AN COIMISIÚN
EORPACH

An Bhruiséil, 8.11.2017
COM(2017) 648 final

2017/0290 (COD)

Togra le haghaidh

TREOIR Ó PHARLAIMINT NA hEORPA AGUS ÓN gCOMHAIRLE

lena leasaítear Treoir 92/106/CEE maidir le rialacha comhchoiteanna a bhunú do chineálacha áirithe iompair chomhcheangailte earraí idir na Ballstáit

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

MEABHRÁN MÍNIÚCHÁIN

1. COMHTHÉACS AN TOGRA

•Forais agus cuspóirí an togra

Tugtar teachtaireacht shoiléir san Aitheasc ar Staid an Aontais Eorpaigh 2017: Ba cheart don Aontas Eorpach a bheith ar thús cadhnaíochta i réimse an dícharbónaithe agus ba cheart poist, fás agus nuálaíocht a dhéanamh de ghníomhartha[1]. Ós rud é go bhfuil Comhaontú Pháras maidir leis an Athrú Aeráide i bhfeidhm anois, beidh sé riachtanach dlús a chur leis an aistriú chuig geilleagar nua-aimseartha ísealcharbóin. D'athdhearbhaigh Comhairle na hEorpa i mí an Mheithimh 2017[2] a thiomanta atá an tAontas Eorpach agus na Ballstáit do Chomhaontú Pháras a chur chun feidhme go tapa agus go hiomlán agus do leanúint leis an gcomhrac in aghaidh an athraithe aeráide a stiúradh agus d'aithin sí go bhfuil Comhaontú Pháras ina "ghné thábhachtach de nuachóiriú thionscal agus gheilleagar na hEorpa".

Mar thoradh ar an méid ollmhór a chuireann an t-iompar le hastaíochtaí gás ceaptha teasa agus le truailliú aeir, is cuid dhílis de bheartas iompair an Aontais Eorpaigh an t-iompar a dhéanamh níos inbhuanaithe. Sainaithníodh sa Straitéis don Aontas Fuinnimh a foilsíodh i mí Feabhra 2015 go mbaineann ríthábhacht le haistriú chuig earnáil iompair atá tíosach ar fhuinneamh agus dícharbónaithe[3]. Tugtar tacaíocht don aistriú sin le bearta nithiúla a leagtar amach sa Straitéis maidir le Soghluaisteacht Íseal-Astaíochtaí[4] a glacadh i mí Iúil 2016 agus a bhfuil mar aidhm léi i) éifeachtúlacht an chórais iompair a bharrfheabhsú tríd an digitiú agus tríd an ilmhódúlacht a chur chun cinn tuilleadh, agus ii) borradh a chur faoin úsáid a bhaintear as fuinneamh malartach íseal-astaíochtaí le haghaidh iompair trí bhonneagar cuí breoslaí malartacha a chur i bhfeidhm ar mhaithe le haistriú chuig feithiclí astaíochtaí nialasacha. Tá na bearta sin á gcur chun feidhme faoi láthair. I mí na Bealtaine 2017, cuireadh i láthair sa Teachtaireacht "Europe on the Move" clár oibre le haghaidh aistriú atá cothrom ón taobh sóisialta de chuig soghluaisteacht ghlan iomaíoch nasctha do gach duine[5], ar clár oibre é a ngabhann an chéad phacáiste tograí leis. Tá bearta breise á moladh anois mar chuid den dara pacáiste sin le haghaidh "Europe on the Move", lena n-áirítear athbhreithniú ar an Treoir maidir le Feithiclí Glana agus leasú ar an Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte.

Tá Treoir 92/106/CEE[6] (an Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte) ar an aon ionstraim dlí atá i bhfeidhm ar leibhéal an Aontais lena ndreasaítear go díreach an t-aistriú ó iompar lasta de bhóthar chuig modhanna iompair lena ngabhann astaíochtaí níos ísle, amhail iompar d'uiscebhealaí intíre, iompar muirí agus iompar d'iarnród. Tá sé mar aidhm léi méadú a dhéanamh ar a iomaíche atá iompar idirmhódach trasteorann ('iompar comhcheangailte' go sonrach) i gcomparáid le hiompar lasta de bhóthar amháin.

Áirítear na nithe seo leis na bearta rialála: i) an tsaoirse chun an tseirbhís trasteorann a chur ar fáil a chosaint, i.e. iompar comhcheangailte a chosaint ar shrianta náisiúnta (scéimeanna údaraithe, taraifí rialáilte agus cuótaí); ii) a shoiléiriú nach bhfuil feidhm ag teorainneacha cabatáiste bóthair (Rialachán (CE) Uimh. 1072/2009) maidir leis na céimeanna bóthair

1 https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en
2 http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf
3 COM(2015) 80
4 COM(2016) 501.
5 COM(2017) 283
6 Treoir 92/106/CEE maidir le rialacha comhchoiteanna a bhunú do chineálacha áirithe iompair chomhcheangailte earraí idir na Ballstáit, IO L 368, 17.12.1992, lch. 38-42.

d’iompar comhcheangailte idirnáisiúnta; agus iii) trí chrostagairt don Treoir maidir le hUalaí agus le Toisí (Treoir 53/96/CE) a chur isteach, lóid níos troime a cheadú d’fheithiclí a úsáidtear i gcéimeanna bóthair d’iompar idirmhódach chun cúiteamh a dhéanamh ar mheáchan glan an aonaid lóid agus ar úsáid na gcoimeádán 45 troigh.

Áirítear le bearta tacaíochta eacnamaíche dreasachtaí fioscacha áirithe a dheonú i ndáil le roinnt cánacha is infheidhme maidir le feithiclí bóthair nuair a ródaítear iad in iompar comhcheangailte agus an sainmhíniú ar iompar féinchuntais a leathnú. Ba é b'aidhm leis na bearta sin ceartú páirteach a dhéanamh ar an éagothroime idir iompar comhcheangailte agus iompar de bhóthar amháin, éagothroime arbh iad seachtrachtaí diúltacha nach léirítear go hiomlán i bpraghas an iompair lasta de bhóthar ba chúis léi.

Mar sin féin, ós rud é gur glacadh an Treoir sa bhliain 1992, is amhlaidh gur tháinig athruithe suntasacha ar roinnt de na coinníollacha sin, e.g. doiciméid iompair pháipéir agus stampaí a úsáid mar chruthúnas ar incháilitheacht d’iompar comhcheangailte agus timpeallacht an mhargaidh lasta. Cé go bhfuil an Treoir ábhartha fós maidir le cuspóir bheartas iompair an Aontais Eorpaigh a bhaint amach, is é sin, seachtrachtaí diúltacha a laghdú, d’fhéadfaí éifeachtacht agus éifeachtúlacht na Treorach a fheabhsú tuilleadh dá ndéanfaí athbhreithniú cuí uirthi.

Is é cuspóir an tionscnaimh méadú breise a dhéanamh ar a iomaíche atá iompar comhcheangailte i gcomparáid le hiompar lasta fadachair de bhóthar agus, ar an mbealach sin, an t-aistriú ó iompar lasta de bhóthar chuig modhanna eile iompair a threisiú. Leis sin, ba cheart go laghdófaí an sciar de sheachtrachtaí iompair a thagann as iompar lasta. Déanfar é sin trí na nithe seo a dhéanamh:

- an sainmhíniú ar iompar comhcheangailte a shoiléiriú agus a leathnú;
- feabhas a chur ar an bhfaireachán a dhéantar ar choinníollacha incháilitheachta agus forfheidhmithe;
- éifeachtachtacht dreasachtaí a mhéadú; agus
- feabhas a chur ar choinníollacha tuairiscithe agus faireacháin na Treorach.

Cuireann an tionscnamh leis an gClár um Oiriúnacht agus Feidhmíocht Rialála (REFIT) ós rud é go bhfuil sé mar aidhm leis an tionscnamh an Treoir a nuashonrú agus a shimpliú.

•Comhsheasmhacht le forálacha beartais atá sa réimse beartais cheana

Is é aidhm an tionscnaimh seo tacú leis an ilmhódúlacht agus an t-aistriú ó iompar lasta de bhóthar a threisiú trí aghaidh a thabhairt ar laigí na reachtaíochta atá ann cheana (Treoir 92/106/CEE) agus go háirithe trína raon feidhme a leathnú trí thacar níos leithne beart tacaíochta féideartha a úsáid. Áirítear leis sin tacaíocht infheistíochta do bhonneagar trasloingsithe, lena soláthrófaí dreasachtaí breise agus lena laghdófaí na bearnaí iomaíochais atá ann idir iompar idirmhódach agus iompar lasta de bhóthar amháin.

