairm agus líon beag rialachán a chur ina n-áit; *(3) Treoir Réime 2002/24/CE atá ann faoi láthair agus a bearta chur chun feidhme a athmhúnlú.*
Bearta a bhaineann leis an gcomhshaol: bearta nua nó leasaithe maidir le feithiclí nua a chineálcheadú	**Roghanna beartais maidir le teorainneacha nua astaíochtaí:** *(1) Gan bearta a dhéanamh;* *(2) Teorainneacha nua astaíochtaí maidir le móipéidí L1e: timthriall tástála R47 le fuarthosú agus fachtóir ualaithe 30% (fuar);* (3) an moladh a rinne tionscal na ngluaisrothar (sa ghearrthéarma go dtí an fadtéarma); *(4) Bearta nua bunaithe ar an teicneolaíocht is fearr dá bhfuil ann;* (5) Teorainneacha nua do gach feithicil de chatagóir L atá coibhéiseach i dtéarmaí absalóideacha le Euro 5 le haghaidh carrannna paisinéara (fadtéarma).
	Timthriall leasaithe Tástála Domhanda do Ghluaisrothair (WMTC) a úsáid i gcás gach feithicle de chatagóir L: (1) Gan aon athrú; (2) An Timthriall leasaithe Tástála Domhanda do Ghluaisrothair (WMTC) a úsáid i gcás gach feithicle de chatagóir L.
Bearta comhshaoll: bearta nua nó leasaithe maidir le feithiclí nua a chineálcheadú, ar lean	**Ceanglais chineálcheadaithe maidir le hastaíochtaí CO_2 a thomhas agus maidir le hídiú breosla a chinneadh agus a thuairisciú** ***(1)*** *Gan aon athrú*; (2) Tabhairt isteach ceanglas cineálcheadaithe maidir le hastaíochtaí CO2 a thomhas agus maidir le hídiú breosla a chinneadh agus a thuairisciú.
	Tástáil agus luachanna teorantacha maidir le hastaíochtaí galaithe: *(1) Gan aon athrú;* *(2) innill insteallta breosla a chur in ionad gach innill bhreosla atá ann faoi láthair;* (3) Tástáil agus luachanna teorantacha maidir le hastaíochtaí galaithe d'fhonn rialú ar astaíochtaí galaithe a áirithiú i gcás gach feithicil de chatagóir L.
	Ceanglais mharthanachta: *(1) Gan aon athrú;* (2) An meath laghdaithe go 10 % le linn saolré úsáide agus eachtarshuíomh líneach i gcás míleáistí níos airde; *(3) Méadú 60% ar an saolré fónta, i.e. coibhéiseach leis an méadú i gcás carranna paisinéara ar imeacht dóibh ó Euro 3 (80 000 km) go Euro 5 (160 000 km)*
Bearta a bhaineann leis an gcomhshaol: bearta nua chun astaíochtaí ó fheithiclí atá in úsáid a rialú	**Tástáil agus luachanna teorantacha maidir le comhréireacht feithiclí atá in úsáid (IUC):** (1) Gan aon athrú; *(2) nós imeachta IUC éigeantach i gcás gach gluaisrothar Euro 3.*
	Córais dhiagnóiseacha ar bord agus rochtain ar fhaisnéis faoi dheisiú: *(1) Gan aon athrú (gan córais OBD a thabhairt isteach agus/ná rochtain ar fhaisnéis faoi dheisiú);* *(2) Córais OBD atá cosúil leo sin a úsáidtear i gcarranna paisinéara (OBD Eorpach), lena n-áirítear córas monatóireachta ar éifeachtúlacht an chatalaígh agus ar loic an adhaint. Forálacha maidir le rochtain ar fhaisnéis faoi dheisiú agus faoi chothabháil, faoi mar atá i gcás carranna paisinéara;* (3) Úsáid a bhaint as an teicneolaíocht is fearr dá bhfuil ar fáil: monatóireacht ar mhion-mhífheidhmiú (e.g. seiceáil ar shláine na gciorcad) (OBD 1) i gcás gach feithicle de chatagóir L, gan monatóireacht ar éifeachtúlacht an chatalaígh. Forálacha maidir le rochtain ar fhaisnéis faoi dheisiú agus faoi chothabháil, faoi mar atá i gcás carranna paisinéara.

