



AN COIMISIÚN EORPACH

An Bhruiséal 1.12.2011
SEC(2011) 1444 leagan deireanach

DOICIMÉAD INMHEÁNACH OIBRE DE CHUID AN CHOIMISIÚIN

Achoimre ar an measúnú tionchair

a ghabhann leis an doiciméad

**Togra le haghaidh Rialacháin ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle
maidir le rialacha comhchoiteanna do leithroinnt sliotán in aerfoirt an Aontais Eorpaigh
(Athmhúnlú)**

{COIM(2011) 827 leagan deireanach}
{SEC(2011) 1443 leagan deireanach}

1. AN FHADHB A SHAINIÚ

1.1. Leithroinnt nach barrmhaith agus úsáid sliotán aerfort

1. In 2009, d'éitil 800 milliún paisinéir as aerfoirt san EU a raibh fadhbanna aitheanta i ndáil le brú tráchta ag baint leo. Dhéileáil na 15 aerfort is mó le breis agus a leath den aerthrácht paisinéirí san Eoraip. Tá 5 aerfort de chuid an AE ar na 25 aerfort is mó ar domhan maidir le líon iomlán na bpaisinéirí lena bpléann siad. Faoi láthair sáraíonn an t-éileamh an cumas an lá ar fad nó an chuid is mó de i Londain Heathrow, Londain Gatwick, Páras Orly, Milano Linate, Düsseldorf agus Frankfurt, aerfoirt inar déileáladh le 200 milliún gluaiseacht paisinéara in 2009. Is mó freisin an t-éileamh ná an cumas le linn na mbuaicuireanta i roinnt aerfort eile (e.g. Amstardam Schiphol, Maidrid Barajas, Páras Charles de Gaulle). Is mó an t-éileamh a thiofadh feasta ná an bonneagar nua a chuirfear ar fáil, agus mar sin géaróidh ar an gcúngach tráchta.
2. Dá bhrí sin tá sé riachtanach an leas is éifeachtaí is féidir a bhaint as cumas na n-aerfort mar atá sé. Is furasta a aithint ar an gcóras leithdháilte sliotán a úsáidtear faoi láthair san AE nach aon bharrchóras é i gcomhthéacs na n-aerfort nach leor a gcumas.
3. De bharr na meastóireachta a rinneadh ar chur chun feidhme an Rialacháin reatha, tháinig roinnt fadhbanna chun solais, ar féidir iad a rangú in dhá phríomhchatagóir: sa chéad chás de, na deacrachtaí a bhaineann le córas “riaracháin” reatha an AE agus, os a choinne sin, na deacrachtaí arb é an tsiocair atá leo nach mbaineann an córas leas as na buntáistí a bhaineann le meicníochtaí atá bunaithe ar an margadh.
 - 1.1.1. *Níl an córas riaracháin mar atá sé faoi láthair iomlán ann féin ná níor cuireadh chun feidhme go hiomlán é*
4. Ar an gcéad dul síos, níl *neamhspleáchas na gcomhordaitheoirí sliotán* ráthaithe mar ba cheart. I gcuid de na Ballstáit, d'fhéadfaí a thuiscint ar an struchtúr atá ar an gcóras comhordaithe go bhfuil teorainn le neamhspleáchas an chomhordaitheora, rud nár cheart go mbeadh aon amhras faoi. Ina theannta sin, *ní áirithíonn na comhordaitheoirí sliotáin trédhearcacht na sonraí sliotáin mar ba cheart.*
5. Sa dara háit, *níl an Rialachán Sliotán, mar atá sé faoi láthair, ag luí go hiomlán leis an gcóras rialála aerthráchta Eorpach atá le teacht (Aerspás Eorpach Aonair).* Mar shampla, is léir ar shamplaí praiticiúla a bhaineann le géarchéim an scamail luathreamháin agus géarchéim an tsneachta nach bhfuil an tAontas Eorpach faoi réir le plé lena leithéidí de chás.
6. Sa tríú háit, *níl riail an 80-20, ina leagtar síos nach mór don aerlíne úsáid a bhaint as sliotán ar feadh 80% den am in aon séasúr amháin ionas go dtabharfar an sliotán céanna di an bhliain dar gcionn sách dian.* Fiú amháin i gcuid de na haerfoirt ar a bhfuil an t-éileamh iomarcach, ní bhaintear aon leas as breis agus 10% de na sliotáin a leithroinnt. Ina theannta sin, i gcuid de na haerfoirt, de dheasca sraitheanna gearra sliotán, ní bhaintear leas éifeachtach as an gcumas, mar blocálann siad seo an cumas i mbuaicam an tséasúir agus cuireann siad bac ar sholáthar na seirbhísí ó cheann ceann na bliana.