Leis an tionscnamh, comhlánaítear bearta eile atá dírithe ar Limistéar Eorpach Aonair Iompair a thógáil agus rannchuidiú le haistriú chuig modhanna níos inbhuanaithe iompair. Áirítear leo sin Rialachán (AE) Uimh. 913/2010 lena mbunaítear conairí lasta iarnróid idirnáisiúnta, Treoir 2012/34/AE maidir leis an Limistéar Eorpach Aonair Iarnróid, Treoir 2005/44/CE maidir le Seirbhís Faisnéise Tráchta Abhann chomhchuibhithe agus Rialachán (AE) Uimh. 1315/2013 (TEN-T) ina leagtar amach treoirlínte an Aontais maidir le forbairt an ghréasáin thras-Eorpaigh iompair.

•Comhsheasmhacht le beartais eile de chuid an Aontais Eorpaigh

Tá an tionscnamh ina chuid d'iarrachtaí an Choimisiúin 'Aontas Fuinnimh athléimneach[7] a chruthú ag a bhfuil beartas réamhbhreathnaitheach maidir leis an athrú aeráide' agus de thograí a bhaineann le soghluaisteacht íseal-astaíochtaí. Sa Teachtaireacht 'Europe on the Move'[8], leagadh amach an straitéis le haghaidh 'aistriú atá cothrom ón taobh sóisialta de chuig soghluaisteacht ghlan iomaíoch nasctha do chách.' Bhí sraith tograí ag gabháil leis an Teachtaireacht sin, lenar áiríodh athbhreithniú ar an Treoir maidir leis an Eoraifínéad (Treoir 1999/62/CE), athmhúnlú ar Threoir 2004/52/CE maidir le hidir-inoibritheacht córas ríomhbhailiúchán dolaí, athbhreithniú na rialachán maidir le rochtain ar an margadh agus dálaí oibre don earnáil iompair lasta de bhóthar agus bearta breise chun an bealach a réiteach le haghaidh soghluaisteacht atá comhoibríoch, nasctha agus uathoibrithe.

Chun an t-aistriú sin chuig soghluaisteacht íseal-astaíochtaí a chur chun feidhme a thuilleadh, tá na bearta sin á gcomhlánú faoi láthair ag tograí eile amhail athbhreithniú ar an Treoir maidir le Feithiclí Glana (Treoir 2009/33/CE), athbhreithniú Rialachán (CE) Uimh. 1073/2009 maidir le rochtain ar an margadh idirnáisiúnta do sheirbhísí cóiste agus bus, togra le haghaidh caighdeáin nua CO_2 do charranna agus veaineanna tar éis na bliana 2020, tionscnamh a bhfuil sé mar aidhm leis borradh a chur faoi chur i bhfeidhm bonneagar breoslaí malartacha agus an leasú seo atá beartaithe ar an Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte.

De bhreis ar chabhrú le héifeachtúlacht iompair a bharrfheabhsú trí thacaíocht dhíreach a thabhairt don ilmhódúlacht, cabhrófar leis an togra seo le bonneagar nua-aimseartha éifeachtúil iompair a chur i bhfeidhm, rud a bhfuil tuilleadh infheistíochta ag teastáil ina leith, mar a léirítear go soiléir sa Phlean Infheistíochta don Eoraip[9]. Ós rud é go mbeartaítear bearta tacaíochta a leathnú, go háirithe an tacaíocht infheistíochta bonneagair do chríochfoirt trasloingsithe, tugtar tacaíocht leis an tionscnamh d'infheistíocht sna saoráidí trasloingsithe a éilítear feadh an ghréasáin TEN-T.

Tá an leasú a bheartaítear comhsheasmhach leis na rialacha reatha agus na rialacha nua a bheartaítear maidir le coinníollacha cabatáiste agus le postú oibrithe iompair de bhóthar. Áirítear le hAirteagal 4 de théacs reatha na Treorach maidir le hIompar Comhcheangailte an ní ar a dtugtar an 'díolúine cabatáiste', lena bhforáiltear maidir le gach iompróir atá bunaithe san Aontas Eorpach agus a chomhlíonann na coinníollacha rochtana ar an margadh d'iompar earraí idir na Ballstáit an ceart a bheith aige chun an chéim bhóthair d'oibríocht iompair chomhcheangailte a chur i gcrích, bíodh trasnú teorainn ar áireamh leis an gcéim bhóthair nó ná bíodh.

Faoin sainmhíniú atá ann cheana, measfar oibríochtaí iompair chomhcheangailte a bheith ina n-oibríochtaí idirnáisiúnta amháin. Deimhníodh é sin le roinnt breitheanna ón gCúirt Bhreithiúnais[10] agus léirítear sin in aithris 16 de Rialachán (CE) Uimh. 1072/2009[11]. Chun

7 COM(2015) 80 críochnaitheach

8 COM(2017) 283 críochnaitheach.

9 https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en.

10 Mar shampla, i gCás C-2/84, an Coimisiún v. an Iodáil, dheimhnigh an Chúirt go bhfuil an chéim bhóthair d'iompar comhcheangailte ina cuid dhílis de thuras iompair chomhcheangailte idirnáisiúnta aonair ón bpointe imeachta go dtí an pointe teachta agus gurb amhlaidh, dá bhrí sin, nár cheart a mheas gur iompar náisiúnta an chéim sin. '...ba cheart iompar comhcheangailte a mheas a bheith ina oibríocht aonair ón bpointe imeachta go dtí an pointe teachta [...]. Ní féidir na buntáistí a bhaineann le hiompar comhcheangailte de bhóthar/d'iarnród a bhaint ar an gcúis, agus ar an gcúis sin amháin, gur de bhóthar amháin a iompraítear na hearraí sa Bhallstát ceann scríbe.'

oibríochtaí den sórt sin a dhreasú, ní mór iompar comhcheangailte idirnáisiúnta a chur i gcomparáid le hiompar idirnáisiúnta de bhóthar amháin agus ní mór gurb ionann na rialacha atá i bhfeidhm maidir leo. Aontaíonn an chuid is mó de na páirtithe leasmhara agus de na hoibreoirí gur coinníoll bunúsach é sin chun go mbeidh iompar idirmhódach idirnáisiúnta in ann dul san iomaíocht ar bhonn cothrom le hiompar idirnáisiúnta de bhóthar amháin agus gur cheart é a choinneáil i bhfeidhm.

Mar sin féin, áitíonn roinnt páirtithe leasmhara go gcruthaítear leis an Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte an fhéidearthacht go ndéanfaí sárú ar rialacha cabatáiste mar gheall ar an deacracht a bhaineann leis an ngné 'iompair chomhcheangailte idirnáisiúnta' den oibríocht a chruthú. Chun aghaidh a thabhairt air sin, tugtar sainmhínithe níos simplí isteach leis na bearta nua sa leasú a bheartaítear ar an Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte, san athbhreithniú a bheartaítear ar na rialacha cabatáiste i Rialachán (CE) Uimh. 1072/2009 agus sna sainrialacha a bheartaítear maidir le gnéithe áirithe de Threoir 96/71/CE i dtaca le postú tiománaithe san earnáil iompair de bhóthar agus de Threoir 2014/67/AE,agus is leis na bearta sin a thapaítear go hiomlán an deis a thugtar leis an 'réabhlóid soghluaisteachta digití' feabhas a chur ar éifeachtúlacht oibríochtaí trí leas níos fearr a bhaint as na tairbhí a bhaineann leis an digitiú. Má thugtar cead d'oibreoirí iompair úsáid a bhaint as modhanna leictreonacha chun na sonraí fianaise a theastaíonn a chur ar fáil do na húdaráis, laghdófar an t-ualach riaracháin agus costas na nósanna imeachta forfheidhmiúcháin. Anuas air sin, bheadh sé i bhfad ní b'fhusa dá bharr sin d'údaráis náisiúnta idirdhealú soiléir a dhéanamh idir oibríochtaí cabatáiste agus céimeanna de bhóthar in iompar comhcheangailte idirnáisiúnta agus go mbeadh sé ní b'fhusa dóibh mí-úsáidí féideartha a chosc.

Leis an leathnú a bheartaítear a dhéanamh ar raon feidhme iompair chomhcheangailte chun oibríochtaí náisiúnta a áireamh, tacófar le hiompar comhcheangailte san Aontas Eorpach a fhorbairt a thuilleadh. Ní rachaidh leathnú den sórt sin i bhfeidhm ar mhéid na n-oibríochtaí cabatáiste mar nach mbeidh feidhm ag an 'díolúine cabatáiste' maidir le hoibríochtaí iompair chomhcheangailte náisiúnta den sórt sin. Sa chás sin, bheadh an chéim bhóthair den iompar comhcheangailte faoi réir na rialacha cabatáiste de réir mar a leagtar amach i Rialachán (CE) Uimh. 1072/2009, arna leasú, agus bheadh feidhm ag na rialacha nua a bheartaítear maidir le 'postú oibrithe' freisin. Ba cheart go n-áiritheodh sé sin nach mbeadh an cabatáiste féideartha in iompar comhcheangailte náisiúnta ina chúis le hiomaíocht éagórach i margadh an Aontais Eorpaigh.