Bearta sábháilteachta: bearta cineálcheadaithe maidir le feithiclí nua	**Feistiú córais ardchoscánaithe a bheith éigeantach:** ***(1)*** *Gan aon athrú;* ***(2)*** *Córais frithghlasa a fheistiú ar gach PTW;* (3) Córas frithghlasa a fheistiú ar gach PTW ag a bhfuil toilleadh sorcóra[6] > 125cm3 agus ardchórais choscánaithe (córais choscánaithe chomhcheangailte agus/nó córais choscánaithe frithghlasa) a fheistiú ar ghluaisrothair ag a bhfuil toilleadh sorcóra idir 50 cm^3 et 125 cm^3 . **NÓ** (4) Feistiú ardchóras coscánaithe ar ghluaisrothair a chomhlíonann critéir feidhmíochta cheadúnas tiomána A2[7]. Feistiú córas coscánaithe **frithghlasa** ar gach gluaisrothar de chatagóir L3e a bheith éigeantach; *(5) An tionscal a fhéin-rialú.*
	Bearta frith-chur isteach: **(1)** Gan aon athrú; (2) Caibidil 7 de Threoir 97/24/CE a aisghairm; bearta frith-chur isteach atá imithe i léig. (3) Bearta nua frith-chur isteach.
	Teorainn chumhachta 74 kw ar ghluaisrothair (1) Gan aon athrú; (2) Aisghairm na rogha atá ag na Ballstáit cumhacht a theorannú go 74 kW ; (3) Teorainn chomhchuibhithe 74 kW a leagan síos; **(4)** Teorainn mhalartach a úsáid, e.g. cóimheas cumhacht le mais.
Catagórú níos fearr feithiclí de chatagóir L	**Cineálacha feithiclí amhail rothair leictreacha, trírothaigh (L5e) agus cuadrothair (catagóirí L6e agus L7e) a athchatagórú:** ***(1):*** *Gan aon athrú ar an mbeartas;* ***(2):*** *Cuadrothair, rothair leictreacha, agus trírothaigh a eisiamh ón gCreat-Rialachán;* ***(3):*** *Filleadh ar bhunbhrí na reachtaíochta maidir le mioncharranna;* ***(4):*** *An reachtaíocht a fheabhsú trí cheanglais nua maidir le mioncharranna a chur léi, ar cheanglais iad a bheadh bunaithe ar na ceanglais maidir le carranna;* (5): Na catagóirí feithiclí a bheachtú trí fhochatagóirí sonracha a thabhairt isteach in L1e, L5e, L6e agus L7e. Ceanglais nua/leasaithe a chur isteach le haghaidh na bhfochatagóirí seo.
	Ceanglais shonracha le haghaidh feithiclí de chatagóir L7e ***(1):*** *Gan aon athrú ar an mbeartas;* (2): ATVanna a eisiamh ón gCreat-Rialachán agus ceanglais nua sábháilteachta agus astaíochtaí a thabhairt isteach maidir le cuadrothair bhóthair (cuaid bhóthair agus mioncharranna); ***(3):*** *An chatagóir L7e atá ann cheana a choimeád agus ceanglais nua sábháilteachta a thabhairt isteach i gcás gach cuadrothar;* ***(4):*** *Catagóirí nua a chruthú in L7e ina mbeadh ceanglais shonracha maidir le cuadrothair bhóthair agus easbhóthair.*
	Ceanglais shonracha maidir le breoslaí agus cineálacha tiomána malartacha *(1) Gan aon athrú (ar an leibhéal náisiúnta);* (2) Reachtaíocht ar leibhéal an AE trí chatagórú níos beachtaithe feithiclí mar aon le bearta sonracha i gcás cineálacha éagsúla feithiclí agus teicneolaíochtaí tiomána.