7. Ar deireadh, ní bhaintear úsáid as an gcumas aerfoirt go léir, rud is féidir a aithint ar leibhéal *na haistabhartha déanaí sliotán*. Ar chúiseanna oibríochtúla, is iondúil gur mó líon na sliotán a iarrann na haerlínte ná a bhfuil gá acu leo dáiríre, ach tugann an fhianaise le fios go dtugtar cuid shuntasach de na sliotáin ‘iomarcacha’ seo ar ais don linn ródhéanach le gur féidir iad a leithroinnt ar iompróir eile. De bhreis air sin, *is mór idir na smachtbhannaí fhorchuireann na Ballstáit* maidir leis na cineálacha drochúsáide ar a leagtar pionós agus maidir lena mhinice a chuirtear i bhfeidhm iad.
- 1.1.1. *Níl an creat dlí i gcomhréir a thuilleadh leis an bhforbairt atá tagtha ar an margadh eitlíochta*
8. Faoin Rialachán, ceadaítear malartú sliotán idir na haerlínte ach níl sé soiléir ar féidir cúiteamh airgid nó cúiteamh de shórt eile a iarraidh. Ina theannta sin, cé nach gceadaítear díol agus ceannach na sliotán go sainráite sa Rialachán, ní thoirmisctear sé go sainráite iad ach an oiread.
9. D’fhéadfadh buntáistí a bheith ag baint leis an trádáil thánaisteach maidir le húsáid cumais. Mar sin féin, *níl sé soiléir go hiomlán cé mhéad trádáil thánaisteach a dhéantar* de dheasca easpa trédhearcachta. De bhreis air sin, ní cheadaítear in aerfoirt áirithe é, lena n-áirítear Páras Orly agus aerfoirt na Spáinne. Níl faisnéis le fáil faoi na *srianta conartha* a d’fhéadfadh a bheith ann i bhfoirm cúnant ina bhféadfaí coinníollacha a leagan ar an gceannaitheoir maidir le húsáid na sliotán seo, rud a fhágann gur deacair do na húdaráis iomaíochta anailís a dhéanamh ar na fadhbanna iomaíochta a d’fhéadfadh a bheith i gceist.
10. *Ina theannta sin, tá dhá shaghas constaice sa tslí ar iontrálaithe nua*: teorainneacha leis an rochtain ar an margadh agus le fairsingiú a ngnóthais. De bharr na tosaíochta stairiúla, *is deacair do na hiontrálaithe nua cur in aghaidh cheannasacht na n-aerlínte traidisiúnta atá i seilbh na sliotán cheana sna haerfoirt is mó cúngach*. Is beag an spreagadh atá ag sealbhóirí na sliotán iad seo a ghéilleadh, fiú amháin nuair a d’fhéadfadh iompróirí eile úsáid níos éifeachtúla a bhaint astu. Dá réir sin, sna haerfoirt is mó cúngach, bíonn an linn sliotán folamh nó geall leis. Nuair a bhíonn siad le fáil, is iondúil go mbronntar sliotáin ar an iliomad iompróirí, seachas ar iompróir is mó a d’fhéadfadh a bheith i riocht dul in iomaíocht níos éifeachtaí leis an bpríomhshealbhóir.
11. *Is leis na haerfoirt a bhaineann na fadhbanna a saináithníodh*, mar ní bhaintear úsáid éifeachtúil ná iomlán as cumas an aerfoirt. Ach téann siad i gcion go mór mór ar na *haerlínte*, mar bíonn teorainn leis an rochtain acu ar aerfoirt chúnga agus ní bhíonn teacht acu ar an sliotáin a úsáideann aerlínte eile go neamhéifeachtach. Fadhb freisin ag na haerlínte é nach ionann an tátal an bhaineann na comhordaitheoirí sliotán as an Rialachán, toisc nach bhfuil aon chinnteacht dlí acu faoi mar ba cheart an Rialachán a chur chun feidhme. Ar deireadh, is dona mar a théann iomaíocht, seirbhísí agus praghsanna nach bhfuil barmhaith i bhfeidhm ar na *tomhaltóirí*.