2. BUNÚS DLÍ, COIMHDEACHT AGUS COMHRÉIREACHT

- **Bunús dlí**

Is iad Airteagal 75 agus Airteagal 84(2) de Chonradh CE na bunúis dlí do Threoir 92/106/CEE.

Is é Airteagal 91(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh ('CFAE') (sean-Airteagal 71 CCE) an bunús dlí don leasú a bheartaítear. Soláthraítear leis an airteagal sin an

[11] 'Tá an Rialachán seo gan dochar do na forálacha maidir le hearraí a bheith á n-iompar de bhóthar isteach nó amach mar chéim amháin de thuras iompair chomhcheangailte faoi mar a leagtar síos i dTreoir 92/106/CEE ón gComhairle an 7 Nollaig 1992 maidir le rialacha comhchoiteanna a bhunú do chineálacha áirithe iompair chomhcheangailte earraí idir na Ballstáit. Turais náisiúnta de bhóthar atá laistigh de Bhallstát is óstach agus nach bhfuil mar chuid d'oibríocht iompair chomhcheangailte faoi mar a leagtar síos i dTreoir 92/106/CEE ón gComhairle, tagann siad faoin sainmhíniú ar oibríochtaí cabatáiste agus, dá réir sin, ba cheart iad a bheith faoi réir cheanglais an Rialacháin seo.'

bunús do reachtaíocht an Aontais Eorpaigh a ghlacadh agus déantar na nithe seo a leanas go háirithe a leagan síos leis: (a) rialacha comhchoiteanna is infheidhme maidir le hiompar idirnáisiúnta chuig críoch Bhallstáit nó uaithi nó ag gabháil trí chríoch Bhallstáit amháin nó níos mó; (b) na coinníollacha faoina bhféadfaidh iompróirí neamhchónaitheacha seirbhísí iompair a oibriú laistigh de Bhallstát; [...] (d) aon fhorálacha cuí eile.

- **Coimhdeacht (maidir le hinniúlacht neamheisiach)**

Is é an cuspóir atá ag an Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte a leasú an t-aistriú ó iompar lasta de bhóthar chuig modhanna iompair nach bhfuil chomh díobhálach céanna don chomhshaol a chur chun cinn a thuilleadh agus, ar an mbealach sin, seachtrachtaí diúltacha chóras iompair an Aontais a laghdú a thuilleadh. Baineann an cuspóir sin le leathnú a dhéanamh ar an gcreat beart lena dtacaítear le hiompar comhcheangailte agus leis an Treoir a shimpliú agus a shoiléiriú. Ní féidir é a ghnóthú go leordhóthanach ar leibhéal na mBallstát ós rud é gur iompar trasteorann é an chuid is mó d’iompar comhcheangailte lasta agus go mbíonn sé ag brath ar bhonneagar idirmhódach ar fud na mBallstát. Teastaíonn cur chuige comhordaithe le haghaidh infheistíocht a dhéanamh i mbonneagar trasloingsithe idirmhódach.

Ós rud é gur iompar náisiúnta (i mBallstát amháin) é geall le 20 % den iompar idirmhódach Eorpach agus nach gcumhdaítear é sa Treoir faoi láthair, is amhlaidh, dá leathnófaí an raon feidhme chuig oibríochtaí iompair chomhcheangailte náisiúnta, go méadófaí raon feidhme na mbeart tacaíochta a bheadh ag teastáil chun aistriú módach a chur chun cinn. Ag an am céanna, laghdófaí leis sin seachtrachtaí foriomlána, go háirithe astaíochtaí gás ceaptha teasa agus plódú, ar nithe iad a bhfuil tionchar acu níos faide ar aghaidh ná teorainneacha náisiúnta. Bíonn tionchar díreach ag an bplódú ar an leibhéal réigiúnach nó ar an leibhéal náisiúnta ar gach úsáideoir bóithre. Tá gné Eorpach ag baint le hastaíochtaí gás ceaptha teasa agus le truailliú aeir freisin.

De bhreis air sin, is é an toradh atá ar chuspóirí comhchoiteanna do na bearta tacaíochta atá le déanamh ag na Ballstáit go n-áirithítear nach mbeidh aon torthaí forluiteacha ná difriúla ann ar bhearta sonracha a dhéantar ar an leibhéal náisiúnta chun tacú le hiompar comhcheangailte. Maidir le bearta tacaíochta infheistíochta do chríochfoirt go háirithe, teastaíonn sprioc chomhchoiteann le haghaidh cumhdach críochfoirt chun go seachnófar ró-acmhainn.

- **Comhréireacht**

Leis na bearta a bheartaítear, cabhraítear leis na cuspóirí a leagadh síos sa Treoir bhunaidh a ghnóthú.

Is gá an raon feidhme a leathnú chuig oibríochtaí náisiúnta chun tionchar na Treorach a mhéadú. Ní mór an sainmhíniú ar iompar comhcheangailte agus na coinníollacha incháilitheachta a shoiléiriú chun a áirithiú go gcuirfear an Treoir i bhfeidhm ar bhealach níos éifeachtaí, go háirithe i dtaca leis na tairbhí a sholáthraítear leis na bearta tacaíochta rialála agus eacnamaíche.

Ní ghearrtar leibhéil éigeantacha tacaíochta eacnamaíche leis na bearta tacaíochta, rud a fhágann gur faoin inniúlacht náisiúnta atá sé an mhodheolaíocht le haghaidh tacaíocht den sórt sin a chur ar fáil agus an méid a dhéanfar sin. Is mó na tairbhí féideartha do na Ballstáit, do ghnólachtaí agus do dhaoine aonair ná na costais féideartha. Go háirithe, meastar go leanfar de thairbhí a chruthú tar éis na tréimhse faoi athbhreithniú mar thoradh ar an tacaíocht infheistíochta do chríochfoirt.

- **An rogha ionstraime**

Ós rud é gur Treoir é an gníomh dlíthiúil a leasófar, ba cheart an gníomh leasaitheach a bheith san fhoirm chéanna.

3. TORTHAÍ Ó MHEASTÓIREACHTAÍ EX POST, Ó CHOMHAIRLIÚCHÁIN LEIS NA PÁIRTITHE LEASMHARA AGUS Ó MHEASÚNUITHE TIONCHAIR

- **Meastóireachtaí ex post/seiceálacha oiriúnachta ar an reachtaíocht atá ann cheana**

D'fhoilsigh an Coimisiún an mheastóireacht uaidh ar Threoir 92/106/CEE in 2016[12]. Foilsíodh staidéar seachtrach freisin dar teideal 'Analysis of the EU Combined Transport' in Eanáir 2015[13].

Thángthas ar an gconclúid sa mheastóireacht go bhfuil an Treoir ina hionstraim ábhartha fós le haghaidh tacú le hiompar comhcheangailte. Suíodh , mura rachadh an tAontas Eorpach i mbun gnímh, go mbeadh bacainní ann le seirbhísí iompair chomhcheangailte trasteorann mar thoradh ar chórais dhifriúla dlí, rud a laghdódh tarraingteacht na seirbhísí sin agus a d'fhéadfadh a fhágáil nach mbeidís indéanta. Léiríodh sa mheastóireacht go gcabhraíonn an t-iompar comhcheangailte le seachtrachtaí diúltacha a laghdú trí aistriú módach. Mar sin féin, léiríodh sa mheastóireacht go bhfuil 'scóip shuntasach ann le haghaidh tuilleadh feabhais a chur ar éifeachtacht na Treorach, toisc go bhfuil roinnt dá forálacha as dáta, go bhfuil teanga na Treorach as feidhm agus débhríoch in áiteanna agus go bhfuil raon feidhme teoranta aici.' Baineann na laigí go háirithe leis an sainmhíniú ar iompar comhcheangailte, leis na teorainneacha a ghabhann le dreasachtaí fioscacha agus leis na forálacha as dáta atá bainteach le doiciméid iompair.

- **Comhairliúcháin leis na páirtithe leasmhara**

Le linn na gcomhairliúchán leis na páirtithe leasmhara, cloíodh leis na caighdeáin íosta le haghaidh comhairliúchán le páirtithe leasmhara a leagtar amach sa Teachtaireacht ón gCoimisiún an 11 Nollaig 2002 (COM(2002) 704 final).