Tábla 1: Osamharc ar na roghanna beartais a ndearnadh measúnú orthu agus ar na roghanna beartais tosaíochta

5. MEASÚNÚ AR NA HÉIFEACHTAÍ AGUS CONCLÚIDÍ

Rinneadh measúnú ar na roghanna ó thaobh an méid a d'éascóidís bhaint amach na gcuspóirí. Sna cásanna sin ina raibh sonraí ar fáil, rinneadh anailís cháilíochtúil agus chainníochtúil ar gach rogha beartais. I gcásanna eile, ní dhearnadh ach anailís cháilíochtúil chun éifeachtaí eacnamaíocha, comhshaoil agus sóisialta gach rogha a mheas. Ar deireadh, cuireadh buntáistí agus míbhuntáistí gach rogha i gcomparáid ó thaobh éifeachtachta, éifeachtúlachta, agus comhleanúnachais. Seo thíos príomhéifeachtaí na roghanna tosaíochta:

5.1. An reachtaíocht de chuid an AE atá ann cheana a shimpliú

Rogha tosaíochta 2: Na treoracha atá ann faoi láthair a aisghairm agus líon beag rialachán a chur ina n-áit; ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo:*** buntáistí do na húdaráis náisiúnta chineálcheadaithe, e.g.: **(1)** tar éis infheistíocht tosaigh a dhéanamh, laghdóidh costas an chórais rialála, **(2)** ní gá trasuí a dhéanamh agus laghdóidh costais aistriúcháin. Meastar go sábhálfaidh na húdaráis náisiúnta, idir 2009 agus 2020,

[6] Baineann an figiúir 125 cm^3 leis na tairseacha i dTreoir 2006/126/CE (athmhúnlú na Treorach maidir le Ceadúnais Tiomána) maidir le haicme A1: gluaisrothair ag a bhfuil toilleadh sorcóra nach mó ná 125 cm^3, ag a bhfuil cumhacht nach mó ná 11 kW agus ina bhfuil cóimheas cumhacht le meachán nach mó ná 0.1 kW/kg.

[7] Tairseacha ó Threoir 2006/126/EC (athmhúnlú na Treorach maidir le Ceadúnais Tiomána), aicme A2: 1) cumhacht nach mó ná 35 kW 2) ag a bhfuil cóimheas cumhacht le meachán nach mó ná 0.2 kW / kg agus 3) nár díorthaíodh ó fheithicil ag a bhfuil a dhá oiread cumhachta.

EUR 1,12 milliún i gcomparáid le costais an *status quo.* Buntáistí don tionscal, gnóthais bheaga agus mheánmhéide san áireamh, agus buntáistí do thomhaltóirí: **(3)** caighdeánú dearaidh chomhpháirteanna agus feithiclí, rud a mbeidh barainneachtaí scála agus praghsanna níos ísle don tomhaltóir de thoradh air. Ní rabhthas in ann na buntáistí airgeadais don tionscal agus do thomhaltóirí a chainníochtú.

5.2. Bearta a bhaineann leis an gcomhshaol: bearta nua nó leasaithe maidir le feithiclí nua a chineálcheadú

5.2.1. Roghanna beartais maidir le teorainneacha nua astaíochtaí

Rogha tosaíochta 3: an moladh a rinne lucht thionscal an ghluaisrothair sa ghearrthéarma–meántéarma (2014–2017) agus rogha 5 (teorainneacha astaíochtaí Euro 5 le haghaidh carranna paisinéara) san fhadtéarma ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo:*** **(1)** laghdú ar astaíochtaí ó fheithiclí nua idir 2009 agus 2020: CO (-16 %), HC (-15 %), PM (-37 %), agus NOx (-27 %); **(2)** an meastachán is cruinne ar an gcostas iomlán a iompróidh an tionscal idir 2009 agus 2020: EUR 7,6 milliún.

5.2.2. An timthriall tástála saotharlainne maidir le hastaíochtaí

Rogha tosaíochta 2: Timthriall leasaithe Tástála Domhanda do Ghluaisrothair (WMTC) a úsáid i gcás gach feithicle de chatagóir L, ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo***: **(1)** barainneachtaí scála do mhonaróirí a dhíolann feithiclí de chatagóir L ar fud na cruinne – d'fhéadfadh sé go laghdófar na praghsanna a íocann tomhaltóirí dá bharr sin; **(2)** ionsamhlú níos fearr de na fíordhálaí tiomána; **(3)** níos mó trédhearcachta do thomhaltóirí, rud a ligfidh dóibh cineálacha éagsúla feithiclí a chur i gcomparáid ó thaobh ídiú breosla, astaíochtaí CO_2 agus astaíochtaí truailleáin (HC, CO agus NOx).