1.2. Anailís ar an gcoimhdeacht

12. *Tá an Rialachán Sliotán bunriachtanach le go bhfeidhmeodh an t-iompar aeir mar ba cheart*. Freagraítear leis do chuspóir Alt 90 agus Alt 91 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh. Toisc go bhfuil feidhm ag príonsabal na

coimhdeachta, ní mór údar maith a bheith le gníomhaíocht an AE maidir le leithroinnt na sliotán, mar chuid den chomhbheartas iompair aeir.

13. Sa chás seo, baineann an t-údar seo leis an *ngá atá ann a áirithiú go mbeidh rialacha comhionanna éifeachtúla ann ar fud na hEorpa* le go mbeidh machaire réidh le fáil ag na hoibreoírí go léir.
14. *Ag baint margaidh inmheánaigh aeriompair chirt amach dó*, ba cheart gurbh é breisluach an AE bearta a chur chun feidhme a chuireann staid na n-aerfort éagsúil san áireamh ach *lena n-áirithítear nach gcuirtear bac ar an iomaíocht idir na hoibreoírí*. D'fhéadfadh aon ghníomhaíocht aonair ag na Ballstáit dochar a dhéanamh don margadh inmheánach.

2. CUSPÓIRÍ THIONSCNAMH AN AE

15. Is é an cuspóir ginearálta atá leis an athbhreithniú ar an Rialachán Sliotán a áirithiú *go leithdháilfear agus go n-úsáidfear na sliotáin aerfoirt in aerfoirt chúnga mar is fearr is féidir*. Is iad seo na cuspóirí sonracha:

CS1. *A áirithiú go neartaítear leithroinnt agus úsáid na sliotán agus go gcuirtear chun feidhme an leithroinnt agus an úsáid sin go héifeachtach*

CS2. *Feabhas a chur ar iomaíocht chóir agus ar acmhainn iomaíochta na n-oibreoírí*.

Is féidir ansin na cuspóirí sonracha a aistriú ina gcuspóirí oibríochta. Maidir le CS1, áiríonn siad seo: an aistabhairt dhéanach a laghdú, úsáid na sliotán a mhéadú, agus mí-úsáid na sliotán a laghdú. Maidir le CS2: líon na n-iomaitheoirí ag a bhfuil punann sheasta sliotán a mhéadú, líon na bpaisinéirí a iompraítear agus na n-eitiltí a oibrítear ar bhonn an chumais chéanna aerfoirt a mhéadú, agus linn na sliotán a mhéadú.

3. ROGHANNA BEARTAIS

16. **Is é an chéad bheart is féidir a dhéanamh an Rialachán a aisghairm**, rud a d'fhágfadh gurbh iad Treoirlínte Sceidealaithe Domhanda an Chomhlachais Aeriompair Idirnáisiúnta, cód tionscail nach bhfuil feidhm dlí leis, an t-aon chód a d'fhéadfaí a chur chun feidhme maidir le leithroinnt sliotán san Eoraip. Aontaíonn na páirtithe leasmhara go léir gurb iontach an feabhas atá ar leithroinnt na sliotán san Eoraip de bharr na Rialacháin Sliotán agus gur chéim eile ar aghaidh iad na leasuithe air in 2004 lena áirithiú gur próiseas neodrach neamh-idirdhealaitheach é an próiseas leithdháilte. Mar sin cuireadh an rogha seo i leataobh.
17. Rogha beartais eile is ea **ábhar treorach** a chur ar fáil d'fhonn an Rialachán láithreach, Rialachán nach n-athrófaí, a chomhlánú. Ní bheadh an t-ábhar sin ceangailteach, rud a d'fhágfadh go mbeadh roinnt fadhbanna forghníomhaithe ann. Ach, an rud is tábhachtaí, ní fhéadfaí tabhairt faoi chuid mhaith de na príomhfhadhbanna a bhaineann le leithroinnt sliotán nach barrmhaith: *ní bheadh an treoir i gcomhréir le téacs an Rialacháin Sliotán mar atá sé*. **Mar sin is é an t-aon**