Rinneadh comhairliúcháin chun aiseolas a bhailiú ar na bearta beartais a bheartaítear agus ar an tionchar is dóigh a bheadh acu. Chuathas i gcomhairle leis na páirtithe leasmhara faoi na saincheisteanna nár pléadh leo i gcomhairliúcháin phoiblí roimhe (REFIT). Leis na comhairliúcháin, tugadh forbhreathnú ar na tuairimí atá ag grúpaí difriúla páirtithe leasmhara faoi na bearta beartais agus na roghanna beartais a bheartaítear, ar an tionchar a mheastar a bheith acu sin orthu agus ar conas rogha thosaíochta na bpáirtithe leasmhara a chinneadh.

Áiríodh na nithe seo a leanas leis na gníomhaíochtaí comhairliúcháin:

(1) Rinneadh comhairliúchán poiblí i riocht comhairliúcháin phoiblí idirlíonbhunaithe oscailte a bhí ar siúl ar feadh 12 sheachtain. Bhí an comhairliúchán ar siúl ón 23 Eanáir 2017 go dtí an 23 Aibreán 2017 agus úsáideadh an uirlis EUSurvey agus

[12] REFIT ex-post evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC Final Report, SWD(2016) 140 críochnaitheach.

[13] http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf.

leathanach comhairliúcháin AS MOVE. Fuair an Coimisiún 79 gceistneoir a bhí comhlánaithe go hiomlán agus sé pháipéar seasaimh ó 17 mBallstát agus ón Eilvéis. Fuarthas iad go príomha ón earnáil iompair agus lóistíochta: fuarthas 43 % díobh ó chomhlachais ghnó (13 cinn d'eagraíochtaí Eorpacha nó idirnáisiúnta ina measc), 36 % díobh ó fhiontair phríobháideacha, 11 % díobh ó údaráis, 8 % díobh ó eagraíochtaí neamhrialtasacha agus 2 % díobh ón lucht léinn.

(2) Reáchtáladh comhairliúchán spriocdhírithe ar líne le páirtithe leasmhara idir an 10 Márta agus an 31 Márta 2017.agus fuarthas cabhair ó shainchomhairleoir seachtrach ina leith. Díríodh go príomha ann ar an sainmhíniú agus ar na dreasachtaí eacnamaíocha agus cuireadh in oiriúint é do ghrúpaí difriúla páirtithe leasmhara (an lucht tionscail, na Ballstáit, comhpháirtithe sóisialta agus grúpaí sainleasa eile). Fuair an Coimisiún 122 cheistneoir a bhí comhlánaithe go hiomlán ó 12 Bhallstát agus ón Eilvéis: fuarthas 44 % díobh ó oibreoirí seirbhísí iompair nó oibreoirí comhlachas trádála, 17 % díobh ó úsáideoirí seirbhísí iompair nó comhlachais trádála úsáideoirí iompair, 25 % díobh ó údaráis náisiúnta agus 14 % díobh ó chomhlachais iompair eile.

(3) Eagraíodh cruinniú le páirtithe leasmhara an 30 Márta 2017, ar lena linn a tugadh deis do ghrúpaí páirtithe leasmhara a bhí ag glacadh páirt sa chomhairliúchán spriocdhírithe tuairimí a mhalartú lena chéile. Maidir leis na 35 pháirtí leasmhara a bhí ag glacadh páirt ann, rinne siad ionadaíocht ar gach modh iompair, ar chalafoirt farraige agus intíre, ar chríochfoirt, ar úinéirí vaigín agus ar an tionscal iompair chomhcheangailte.

(4) Reáchtáladh cruinniú breise de na mBallstát an 10 Aibreán 2017, ar lena linn a rinneadh ionadaíocht ar 14 Bhallstát.

Achoimre ar an ionchur a fuarthas agus úsáid torthaí

An earnáil iompair agus lóistíochta (lena n-áirítear úsáideoirí iompair, oibreoirí agus a gcomhlachais faoi seach) agus na húdaráis, chuir siad in iúl gur gá an Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte a leasú go práinneach. Meastar go bhfuil an reachtaíocht atá ann cheana as dáta, go bhfuil an tacaíocht rialála agus eacnamaíoch d'oibríochtaí iompair chomhcheangailte neamhleordhóthanach agus meastar nach bhfuil na coinníollacha le haghaidh oibríochtaí incháilithe oiriúnach do réitigh nua-aimseartha shlabhra soláthair ná do staid iomaíoch na seirbhísí iompair chomhcheangailte.

Maidir leis an sainmhíniú ar iompar comhcheangailte, chuir formhór na bpáirtithe leasmhara in iúl go bhfuil siad i bhfabhar raon feidhme na Treorach a leathnú chun go n-áireofaí leis iompar náisiúnta agus oibríochtaí le tíortha nach bhfuil san Aontas Eorpach, agus iad ag súil le dea-thionchar suntasach ar mhéideanna an iompair chomhcheangailte agus ar an gcomhshaol. Ba leis an athrú féideartha ar fhadteorainn na céime bóthair d'oibríochtaí iompair chomhcheangailte a bhain an chuid is mó de na ráitis, agus ba mhinic nach raibh na tuairimí ag teacht lena chéile: ba mhaith le roinnt mhaith páirtithe leasmhara agus údarás náisiúnta na teorainneacha reatha a choinneáil i bhfeidhm, agus roinnt solúbthachta a thabhairt isteach dá mb'fhéidir, agus tá an earnáil phríobháideach i bhfabhar deireadh a chur leis na teorainneacha le fad na céime bóthair.

D'ainneoin na ndifríochtaí sin, sainaithníodh comhréiteach féideartha lena bhféadfaí an sainmhíniú reatha a choinneáil agus an fad 150 km a choinneáil i bhfeidhm, agus roinnt solúbthachta á cruthú ag an am céanna trí choincheap an chríochfoirt oiriúnaigh is cóngaraí a choinneáil dá sainmhíneofaí ní b'fhearr é. Maidir leis an gcéim neamhbhóthair, níor chuir

páirtithe leasmhara tuairimí láidre in iúl faoin bhfad íosta reatha 100 km a mhodhnú; measadh nach raibh an oiread sin tábhachta ag baint leis an tairseach sin i gcás oibríochtaí d'iarnród/de bhóthar, cé gur measadh í a bheith fritorthúil i gcás oibríochtaí comhcheangailte a dhéantar trí uiscebhealaí intíre.

Chuir páirtithe leasmhara tuairim in iúl go bhfuil an tacaíocht a thairgtear faoin Treoir reatha neamh-leordhóthanach den chuid is mó chun oibríochtaí iompair chomhcheangailte san Aontas a chur chun cinn. Mar sin féin, measadh go raibh dhá cheann de na bearta tacaíochta rialála a bheith fíoréifeachtach:

- an díolúine ó 'shrianta cabatáiste' maidir leis na céimeanna bóthair; agus
- an maolú 44 thona ar an teorainn 40 tona d'oibríochtaí iompair chomhcheangailte i gcomhréir leis an Treoir maidir le hUalaí agus le Toisí.

Maidir le bearta tacaíochta eacnamaíche, bhí tacaíocht ghinearálta ann do thacaíocht eacnamaíoch a leathnú chuig gach gluaiseacht iompair chomhcheangailte i ngach comhcheangal módach. Ba iad seo na bearta a measadh go mbeadh an dea-thionchar is mó acu ar mhéideanna iompair chomhcheangailte: i) tacaíocht d'infheistíocht dhíreach i gcríochfoirt iompair chomhcheangailte, ar tacaíocht í a bhféadfadh deontais in aghaidh an aonaid lóid thrasloingsithe a bheith ag gabháil leo; ii) dreasachtaí le haghaidh infheistíocht a dhéanamh i dteicneolaíocht faisnéise a bhaineann le hiompar comhcheangailte nó le haghaidh úsáid a bhaint as réitigh nuálacha amhail trucailí níos glaine; agus iii) laghdú ar mhuirir rochtana d'oibríochtaí iompair chomhcheangailte iarnródsonracha. Chuir na Ballstáit a n-amhras in iúl faoi bhearta tacaíochta éigeantacha.

Bhí an chuid is mó de na páirtithe leasmhara i bhfabhar coinníollacha níos soiléire maidir le cruthúnas incháilitheachta le haghaidh oibríochtaí iompair chomhcheangailte. Ina theannta sin, bhí siad i bhfabhar córas a thabhairt isteach atá bunaithe ar dhoiciméid leictreonacha, córas a d'fhéadfadh teacht in ionad an chórais doiciméad páipéir agus stampaí, ar córas é atá as dáta. Bhí na Ballstáit ina fhabhar sin.