5.2.3. Cineálcheadú maidir le hastaíochtaí CO_2 agus ídiú breosla, lipéadú feithiclí;

Rogha tosaíochta 2: Ceanglas cineálcheadaithe chun astaíochtaí CO_2 agus ídiú breosla a chinneadh agus a thuairisciú, agus chuige sin amháin.

Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo: **(1)** faisnéis oibiachtúil do thomhaltóirí faoi na fíorleibhéil astaíochtaí CO_2 agus ídithe breosla chun gur fusa dóibh cinneadh a dhéanamh agus iad ag iarraidh feithicle atá níos éifeachtúla ó thaobh breosla de a cheannach; **(2)** feidhmíocht na feithicle a bheith níos trédhearcaí ó thaobh éifeachtúlacht bhreosla de laistigh de chatagóir L (L1e–L7e), rud a fhágfaidh gur fusa modhanna éagsúla iompair a chur i gcomparáid; **(3)** méadú beag ar na costais a bhfuiltear ag súil leo – ar chúrsaí iomaíochta sa mhargadh a bhraitheann cé acu a thogróidh an tionscal an costas seo a iompar nó a chur ar an tomhaltóir.

5.2.4. Tástáil agus luachanna teoranntacha maidir le hastaíochtaí galaithe

Rogha tosaíochta 3: Tástáil agus luachanna teorantacha maidir le hastaíochtaí galaithe i gcás feithiclí de chatagóir L. ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo:*** **(1)** laghdú mór eile thart ar 2 800 t ar astaíochtaí galaithe HC (féach freisin 5.2.1) ó PTWanna faoi 2020; **(2)** An meastachán is fearr ar an gcostas a iompróidh monaróirí i gcás PTWanna: EUR 513 milliún.

5.2.5. Ceanglais mharthanachta

Rogha tosaíochta 2: ní sháróidh an meath 10 % le linn shaolré fónta na feithicle (e.g.12 000 km i gcás móipéidí de chatagóir L1e, 50 000 km i gcás gluaisrothar de chatagóir L3e), agus eachtarshuíomh líneach á úsáid i gcás míleáistí níos airde. ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo:*** **(1)** laghduithe measta ar astaíochtaí faoi 2020 sna 15 Bhallstát de chuid an AE: HC: 12500 t,; CO: 75500 t; agus NOx: 3400 t; **(2)** caighdeáin níos fearr feithiclí i ngeall ar comhpháirteanna a bhaineann le hastaíochtaí a bheith níos marthanaí, e.g. tiontairí catalaíocha; **(3)** dá mbeadh costais níos airde a bhaineann le comhlíonadh ar na monaróirí seans go gciallódh sé sin go n-ardódh na praghsanna a íocann tomhaltóirí, ach ní rabhthas in ann meastachán a dhéanamh ar an gcostas sin.

5.3. Bearta a bhaineann leis an gcomhshaol bearta nua chun astaíochtaí ó fheithiclí atá in úsáid a rialú

5.3.1. Tástáil agus teorainneacha maidir le comhréireacht feithiclí atá in úsáid:

Rogha tosaíochta 1: gan aon athrú. ***Éifeacht a bhfuiltear ag súil leo:*** **(1)** meastar go bhfuil sé dodhéanta ar chúiseanna praiticiúla.

5.3.2. Córas diagnóiseach ar bord agus rochtain ar fhaisnéis faoi dheisiú

Rogha tosaíochta 3: an teicneolaíocht is fearr is féidir a úsáid: monatóireacht ar mhion-mhífheidhmiú (e.g. seiceáil ar shláine na gciorcad) (OBD 1) i gcás gach feithicle de chatagóir L (L1e–L7e), gan monatóireacht ar éifeachtúlacht an chatalaígh ná ar loic an adhaint; forálacha maidir le rochtain ar fhaisnéis faoi dheisiú agus faoi chothabháil, faoi mar atá i gcás carranna paisinéara. ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo:*** **(1)** tionchar i bhfad níos lú a bheith ag mion-mhífheidhmiú ar an gcomhshaol; **(2)** faisnéis chaighdeánaithe faoi mhífheidhmithe a bheadh ar fáil do dheisitheoirí neamhspleácha, rud a laghdódh costais agus an méid ama a bheadh ag teastáil chun mífheidhmithe a dhiagnóisiú; **(3)** OBD a úsáid mar mhalairt ar thástálacha ar ghás astaithe le linn rialaithe tráthrialta theicniúil, más infheidhme, faoi mar atá i gcás carranna paisinéara; **(4)** ní