bheart bailí is féidir leis an AE a dhéanamh athbhreithniú a dhéanamh ar an Rialachán Sliotán.

18. Sainaithníodh sa chomhairliúchán leis na páirtithe leasmhara agus sa staidéar a rinne Steer Davies Gleave in 2011 tacar leathan beart aonair a bhfuil sé d'acmhainneacht iontu tabhairt faoin iliomad fadhbanna a sainaithníodh.
19. Tá na bearta beartais a cinneadh anailís a dhéanamh orthu leagtha amach sa tábla thíos.

Bearta beartais	<i>Ábhar na mbeart beartais</i>
	<i>Gníomhaí 1: Níl an córas riaracháin mar atá sé faoi láthair iomlán ann féin ná ní chuirtear chun feidhme go hiomlán é</i>
<p>- Treisiú le neamhspleáchas na gcomhordaitheoirí sliotán agus le trédhearcacht na sonraí sliotán</p>	<p>Leis an mbeart seo, treisítear an neamhspleáchas eagraithe agus riaracháin. Tugtar rialacha soiléire isteach maidir le maoiniú na feidhme comhordúcháin agus maidir leis an bhfaireachán ar na hacmhainní airgeadais. Leis an mbeart seo, neartófaí nó d'fhairsingeofaí na riachtanais nach mór do na comhordaitheoirí a chomhlíonadh maidir le sonraí.</p>
<p>- A áirithiú go n-úsáidfean na sliotáin i gceart</p>	<p>Leis an mbeart seo, chuirfí táillí áirithinte sliotán agus pionóis ar bun agus d'fheabhsófaí agus neartófaí ról an comhordaitheora maidir le cur chun feidhme Airteagal 14.</p>
<p>- Leithroinnt na sliotán a chomhtháthú san Aerspás Eorpach Aonair</p>	<p>Comhoibríonn na comhordaitheoirí go hiomlán leis an mBainisteoir Líonra agus iad ag soláthar na sonraí sliotán atá riachtanach lena áirithiú go bhfeidhmeoidh an Líonra Eorpach. Baintear leas éifeachtach as an gcumas aerfoirt agus as an gcumas talún araon trína áirithiú go bhfuil na pleananna eiltle agus na sliotáin comhsheasmhach le chéile. De réir na gcaighdeán feidhmíochta a chuirfear i bhfeidhm sna haerfoirt feasta, beidh comhsheasmhacht ag teastáil idir na spriocanna feidhmíochta agus na paraiméadair maidir le comhordú na sliotán.</p>
<p>Feabhas a chur ar úsáid na sliotán</p>	<p>De bharr an bhirt seo, d'ardófaí an tairseach úsáide is gá le sraith sliotán a choinneáil thar an 80 % atá anois ann agus mhéadófaí íosfhad na sraithe thar an 5 atá anois ann.</p>
	<i>Gníomhaí 2: Níl an creat dlí oiriúnaithe a thuilleadh don fhorbairt atá tagtha ar an margadh eitlíochta</i>
<p>Córas AE a shainiú don trádáil thánaisteach</p>	<p>De bharr an bhirt seo cheadófaí an trádáil thánaisteach i ngach ceann d'aerfoirt an AE, faoi réir aon chreata dlí chomhionann amháin. Thabharfaí faoi fhadhbanna trédhearcachta agus iomaíochta trí bhithin an toirmisc a chuirfí ar chúnaint shriantacha agus an fheabhais a chuirfí ar an trédhearcacht réamhthrádála agus iarthrádála.</p>
<p>An leithroinnt príomhúil a fheabhsú</p>	<p>Táthar tar éis dhá bheart a shainaithint:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cion áirithe de na sliotáin a tharraingt ar ais agus a chur ar ceant gach bliain. Is éard atá i gceist céatadán áirithe de na sliotáin stairiúla a aistarraingt in aerfoirt fhíorchúnga ina bhfuil an iontráil nua thar a bheith srianta. Cuirtear ar ceant ansin na sliotáin a tarraingíodh ar ais. 2. Riail an iontrálaí nua a leasú: an sainmhíniú ar iontrálaí nua a leasú ach líon na sliotán is féidir le hiompróir a shealbhú in aerfort a mhéadú agus glacadh leis fós gurb iontrálaí nua é.