Léirigh na páirtithe leasmhara i gcoitinne go bhfuil spéis mhór acu i bhfaisnéis a fháil go rialta faoi staid na n-oibríochtaí iompair chomhcheangailte. D'iarr siad go ndéanfaí sonraí a bhaineann le hiompar comhcheangailte a bhailiú agus a fhoilsiú go rialta. Bhí siad i bhfabhar tuarascálacha níos mionsonraithe a ullmhú agus a fhoilsiú freisin. De bhreis air sin, mhol siad go n-athbhreithneofaí an Treoir leasaithe laistigh de thréimhse áirithe ama, e.g. gach 5 bliana, chun í a choinneáil cothrom le dáta.

- **Bailiú sonraí agus úsáid saineolais**

Bhí an sainiú faidhbe bunaithe go príomha ar mheastóireacht REFIT[14] agus ar an staidéar seachtrach[15].

Baineadh úsáid as conraitheoirí seachtracha chun an bealach a réiteach le haghaidh an Mheasúnaithe Tionchair:

[14] SWD(2016) 140 final.

[15] Staidéar ar Iompar Comhcheangailte - Analysis of the EU Combined Transport, 2014, http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf.

– staidéar ar bhailiú na sonraí atá bainteach le costas[16], a cuireadh i gcrích i mí an Mhárta 2017;

– staidéar ar an bhforbhreathnú ar an margadh iompair chomhcheangailte a nuashonrú[17], a cuireadh i gcrích i Márta 2017; agus

– staidéar ina n-achoimrítear na comhairliúcháin mar thaca leis an Measúnú Tionchair[18], a cuireadh i gcrích in Iúil 2017.

• **Measúnú Tionchair**

Tá measúnú tionchair ag gabháil leis an tionscnamh, ar chuir an **Bord um Ghrinnscrúdú Rialála** tuairim dhearfach in iúl ina leith, a raibh cuntair áirithe ag dul léi. Rinne an Bord moltaí lenar éilíodh go ndéanfaí coigeartuithe agus soiléirithe ar na nithe seo a leanas:

– an cur síos ar an gcomhthéacs agus an dóigh a bhfuil an tionscnamh ag teacht le *acquis* eile AE agus le hiarrachtaí comhlántacha eile le haghaidh aistriú módach a bhaint amach:

– sainaithint agus cáiliú na scrogall bonneagair (críochfoirt trasloingsithe go háirithe) le haghaidh iompar comhcheangailte a fhorbairt;

– an t-údar, ó thaobh na coimhdeachta de, le hiompar comhcheangailte náisiúnta a chur ar áireamh i raon feidhme na Treorach; agus

– an tionchar a mheastar a bheidh ann, go háirithe na toimhdí bunúsacha.

Cuireadh na tuairimí san áireamh sa Mheasúnú Tionchair athbhreithnithe, mar a léirítear in Iarscríbhinn I a ghabhann leis an Tuarascáil ar an Measúnú Tionchair. Rinneadh na mionathruithe seo a leanas chun aghaidh a thabhairt ar na saincheisteanna a luaitear thuas:

– Cuireadh mínithe isteach, go háirithe sa roinn maidir leis an gcomhthéacs beartais, ar a chomhlántaí atá athbhreithniú na Treorach maidir le hIompar Comhcheangailte le tionscnaimh eile atá ann cheana (chun aghaidh a thabhairt ar chur chun cinn na hilmhódúlachta agus ar an tacaíocht d’aistriú módach).

– Cuireadh mínithe breise isteach ar na scrogaill bhonneagair agus an dóigh a dtéann siad i bhfeidhm ar na fadhbanna foriomlána a dtugtar aghaidh orthu leis an tionscnamh seo. Cuireadh tagairtí sonracha isteach chun cabhrú le cainníochtú a dhéanamh ar na scrogaill sin agus na hinfheistíochtaí ionchais a theastaíonn, go háirithe tagairtí do na srianta agus na riachtanais atá ann cheana i dtaca le críochfoirt bhonneagair iarnróid.

– Cuireadh isteach míniúcháin bhreise ar an gcoimhdeacht, go háirithe ar iompar comhcheangailte náisiúnta a chur ar áireamh sa sainmhíniú, agus ar bhearta um infheistíocht i mbonneagar a ghlacadh freisin.

– Tuairisc níos mionsonraithe ar na toimhdí bunúsacha faoin tionchar agus ar an tsamhail inmheánach a úsáideadh chun an tionchar sin a dhéanamh amach, cuireadh isteach iad sna ranna ábhartha, go háirithe san iarscríbhinn ar shamhlacha anailíseacha.

[16] TRL (2017) – Gathering additional data on EU combined transport.
[17] ISL+KombiConsult (2017), Updating EU combined transport data – Final Report.
[18] KombiConsult-Intermodality (2017), Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC).

Cuimsíonn na **roghanna beartais** a ndearnadh measúnú orthu pacáistí de bhearta beartais lena dtugtar aghaidh ar na cuspóirí sonracha agus, rud ba shonraí fós, ar na príomhchúiseanna le fadhbanna a sainaithníodh:

– an sainmhíniú ar 'iompar comhcheangailte', i.e. cumhdach geografach, an chéim bhóthair, an chéim neamhbhóthair, an t-aonad lóid;

– rialú incháilitheachta, i.e. na sonraí riachtanacha (le haghaidh rialú), cur i láthair sonraí, an áit rialaithe;

– bearta tacaíochta eacnamaíche, i.e. tacaíocht infheistíochta agus tacaíocht oibríochtúil (e.g. buntáistí cánach d'fheithiclí); agus

– bearta riaracháin, i.e. athbhreithniú ar bhearta tacaíochta, bailiú sonraí, comhar idir na Ballstáit, trédhearcacht.

Bhí na roghanna beartais bunaithe ar an leibhéal soiléirithe, an leibhéal uaillmhéine agus an tionchar ionchais 'carnach' a mhéadú.

Cuimsíonn an chéad rogha bheartais (rogha 1) mionleasú ar an Treoir, agus an bhéim á leagan ar shimpliú: simplítear an sainmhíniú ar iompar comhcheangailte trí bhíthin fad uathúil céime bóthair do gach modh. Glactar le doiciméid leictreonacha shimplí (e.g. comhaid PDF) mar chruthúnas incháilitheachta, agus leathnaítear chuig gach cineál iompair chomhcheangailte (de bhreis ar iompar comhcheangailte d'iarnród/de bhóthar) an dreasacht fhioscach d'iompróirí de bhóthar le haghaidh na céime bóthair den oibríocht iompair chomhcheangailte.

Dírítear le rogha bheartais 2 (rogha 2) ar na critéir incháilitheachta a shimpliú (sainmhíniú), ar na coinníollacha forfheidhmithe a shainiú ar bhealach níos fearr agus ar na bearta tacaíochta eacnamaíche a leathnú. Tá an rogha roinnte ina dhá fhorogha, ag brath ar an leibhéal uaillmhéine:

– I rogha 2A, leathnaítear an raon feidhme chun oibríochtaí iompair chomhcheangailte náisiúnta (intíre) a chur ar áireamh. Tá sainmhíniú comhchoiteann ann ar an gcéim bhóthair, beag beann ar an modh iompair neamhbhóthair (150 km nó 20 %, cibé acu is mó). Ní mheastar a bheith inghlactha ach na haonaid lóid idirmhódaigh a bhfuil aitheantas ISO/ILU acu. Sonraítear ceanglais nua sonraí le haghaidh coinníollacha incháilitheachta a chruthú agus le haghaidh glacadh le sonraí leictreonacha i bhformáid sonraí in-athbhreithnithe. Tairgtear sraith roghanna difriúla tacaíochta eacnamaíche freisin.

– Anuas ar na bearta a ndéantar cur síos orthu i rogha 2A, cuirtear roinnt solúbthachta ar áireamh sa sainmhíniú i rogha 2B ar iompar comhcheangailte don chéim bhóthair agus féadann na Ballstáit léi an 'críochfort oiriúnach is cóngaraí' a úsáid mar theorainn. Glactar le gach aonad lóid, beag beann ar an méid atá ann. I measc na mbeart tacaíochta eacnamaíche go léir, is é an beart maidir le hinfheistíochtaí i gcríochfoirt an beart a bheidh éigeantach.

Ar deireadh, is é atá i gceist le rogha bheartais 3 (rogha 3) na bearta a leagtar amach sa Treoir a leathnú i dtaca le gach cineál aonaid lóid iompair idirmhódaigh, beag beann ar fhadteorainneacha. Leis an rogha sin, níl aon cheanglais sonraí ann maidir le hincháilitheacht a chruthú. Déantar coinníoll leis an rogha freisin go mbeidh na bearta tacaíochta féideartha go léir éigeantach.

Sainaithníodh sa Mheasúnú Tionchair gurb í rogha 2B an rogha thosaíochta.