bheadh ar mhonaróirí ach méid beag airgid sa bhreis a infheistiú sa teicneolaíocht (bogearraí agus crua-earraí) ós rud é go bhfuil gnéithe de OBD I le fáil go forleathan sa tionscal (ach níor caighdeánaíodh go fóill iad).

5.4. Bearta sábháilteachta maidir le feithiclí nua a chineálcheadú

5.4.1. Feistiú córais ardchoscánaithe a bheith éigeantach

Rogha tosaíochta 3: córas frithghlasa a fheistiú ar gach PTW ag a bhfuil toilleadh sorcóra[6] > 125cm^3 agus ardchórais choscánaithe (córais choscánaithe chomhcheangailte agus/nó córais choscánaithe frithghlasa) a fheistiú ar ghluaisrothair ag a bhfuil toilleadh sorcóra > 50 cm^3 agus ≤ 125 cm^3;

<u>NÓ</u>

Rogha tosaíochta 4: feistiú ardchóras coscánaithe ar ghluaisrothair a chomhlíonann critéir feidhmíochta cheadúnas tiomána A2; feistiú córas coscánaithe frithghlasa ar gach gluaisrothair de chatagóir L3e a bheith éigeantach.

Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo: **(1)** laghdú mór ar bhásanna agus ar ghorthuithe i dtimpistí bóthair; an meastachán is fearr ar an laghdú fadtéarmach (2011–2021) ar bhásanna: ***<u>5332;</u>*** **(2)** an meastachán is fearr ar an gcostas a iompróidh an tionscal idir 2011 agus 2021: EUR 3,46 billiún; **(3)** an meastachán is fearr ar an tairbhe don tsochaí i ngeall ar líon na mbásanna a laghdú: EUR 4,54 billiún; líon níos lú gortuithe tromchúiseacha a bheith ann: EUR 1,4–3,3 billiún; líon níos lú lag-ghortuithe: EUR 184–409 billiún; **(5)** an meastachán is cruinne costais is tairbhe maidir le cosc timpistí idir 2011 agus 2021: 2.4 – 3.2; an meastachán is fearr costais is tairbhe maidir le líon níos lú taismeach idir 2011 agus 2021: 2.0 – 2.6

5.4.2. Bearta frith-chur isteach:

Rogha tosaíochta 3: bearta nua frith-chur isteach. ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo:*** **(1)** cosc a chur ar dhrochéifeachtaí cur isteach amhail méadú ar ídiú breosla, ar thorann, agus ar astaíochtaí CO_2 ; **(2)** na drochéifeachtaí eacnamaíocha gearrthéarmacha a d'fhéadfadh a bheith ann do sholáthróirí iar-mhargaidh áirithe a sholáthraíonn trealamh agus seirbhísí chun modhnuithe áirithe a dhéanamh ar theicneolaíocht reatha feithiclí, ar bhealach a d'imreofaí drochthionchar ar an gcomhshaol.

5.4.3. Teorainn chumhachta 74 kw ar ghluaisrothair

Rogha tosaíochta 2: aisghairm na rogha atá ag na Ballstáit cumhacht a theorannú go 74 kW. ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo:*** **(1)** gan laghdú mór ar an leibhéal sábháilteachta ina iomláine; **(2)** laghdú ar an ualach atá ar mhonaróir feithiclí.