20. Ní bhainfidh aon cheann ar leith de na bearta beartais ar a bhfuil tuairisc thuas an cuspóir amach leis féin, is é sin, na sliotáin a chur á leithroinnt go barmhaith. Chun tabhairt faoin leithroinnt sliotán agus faoin úsáid sliotán nach barmhaith, beartaímid trí phaiceád beartais de bhreis ar an mbunchás tagartha.
21. Is éard is aidhm don chéad phaiceíd bheartais (PB1) feabhas a chur ar *éifeachtacht leithroinnt agus úsáid na sliotán laistigh de shrianta an chórais riaracháin reatha*. Is féidir glacadh leis gur rogha aonair neamhspleách é PB1.
22. Is éard atá sa dara paiceád beartais (PB2) paiceád beart is airde aidhm, a mbeadh athbhreithniú substaintiúil ar an Rialachán Sliotán i gceist leis. Agus é arna thógáil ar bhonn PB1, is éard is aidhm dó *meicníochtaí atá bunaithe ar an margadh a thabhairt isteach in aerfoirt chúnga uile an AE, mar aon le leasú ar riail an iontrálaí nua, ar an riail 80-20 agus ar na riachtanais a bhaineann le sraitheanna sliotán*.
23. *Is é an tríú paiceád beartais (PB3) an ceann is airde aidhm*. Cuimsítear PB2 leis ach freisin chuirfí na sliotáin a shealbháíonn na hiompróirí á dtarraingt ar ais agus á leithroinnt ar na tairgeoirí is airde trí bhíthin ceantála.

	<i>Pacáiste Beartais 1 (PB1)</i>	<i>Pacáiste Beartais 2 (PB2)</i>	<i>Pacáiste Beartais 3 (PB3)</i>
Ábhar na bPacáistí Beartais	<ul style="list-style-type: none"> - Treisiú leis an neamhspleáchas agus leis an trédhearcacht - A áirithiú go n-úsáidfear na sliotáin i gceart - Leithroinnt na sliotán a chomhtháthú san Aerspás Eorpach Aonair 	PB1+	PB1 +
		<ul style="list-style-type: none"> - Trádáil thánaisteach le clásail choimirce maidir leis an trédhearcacht agus an iomaíocht - Athbhreithniú ar riail an iontrálaí nua 	PB2+
			<ul style="list-style-type: none"> - Aistarraingt na sliotán agus ceantanna sna haerfoirt is mó cúngach