Cé go mbeadh na dearbhthairbhí eacnamaíocha is mó ag baint le rogha 3, is amhlaidh, mar gheall ar chostas na rogha sin do na Ballstáit agus ar an toradh foriomlán ar infheistíocht a ghabhann léi, nach bhfuil an rogha sin chomh tarraingteach leis na roghanna eile, a bhfuil cóimheas toraidh ar infheistíocht níos airde acu. Ina theannta sin, is neamhéifeachtúla rogha 3 ná rogha 2A agus rogha 2B ó thaobh an chomhshaoil de. Ní bhainfear amach le rogha 1 agus rogha 2A an sprioc aistrithe mhódaigh a leagadh síos sa Pháipéar Bán 2030 a foilsíodh in 2011. Ós rud é go n-áiritheofar le rogha 2B go mbainfear amach an sprioc aistrithe mhódaigh don bhliain 2030 agus gurb airde an toradh ar infheistíocht agus an éifeachtúlacht chomhshaoil a bheidh ag baint leis an rogha sin ná iad sin atá ag baint le rogha 3, is í rogha 2B an rogha thosaíochta.

Fiontair bheaga agus mheánmhéide, go háirithe iad sin a chuireann an chéim bhóthair d'oibríochtaí iompair chomhcheangailte i gcrích, agus oibreoirí beaga uiscebhealaí intíre, baineann siad tairbhe as an tacaíocht a thugtar leis an Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte, rud a chabhraíonn leo dul in iomaíocht le hiompar fadachair de bhóthar, rud atá níos saoire, agus bainfidh siad tairbhe as rogha 2B a bhuí le méadú ar mhéideanna iompair chomhcheangailte. Mar sin féin, ba cheart a thabhairt faoi deara go bhféadfadh roinnt costais infheistíochta tosaigh a bheith ag baint le sonraí struchtúrtha leictreonacha a thabhairt isteach chun críocha rialaithe, cé go bhfritháireofaí na costais sin leis na coigiltí a chruthófaí trí shonraí leictreonacha a úsáid sa slabhra soláthair foriomlán.

- **Oiriúnacht rialála agus simpliú**

Tagann an ghné REFIT den togra seo ón sainmhíniú ar iompar comhcheangailte a shimpliú agus a nua shonrú agus ó shoiléiriú a thabhairt ar na coinníollacha maidir le forfheidhmiú agus ar na modhanna forfheidhmithe (cruthúnas ar incháilitheacht na hoibríochta chun a mheas gur oibríocht iompair chomhcheangailte í).

Tá na nithe seo a leanas i gceist leis an sainmhíniú ar iompar comhcheangailte:

– An sainmhíniú ar an gcéim bhóthair a shoiléiriú agus a shimpliú, trí shainmhíniú beacht a ghlacadh (150 km nó 20 % den fhad iomlán) is infheidhme i gcomhcheangal le haon mhodh iompair.

– Aon fhadteorainn a bhaint don chéim neamhbhóthair.

– A shonrú tuilleadh nach mbreithneofar ach aonaid lóid chaighdeánacha. Fágfaidh sé sin go mbeidh sé níos éasca na haonaid lóid a rianú agus a áireamh nuair a bheifear ag ríomh na méideanna d'iompar comhcheangailte ar ina leith atá bearta tacaíochta á n-iarraidh.

I gcás na gcoinníollacha maidir le cruthúnas incháilitheachta, is amhlaidh, tríd an bhfianaise a bheidh ag teastáil a shonrú go soiléir agus trí úsáid doiciméad leictreonach a cheadú, go mbeidh sé níos éasca do na húdaráis atá ag déanamh seiceálacha cois bóthair agus dóibh sin atá ag déileáil leis na bearta tacaíochta an ghné 'iompair chomhcheangailte' den oibríocht iompair a fhíorú.

Ar deireadh, baineann na simplithe freisin le roinnt tagairtí atá as dáta amhail an saorchóras sonrach a cuireadh ar bun le haghaidh 'iompar féinchuntais'. Mar a míníodh sa tuarascáil REFIT, níl an méid sin ábhartha ná éifeachtach a thuilleadh mar gheall ar an laghdú foriomlán atá tagtha ar iompar féinchuntais in iompar lasta de bhóthar.

- **Cearta bunúsacha**

Leis an togra seo, urramaítear na cearta bunúsacha agus cloítear leis na prionsabail a aithnítear go háirithe i gCairt um Chearta Bunúsacha an Aontais Eorpaigh.

4. IMPLEACHTAÍ BUISÉADACHA

Níl aon impleachtaí buiséadacha ag an togra do bhuiséad an Aontais Eorpaigh.

5. EILIMINTÍ EILE

- **Pleananna cur chun feidhme, agus socruithe faireacháin, meastóireachta agus tuairiscithe**

Liostaítear sa Tuarascáil ar an Measúnú Tionchair ocht dtáscaire ba cheart a úsáid chun faireachán a dhéanamh ar éifeachtacht agus éifeachtúlacht na mbeart arna ndéanamh chun na príomhchuspóirí beartais a ghnóthú:

- an sciar d’iompar idirmhódach agus d’iompar comhcheangailte;
- an t-aistriú módach ó iompar de bhóthar;
- coigiltí iarmhartacha i gcostais sheachtracha;
- an méadú ar mhéid an iompair idirmhódaigh in aghaidh an € 1 a sholáthrófar i bhfoirm tacaíochta;
- an méadú ar acmhainn luchtaithe na n-aonad lóid idirmhódaigh;
- an laghdú ar an meánfhad idir críochfoirt idirmhódacha (de réir modh iompair);
- an toradh ar infheistíocht i ndáil le tacaíocht eacnamaíoch d’iompar idirmhódach; agus
- forbairt an iompair de bhóthar amháin agus an iompair idirmhódaigh chomhfhaid agus comparáid idir costais na modhanna iompair sin.

Chun tionchar na reachtaíochta a mheas, bheadh sé riachtanach meastóireacht chuimsitheach a dhéanamh a luaithe a bheadh na hathruithe uile curtha chun feidhme. Dhéanfadh an Coimisiún an chéad mheastóireacht 27 mí tar éis an spriocdháta le haghaidh thrasuí na Treorach agus gach dhá bhliain ina dhiaidh sin. Áirítear leis an togra ceanglais tuairiscithe shonracha a chur ar na Ballstáit, ar ceanglais iad a bhaineann leis an nglacadh le hiompar comhcheangailte, éabhlóid an bhonneagair agus na bearta tacaíochta arna gcur chun feidhme.

- **Doiciméid mhíniúcháin (le haghaidh treoracha)**

Mar gheall ar raon feidhme an togra, agus toisc nach leasaítear leis ach Treoir 92/106/CE, atá trasuite go hiomlán ag na Ballstáit, ní mheastar go bhfuil údar ann le doiciméid mhíniúcháin a éileamh ná go bhfuil sé comhréireach é sin a dhéanamh.

- **Míniúchán mionsonraithe ar fhorálacha sonracha an togra**

Pléadh i dteideal na Treorach le ‘...iompar comhcheangailte earraí idir na Ballstáit.’ Déantar an teideal a choigeartú chun raon feidhme leathnaithe na Treorach a léiriú trí na focail ‘idir na Ballstáit’ a bhaint ar mhaithe le leathnú an tsainmhínithe ar ‘iompar comhcheangailte’ chuig oibríochtaí náisiúnta a léiriú (laistigh de Bhallstát), dá bhforáiltear in Airteagal mhodhnaithe1.

Airteagal 1

Tugadh in Airteagal 1 raon feidhme na Treorach agus an sainmhíniú ar ‘iompar comhcheangailte’. Mar gheall ar an débhrí atá leis an sainmhíniú, ar an easpa soiléire atá ann agus ar an raon feidhme teoranta atá aige, cuirtear in ionad an airteagail sainmhíniú oiriúnaithe níos soiléire ar ‘iompar comhcheangailte’ sa Treoir. Is é seo a leanas an sainmhíniú nua, mar a chuirtear i láthair in Airteagal nua 1 é:

– Leathnaítear, i mír 4, raon feidhme chur i bhfeidhm an ‘iompair chomhcheangailte’ chuig gach oibríocht san Aontas, lena n-áirítear oibríochtaí náisiúnta iompair chomhcheangailte.

– Soiléirítear agus sonraítear a thuilleadh, i mír 3, gurb é 150 km nó 20 % den fhad iomlán é fad uasta na céime bóthair, beag beann ar an gcineál céime neamhbhóthair a úsáidtear (iompar d’iarnród, iompar d’uiscebhealaí intíre nó iompar muirí), agus áirithítear ag an am céanna go mbeidh solúbthacht ann de bharr srianta sonracha geografacha nó oibríochtúla atá ann sna Ballstáit.