5.5. Catagórú níos fearr feithiclí de chatagóir L

5.5.1. Cineálacha feithiclí amhail rothair leictreacha agus cuadrothair áirithe a athchatagórú.

Rogha tosaíochta 5: Fochatagóirí áirithe a thabhairt isteach. Ceanglais nua/leasaithe a chur isteach i gcás na bhfochatagóirí seo. ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo:*** **(1)** d'fhéadfadh costas aonuaire a bhaineann le breis comhréireachta a bheith ar mhonaróirí; **(2)** an córas rialála a bheith níos leanúnaí; **(3)** feabhsuithe ó thaobh sábháilteachta, torainn, CO_2, astaíochtaí truailleáin agus ídiú breosla.

5.5.2. Ceanglais shonracha maidir le feithiclí de chatagóir L7e (cuadrothair)

Rogha tosaíochta 2: fochatagóir nua a chruthú i gcás cuad bóthair agus mioncharranna. ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo:*** **(1)** d'fhéadfadh costas a bhaineann le breis comhréireachta a bheith ar mhonaróirí i gcás cuadrothar bóthair, mar shampla, ó tharla go gcaithfeadh feithiclí critéir leasaithe a chomhlíonadh **(2)** an córas rialála a bheith níos leanúnaí agus níos comhleanúnaí; **(3)** feabhsuithe a theacht ar chuadrothair bhóthair agus ar mhioncharranna ó thaobh sábháilteachta, torainn, CO_2, astaíochtaí truailleáin agus ídiú breosla; **(4)** tiocfaidh ATVanna faoin Treoir Innealra a fhad a bhaineann le bearta sábháilteachta agus faoin Treoir maidir le hInnealra Soghluaiste Neamhbhóthair a fhad a bhaineann le bearta comhshaoil.

Ar an drochuair, ní raibh an dara rogha ann ach Rogha 4 (i.e. catagóir L7e a fhoroinnt i ina trí fhochatagóir mar seo: L7A: cuaid bhóthair; L7B: cuaid easbhóthair nó ATVanna; agus L7C: mioncharranna), rogha ag a raibh an tosaíocht ar dtús, a chur as an áireamh ó tharla nach gcumhdaíonn an Rialachán nua ach feithiclí bóthair nó feithiclí atá cláraithe lena n-úsáid ar bhóithre poiblí agus ó tharla gur deacair idirdhealú atá cruinn a dhóthain a dhéanamh idir ATVanna agus cuaid bhóthair ar bhonn critéar dearaidh is doiligh agus is costasach a mhodhnú.

5.5.3. Ceanglais shonracha maidir le breoslaí gásacha malartacha agus cineálacha tiomána malartacha (leictreach, hibrideach)

Rogha tosaíochta 2: reachtaíocht ar leibhéal an AE trí chatagórú níos beachtaithe feithiclí mar aon le bearta sonracha i gcás cineálacha éagsúla feithiclí agus teicneolaíochtaí tiomána. ***Na héifeachtaí a bhfuiltear ag súil leo:*** **(1)** breoslaí gásacha go ginearálta: buntáistí comhshaoil e.g. astaíochtaí níos ísle ábhair cháithnínigh, hidreacarbóin neamh-mheatáin agus CO, agus leibhéil astaíochtaí NOx atá cosúil leis na leibhéil atá ann faoi láthair; **(2)** an reachtaíocht a shimpliú trí bhearta níos feiliúnaí a thabhairt isteach agus ceanglais atá imithe i léig nó nach bhfuil gá leo a thuilleadh a bhaint; **(3)** an fhéidearthacht caighdeáin idirnáisiúnta (CEN / UNECE) a úsáid. Measadh nach raibh teicneolaíocht hidrigine forbartha a dhóthain tráth na hanailíse (2009) lena húsáid ar fheithiclí cumhachtaithe dhá roth.

6. MONATÓIREACHT AGUS MEASTÓIREACHT

6.1. An reachtaíocht atá ann cheana ar leibhéal an AE a shimpliú

Ba cheart do na Ballstáit measúnú a dhéanamh ar na nithe a leanas lena áirithiú gurb amhlaidh a simplíodh an reachtaíocht atá ann cheana ar leibhéal an AE: na heochair-pharaméadair a úsáideadh chun an anailís a dhéanamh; an líon leasuithe riachtanacha ar na treoracha ábhartha gach bliain; na costais reatha atá ar na Ballstáit a bhaineann le hoibriú an chórais atá ann faoi láthair; líon na gcineálcheaduithe gach bliain; an méid ama a glacadh chun na hathruithe rialála, na dearaidh feithicle agus an caighdeánú a chur chun feidhme; líon na gcruinnithe grúpaí maidir le caighdeáin theicniúla; costais taistil agus líon na ndaoine a d'fhreastal orthu. Ní mór aiseolas ó lucht an tionscail agus ó na geallsealbhóirí a áireamh sa mheasúnú seo.