4. MEASÚNÚ TIONCHAR

24. Cé nach mbeadh ach tionchar réasúnta ag PB1 ar úsáid chumas an aerfoirt, d'fheabhsófaí éifeachtacht na húsáide a bhaintear as cumas aerfoirt ar bhealach substaintiúil trí PB2 agus PB3. Thiocfadh forás 1.6% ar líon na bpaisinéirí in aghaidh na bliana de bharr PB2 agus méadú 1.9%-2.0% de bharr PB3.
25. Is mó go mór na buntáistí geilleagracha a bhaineann PB2 agus PB3 amach. Mar sin féin, maidir le tairbhí eacnamaíocha glana, is ionann agus €5.3 billiún an toradh a thugtar le PB2; os a chionn sin ní ghintear le PB3 ach idir €2.8 agus 5 billiún de bharr na gcostas oibríochta is airde ag an haerlínte agus na gcostas díreach maidir leis an gcur chun feidhme ag na haerlínte agus na húdaráis.
26. Faoi PB1, tharraingeofaí costais riaracháin ionann agus €2.4 milliún, de bharr na sonraí sliotán a bhaileofar d'aerfoirt eile den chuid is mó seachas aerfoirt chomhordaithe nó aerfoirt sceideal-éascaithe. Ní tharraingeofaí aon chostas faoi PB2 ach na costais is gá chun trédhearcacht na trádála tánaistí a áirithiú (timpeall €0.2 milliún). Faoi PB3, ní tharraingeofaí aon chostas de bhreis ar chostais PP2.
27. Baineann PB3 an méadú is mó ar an bhfostaíocht amach, ach is é freisin a bhfuil an tionchar diúltach is mó aige ar an inrochtaineacht réigiúnach. Tagann méadú mór ar an bhfostaíocht de bharr PB2 agus níl aon tionchar rómhór aige ar an inrochtaineacht réigiúnach. Níl aon tionchar ag PB1 ar an inrochtaineacht réigiúnach ach is lú an tionchar dearfach aige ar an bhfostaíocht.
28. Is mó na hiarmhairtí diúltacha a d'fhágfadh PB3 agus PB2 ar an gcomhshaol ná a d'fhágfadh PB1.

Tá achoimre sa tábla thíos ar na hiarmhairtí cainníochtaithe a d'fhágadh na bearta agus na comhcheangail bheartais éagsúla.

Rogha/beart	Aerfort	Paisinéirí (%)	Eitiltí (%)	Paisinéirí (milliún)	Costais oibríochta a aerlínte (€milliún)	Costais dhíreacha an churtha chun feidhme (€milliún)	Buntáistí geilleagraic ha (€milliún)	Glanbhuntáistí geilleagraic ha (€milliún)	Fostaíocht ('000 coibhéis lánaimseartha)		Táillí (%)	Astaíochtaí CO2 ('000 tona)
									Aerfort	Aerlíne		
A. Treisiú leis an neamhspleáchas agus leis an trédhearcacht	lomlán ar leibhéal an AE	n/a	n/a	n/a	n/a	8.7	n/a	n/a	0.0	0.0	0.0%	0
B. Táillí áirithinte sliotán	lomlán ar leibhéal an AE	0.3%	0.2%	3.7	0.0	4.7	868.7	864.0	2.5	4.4	-0.2%	719
C. Pionóis maidir le mí-úsáid sliotán	lomlán ar leibhéal an AE	0.1%	0.1%	1.5	0.0	19.4	352.7	333.3	1.0	1.5	-0.1%	254
PB1 (A+B+C)	lomlán ar leibhéal an AE	0.4%	0.3%	4.5	0.0	29.5	1 053.2	1 032.5	3.1	5.1	-0.2%	842
D. Trádáil thánaisteach	lomlán ar leibhéal an AE	1.2%	0.0%	14.4	0.0	24.7	3 139.7	3 115.1	9.9	34.3	-0.6%	5 140
E. Athbhreithniú ar riail an iontrálaí nua	lomlán ar leibhéal an AE	0.0%	0.0%	0.5	0.0	0.0	124.9	124.9	0.4	0.6	0.0%	102
	Heathrow, le modh measctha	0.2%	0.0%	0.2	0.0	0.2	22.9	23.1	0.1	0.9	-0.2%	138
F. Méadú ar an tairseach úsáide go 85 %	lomlán ar leibhéal an AE	0.1%	0.0%	0.8	0.0	0.0	184.7	184.7	0.5	0.9	0.0%	150
G. Méadú ar an tairseach úsáide go 90 %	lomlán ar leibhéal an AE	0.2%	0.1%	2.3	535.8	0.0	536.2	0.4	1.6	2.6	-0.1%	431
H. Cur le hiosfhad sraithe	lomlán ar leibhéal an AE	0.3%	0.2%	3.6	0.0	0.0	876.3	876.3	2.6	4.7	-0.2%	768
PP2 (PP1+D+E+F+H)	lomlán ar leibhéal an AE	1.6%	0.2%	23.8	0.0	75.7	5 354.7	5 279.0	16.4	45.6	-0.8%	6 988
I. Aistarraingt ceart marthanachta agus ceantanna	Heathrow	2.6% – 3.9%	-0.3% – -1.4%	1.1 – 1.8	708.1 – 2 003.3	25.4	227.6 – 386.1	-347.4 – -1 801.1	0.8 – 1.3	9.8 – 11.3	-1.2% – -2.0%	1 827
	Orly	12.4% – 13.0%	-0.3% – 0.0%	2.8 – 2.9	0.0 – 695.4	20.2 – 20.8	611.7 – 636.9	-104.6 – 616.7	2.0	4.4 – 4.5	-8.4% – -8.7%	611 – 624
PP3 (PP2+I)	lomlán ar leibhéal an AE	1.9% – 2.0%	0.2%	27.3 – 28.7	708.1 – 2 698.7	113.6 – 119.2	5 620.0 – 5 804.3	2 807.6 – 4 976.9	17.3 – 17.9	55.2 – 56.7	-0.8%	8 523 – 8 775