– Baintear, i mír 2, an teorainn leis an gcéim neamhbhóthair chun iompar comhcheangailte tábhachtach d’uiscebhealaí intíre a thabhairt faoi raon feidhme na Treorach.

– Sonraítear a thuilleadh, i mír 2, na cineálacha aonad lóid is inghlactha (i.e. aonaid chaighdeánaithe ISO/CEN) in oibríochtaí iompair chomhcheangailte.

Airteagal 3

Áiríodh le hAirteagal 3 tagairt do dhoiciméad iompair a fhéadfar a úsáid mar chruthúnas ar incháilitheacht (tagairt d’Airteagal 6 de Rialachán Uimh. 11 ón gComhairle an 27 Meitheamh 1960) agus sonraíodh a thuilleadh ann an fhaisnéis atá le cur leis, go háirithe stampaí a úsáid chun codanna den oibríocht a dheimhniú nó a fhíorú. Toisc gur measadh na coinníollacha sin a bheith doiléir, agus toisc nach n-úsáidtear stampaí a thuilleadh ina lán saoráidí, cuirtear in ionad an airteagail sonraíocht níos beaichte ar na coinníollacha agus ar na cineálacha fianaise atá le húsáid mar chruthúnas ar incháilitheacht d’iompar comhcheangailte chun críocha seiceálacha bóthair a dhéantar i mBallstát ar chéim bhóthair den oibríocht iompair:

– Sainítear i mír 1 an coinníoll á éileamh go measfar gur cuid d’oibríocht iompair chomhcheangailte é iompar de bhóthar.

– Liostaítear agus mionsonraítear i mír 2 na sonraí atá le tabhairt mar fhianaise.

– Luaitear i mír 3 nach mbeidh aon doiciméad breise ag teastáil chun an oibríocht iompair chomhcheangailte a chruthú.

– Tugtar i mír 4 na coinníollacha maidir leis an bhfianaise a chur i láthair, lena n-áirítear chun críocha seiceála cois bóthair.

– Cuirtear síos i mír 5 ar fhormáid inghlactha na sonraí fianaise atá le soláthar, go háirithe an úsáid a d’fhéadfaí a bhaint as doiciméid iompair reatha agus an fhéidearthacht atá ann úsáid a bhaint as modhanna leictreonacha a bhfuil formáid struchtúrtha in-athbhreithnithe acu.

– Tugtar i mír 6 coimirce d’oibreoirí má bhíonn neamhréireacht ann idir na hoibríochtaí iarbhír agus an fhaisnéis atá tugtha san fhianaise, i gcás inarb amhlaidh gur as imthosca eisceachtúla a tháinig an neamhréireacht sin.

Airteagal 5

Áiríodh le hAirteagal 5 oibleagáidí tuairiscithe don Choimisiún (le cúnamh ó na Ballstáit), ach níor cuireadh aon oibleagáid chórasach air na sonraí ábhartha a bhailiú chun tacú le hoibleagáid den sórt sin. Beartaítear anois modhnú a dhéanamh ar na coinníollacha agus na hoibleagáidí tuairiscithe a theastaíonn chun cur i bhfeidhm cuí na Treorach a áirithiú:

– Tugtar isteach le mír 1 an oibleagáid atá ar na Ballstáit tuairisc a thabhairt don Choimisiún, 18 mí tar éis an dáta le haghaidh thrasuí na Treorach, ar shonraí faoi dhálaí an mhargaidh iompair chomhcheangailte ina gcríoch, lena n-áirítear sonraí faoin mbonneagar ábhartha agus faoi na bearta tacaíochta náisiúnta arna nglacadh. Foráiltear léi freisin go bhféadfadh an Coimisiún bearta a ghlacadh trí bhíthin gníomhartha tarmligthe chun cabhrú leis na Ballstáit a n-oibleagáid a chomhlíonadh trí ábhar na faisnéise atá le tuairisciú a mhionsonrú a thuilleadh.
– Foráiltear le mír 2 go ndéanfaidh an Coimisiún measúnú, bunaithe ar na tuarascálacha náisiúnta sin, ar chur chun feidhme na Treorach, lena n-áirítear éifeachtacht agus éifeachtúlacht na Treorach, agus go bhféadfaidh sé bearta breise a bheartú freisin.
– Sonraítear i mír 3 gur ar bhonn tréimhsiúil a dhéanfaidh na Ballstáit faisnéis a sholáthar agus a thuairisciú agus go ndéanfaidh siad sin gach dhá bhliain.

Airteagal 6

Áiríodh le hAirteagal 6 na coinníollacha tacaíochta eacnamaíche is infheidhme maidir le hiompar comhcheangailte. Cuirtear cúig mhír nua isteach chun raon feidhme na mbeart tacaíochta sin a leathnú:

– Tugtar isteach le mír 4 bearta tacaíochta éigeantacha arb é is aidhm dóibh na Ballstáit a spreagadh infheistíochtaí nua a dhéanamh i mbonneagar agus saoráidí le haghaidh iompar comhcheangailte agus dírítear inti ar na tosaíochtaí bunúsacha, go háirithe dlús na gcríochfort trasloingsithe. Áirítear léi freisin na coinníollacha le haghaidh comhordú idir na Ballstáit agus an Coimisiún chun infheistíocht fhorluiteach fhéideartha a sheachaint sa bhonneagar trasloingsithe, rud as a d'fhéadfadh acmhainn críochfoirt iomarcach teacht, go háirithe sna conairí TEN-T.
– Foráiltear le mír 5 do bhearta tacaíochta breise a fhéadfaidh na Ballstáit a ghlacadh chun bearta atá ann cheana a chomhlánú ar mhaithe le laghdú a dhéanamh ar an gcostas ar oibríocht iompair chomhcheangailte agus leis an oibríocht sin a dhéanamh níos iomaíche i gcomparáid leis an oibríocht choibhéiseach a dhéantar de bhóthar amháin. Le bearta roghnacha den sórt sin, féadfar aghaidh a thabhairt ar chuid ar bith den oibríocht iompair chomhcheangailte (céim ar bith, an fheithicil a úsáidtear i ngach céim, an t-aonad lóid nó an oibríocht trasloingsithe).
– Iarrtar i mír 6 ar na Ballstáit tuairisc a thabhairt don Choimisiún ar na bearta tacaíochta arna nglacadh.
– Foráiltear le mír 7 maidir le hathbhreithniú rialta a dhéanamh ar na bearta arna nglacadh chun éifeachtacht na mbeart sin a áirithiú.
– Tugtar le mír 8 an cuspóir ginearálta ar cheart aghaidh a thabhairt air leis na bearta tacaíochta.

Airteagail 7 agus 9

Áiríodh le hAirteagail7 agus Airteagal 9 forálacha sonracha lenar tugadh aghaidh ar iompar féinchuntais agus bhí sé mar aidhm leo iompar den sórt sin a éascú. Scriostar Airteagail 7 agus 9. De réir na meastóireachta REFIT, tá an tábhacht a bhaineann le hiompar féinchuntais in iompar de bhóthar tar éis laghdú go suntasach ó 30 % sa bhliain 1986 go 15 % sa bhliain 2012 agus meastar gur beag tairbhe a bhí le baint ag páirtithe leasmhara as na hairteagail shonracha féinchuntais freisin.

Mar gheall ar shimpliú an tsainmhínithe bheartaithe nua ar iompar comhcheangailte agus mar gheall ar an soiléiriú ar an bhfianaise ar oibríochtaí iompair chomhcheangailte, níl sé réasúnach a thuilleadh, i gcomhthéacs na Treorach seo, idirdhealú a dhéanamh idir iompar comhcheangailte ar fruiliú nó ar airgead agus iompar comhcheangailte féinchuntais. Mura sonraítear a mhalairt, is ionann cearta agus oibleagáidí na Treorach don dá chineál iompair.

Airteagal 9a

Cuirtear an t-airteagal seo isteach chun a áirithiú go dtabharfar trédhearcacht do gach páirtí leasmhar atá ag gabháil d'oibríochtaí iompair chomhcheangailte i ndáil le cur chun feidhme na Treorach, go háirithe na bearta tacaíochta atá ar fáil agus na coinníollacha le haghaidh chur i bhfeidhm na mbeart sin.

Chuige sin, cuirfear líonra údarás inniúil ar bun chun comhar a chothú i measc na mBallstát trí fhaisnéis ábhartha agus dea-chleachtais a mhalartú, go háirithe faisnéis agus dea-chleachtais a bhaineann le bearta tacaíochta, agus trí liosta príomhphointí teagmhála a sholáthar do pháirtithe leasmhara. Ina theannta sin, foráiltear le mír 4 go gcuirfidh an Coimisiún an liosta d'údaráis inniúla agus de na bearta ábhartha arna nglacadh ag na Ballstáit ar fáil.