6.2. Bearta comhshaoil maidir le cineálcheadú feithiclí

Trí bliana tar éis dó a bheith curtha chun feidhme den chéad uair, ba cheart don Choimisiún athbhreithniú a dhéanamh ar an gcreat dlí nua féachaint an bhfuil na toimhdí agus na leibhéil astaíochtaí a ríomhadh le samhaltú ag luí leis an scéal mar atá go fírinneach. Ba cheart a thabhairt le fios san athbhreithniú sin freisin an bhfágfadh feithiclí leictreacha a chur chun cinn go laghdófaí an leibhéal díréireach astaíochtaí ó fheithiclí de chatagóirí L ar a bhfuil inneall dócháin feistithe. Ina theannta sin, ba cheart measúnú a dhéanamh ann ar an ngá atá le forálacha maidir le hastaíochtaí taobh amuigh den timthriall nuair a bheidh 2020 thart i gcás feithiclí ar a bhfuil innill den sórt sin feistithe. Ba cheart rogha tosaíochta 5 a dhearbhú le staidéar ar an tionchar ar an gcomhshaol. Beidh gá le tuilleadh monatóireachta agus meastóireachta arna déanamh ag na Ballstáit tar éis na tréimhse a bheidh rogha 3 i bhfeidhm agus lena linn.

6.3. Bearta sábháilteachta maidir le feithiclí nua a chineálcheadú

D'fhonn monatóireacht a dhéanamh ar an tionchar a bheadh ag aon athrú ar an reachtaíocht, ba cheart do na Ballstáit monatóireacht a dhéanamh ar líon na mbásanna agus na ngorthuithe i dtimpistí a bhaineann le gluaisrothair, agus b'fhearr na staitisticí sin a ullmhú de réir thoilleadh innill an ghluaisrothair, an trealamh a bhí feistithe air agus catagóir cheadúnas tiomána an úsáideora. Laghdaíodh caighdeán an mheasúnaithe iarmharta seo i ngeall ar gan aon sonraí iontaofa i leith timpistí neamh-mharfacha a bheith le fáil, rud a d'fhág nach raibh an dara rogha ach dul i muinín toimhdí. D'fhéadfaí na toimhdí sin a fhíorú agus na hathruithe atá beartaithe a mheas ar bhealach níos cruinne ach sonraí iontaofa a fháil. Is beag faisnéise a bhí le fáil ar chostas agus ar éifeachtúlacht córas coscánaithe comhcheangailte. Dá mbeadh sonraí ann ó staidéir cosúil leo sin a rinneadh ar chórais choscánaithe frithghlasa, is iontaofa a bheadh an éifeacht shóisialta mheasta ar cosc timpistí.

6.4. Feithiclí de chatagóir L a chatagórú níos fearr

Tá go leor neamhchinnteachta ann i gcónaí i dtaca le costais thábhachtacha sa phróiseas formheasa agus i dtaca le héifeachtaí sábháilteachta agus comhshaoil na roghanna atá beartaithe. Ba cheart monatóireacht a dhéanamh orthu sin agus ba cheart don Choimisiún agus do na Ballstáit tuilleadh sonraí a fháil chun go ndéanfar measúnuithe ar éifeachtaí níos beaichte. Tá gá le sonraí níos mionsonraithe maidir le timpistí chun faisnéis i leith sábháilteachta cuadrothar a sholáthar agus chun go bhféadfar éifeacht aon bhearta a mheasúnú. D'fhéadfaí monatóireacht níos éifeachtaí a dhéanamh ar impleachtaí sábháilteachta bearta a dhéanfar amach anseo ach feithiclí de chatagóir L1e, L6e agus L7e a chatagórú ar bhealach níos sonraí.