Nóta: Na luachanna airgeadais á dtabhairt ar aird i dtéarmaí ghlanluachanna láithreacha chostais/sochair 2012-2025. Na luachanna neamhairgeadais (paisinéirí, astaíochtaí etc.) á dtabhairt ar aird mar mheánluachanna bliantúla 2012-2025.

Foinse: Measúnú tionchair ar na hathbheithnithe ar Rialachán 95/93, Steer Davies Gleave, 2011.

5. COMPARÁID IDIR NA ROGHANNA

29. Déantar measúnú ar na paicéid bheartais in aghaidh chritéir na héifeachtachta, na héifeachtúlachta agus an chomhchuibhis.
30. Ó thaobh na héifeachtachta de, dealraíonn sé gurb é PB2 an ceann is tarraingtí. Is mó an acmhainneacht atá ann na cuspóirí sonracha go léir a bhaint amach; os a choinne sin ní fhéadfadh PB3 an toradh is fearr a chur ar fáil do CS2. Ní bhaineann PB1 ach CS1 amach go hiomlán.
31. Ina theannta sin, is léir ar an anailís atá déanta ar an gcomhchuibheas idir na pacáistí beartais éagsúla, fiú amháin má tá comhbhabhtáil nach beag i gceist le PB2 idir an iarmhairt ar úsáid an chumais aerfoirt agus na hiarmhairtí dearfacha eacnamaíochta agus sóisialta, ar thaobh amháin, agus na hiarmhairtí ar an gcomhshaol ar an taobh eile, gur lú an comhbhabhtáil atá i gceist le PB2 ná le PB3. Maidir leis gcomhchuibheas, is é PB1 is fearr.
32. Ar deireadh, is é PB3 is costasaí maidir le costais oibríochta agus costais díreacha na haerlíne, agus is é PB1 is saoire agus is fusa le cur chun feidhme.
33. Ina fhianaise seo uile, is é **PB2 an pacáiste a mholtar** mar gur mó go mór na sochair ná na costais. Is éard is aidhm dó athbhreithniú a dhéanamh ar an gcóras riaracháin maidir le leithroinnt na slótán trí bhíthin na meicníochtaí atá bunaithe ar an margadh a thabharfar isteach ar féidir leo na heasnaimh atá air a cheartú. Faoin gcóras seo, dhéanfaí foráil i gcomhair neamhspleáchas na gcomhordaitheoirí a threisiú, an trédhearcacht a fheabhsú, deiseanna breise a chur ar fáil d'iontrálaithe nua agus i gcomhair beart ar leith chun úsáid na slótán a fheabhsú.

6. FAIREACHÁN AGUS MEASTÓIREACHT

34. Dhéanfaidh an Coimisiún measúnú ar chur chun feidhme an Rialacháin trí bliana tar éis don reachtóir é a ghlacadh agus dhéanfaidh sé monatóireacht leanúnach ar thacar croítháscairí iompair atá le fáil cheana. Úsáidfear na táscairí seo féachaint cé mar a bhaineann an rogha beartais a ghlacfar na cuspóirí sonracha amach.