Airteagal 10a

Cuirtear an t-airteagal seo isteach chun foráil a dhéanamh don nós imeachta le haghaidh cumhachtaí tarmligthe an Choimisiúin a fheidhmiú.

2017/0290 (COD)

Togra le haghaidh

TREOIR Ó PHARLAIMINT NA hEORPA AGUS ÓN gCOMHAIRLE

lena leasaítear Treoir 92/106/CEE maidir le rialacha comhchoiteanna a bhunú do chineálacha áirithe iompair chomhcheangailte earraí idir na Ballstáit

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ PARLAIMINT NA hEORPA AGUS COMHAIRLE AN AONTAIS EORPAIGH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus go háirithe Airteagal 91(1) de,

Ag féachaint don togra ón gCoimisiún Eorpach,

Tar éis dóibh an dréachtghníomh reachtach a chur chuig na parlaimintí náisiúnta,

Ag féachaint don tuairim ó Choiste Eacnamaíoch agus Sóisialta na hEorpa[19],

Ag féachaint don tuairim ó Choiste na Réigiún[20],

Ag gníomhú dóibh i gcomhréir leis an ngnáthnós imeachta reachtach,

De bharr an méid seo a leanas:

(1) An tionchar diúltach atá ag an iompar ar thruailliú aeir, astaíochtaí gás ceaptha teasa, timpistí, torann agus plódú, leanann sé ar aghaidh le fadhbanna a chruthú don gheilleagar agus do shláinte agus folláine shaoránaigh na hEorpa. Cé gurb é iompar de bhóthar an phríomhchúis leis na héifeachtaí diúltacha sin [laistigh den Aontas?], meastar go méadóidh iompar lasta de bhóthar faoi 60 faoin gcéad faoin mbliain 2050.

(2) Ar cheann de na príomhspriocanna atá le beartas iompair an Aontais go fóill tá laghdú ar an tionchar diúltach atá ag gníomhaíochtaí iompair. Tá Treoir 92/106/CEE ón gComhairle[21], lena mbunaítear bearta chun forbairt an iompair chomhcheangailte a spreagadh, ar an aon ghníomh reachtach ón Aontas lena ndreasaítear go díreach an t-aistriú ó iompar lasta de bhóthar chuig modhanna iompair lena ngabhann astaíochtaí níos ísle, amhail iompar d’uiscebhealaí intíre, iompar muirí agus iompar d’iarnród.

(3) An sprioc 30 % d’iompar lasta de bhóthar os cionn 300 km a aistriú chuig modhanna eile iompair amhail iompar d’iarnród nó iompar d’uiscebhealach faoi 2030 agus níos mó ná 50 % de a aistriú chuig modhanna eile iompair faoi 2050 chun feidhmíocht slabhraí lóistíochta ilmhódacha a bharrfheabhsú, lena n-áirítear trí úsáid mhéadaithe a bhaint as modhanna atá níos tíosaí ar fhuinneamh,, tá an dul chun cinn atá déanta ar an

[19] IO C , , lch. .
[20] IO C , , lch. .
[21] Treoir 92/106/CEE ón gComhairle an 7 Nollaig 1992 maidir le rialacha comhchoiteanna a bhunú do chineálacha áirithe iompair chomhcheangailte earraí idir na Ballstáit (IO L 368, 17.12.1992, lch. 38).

sprioc sin níos moille ná a measadh agus, de réir na réamh-mheastachán reatha, ní bhainfear amach í.

(4) Chuir Treoir 92/106/CEE le beartas an Aontais um iompar comhcheangailte a fhorbairt agus le méid suntasach lasta a aistriú ar shiúl ón mbóthar. Laghdaíodh tionchar na Treorach sin go suntasach, áfach, mar gheall ar na heasnaimh atá ann ar a cur chun feidhme, go háirithe an teanga dhébhríoch agus na forálacha atá as dáta a leagtar amach inti agus raon feidhme teoranta na mbeart tacaíochta.

(5) Ba cheart Treoir 92/106/CEE a shimpliú agus a chur chun feidhme níos fearr trí athbhreithniú a dhéanamh ar na dreasachtaí eacnamaíocha d’iompar comhcheangailte ar mhaithe le haistriú earraí ó iompar de bhóthar chuig modhanna eile a spreagadh nach bhfuil chomh díobhálach céanna don chomhshaol, atá níos sábháilte agus níos tíosaí ar fhuinneamh agus nach bhfuil an leibhéal céanna plódaithe ag baint leo.

(6) Is oibríochtaí idirmhódacha náisiúnta19,3 % den iompar idirmhódach ar fad san Aontas. Ní bhaineann oibríochtaí den sórt sin tairbhe as na bearta tacaíochta dá bhforáiltear le Treoir 92/106/CEE faoi láthair mar gheall ar raon feidhme teoranta an tsainmhínithe ar iompar comhcheangailte. Mar sin féin, tá tionchar lasmuigh de theorainneacha náisiúnta ag éifeacht dhiúltach na n-oibríochtaí náisiúnta iompair de bhóthar, mar atá astaíochtaí gás ceaptha teasa agus plódú go háirithe. Dá bhrí sin, tá sé riachtanach raon feidhme Threoir 92/106/CEE a leathnú chuig oibríochtaí náisiúnta iompair chomhcheangailte (laistigh de Bhallstát) chun tacú le hiompar comhcheangailte a fhorbairt a thuilleadh san Aontas, rud a chabhróidh leis an aistriú módach ó iompar de bhóthar chuig iompar d’iarnród, iompar d’uiscebhealaí intíre agus loingseoireacht ghearrthurais.

(7) Féachfar ar oibríocht iompair chomhcheangailte mar oibríocht iompair aonair a théann san iomaíocht dhíreach le hoibríocht iompair aonmhódaigh ón bpointe imeachta chuig an gceann scríbe deiridh. Ba cheart a áirithiú le coinníollacha rialála go mbeidh coibhéis idir iompar comhcheangailte idirnáisiúnta agus iompar aonmhódach idirnáisiúnta agus idir iompar comhcheangailte náisiúnta agus iompar aonmhódach náisiúnta faoi seach.

(8) Áirítear leis an sainmhíniú reatha ar iompar comhcheangailte fadteorainneacha difriúla do na céimeanna bóthair d’oibríocht iompair chomhcheangailte, de réir mhodh na céime neamhbhóthair agus d'éagmais fadteorainn shocraithe d’iompar comhcheangailte d’iarnróid cuirtear, ina ionad sin, an choincheap “an críochfort oiriúnach is gaire” san áireamh chun roinnt solúbthachta a thabhairt i gcúinsí sonracha. Tháinig cuid mhór difríochtaí as an sainmhíniú sin ar chur chun feidhme mar gheall ar léirmhínithe éagsúla agus deacrachtaí sonracha i dtaca leis na coinníollacha maidir le cur chun feidhme a leagan síos. B’fhiú deireadh a chur leis na débhríonna sin agus a áirithiú ag an am céanna go gcoinneofaí solúbthacht de chineál éigin i ndáil leis an sainmhíniú.

(9) De réir an tsainmhínithe reatha ar iompar comhcheangailte, áirithítear leis an bhfad íosta 100 km don chéim neamhbhóthair d’oibríocht iompair chomhcheangailte go gcumhdaítear formhór na n-oibríochtaí iompair leis an sainmhíniú. Clúdaíonn céimeanna de loingseoireacht d’iarnród agus céimeanna de loingseoireacht ghearrthurais faid fhada chun bheith iomaíoch le hiompar de bhóthar amháin. Áirithítear leis an bhfad íosta sin freisin go n-eisiatar ó raon feidhme na Treorach oibríochtaí sonracha amhail gearrthurais farantóireachta nó iompar domhainfharraige, oibríochtaí a dhéanfaí in aon chás. De bharr teorainneacha den sórt sin, áfach, ní thagann faoin sainmhíniú ar oibríochtaí iompair chomhcheangailte roinnt oibríochtaí

iompair d'uiscebhealaí intíre a dhéantar timpeall ar chalafoirt agus ar cheirtleáin,oibríochtaí a chuireann go mór le plódú a laghdú i ngréasáin bhóithre atá suite i gcalafoirt farraige agus sa chúlchríoch máguaird agus le hualaí comhshaoil a laghdú i gceirtleáin. B'fhiú, dá bhrí sin, deireadh a chur leis an bhfad íosta sin agus an t-eisiamh oibríochtaí áirithe a choimeád ag an am céanna, amhail oibríochtaí a bhfuil loingsithe domhainfharraige nó gearrthurais farantóireachta i gceist leo.

(10) Le méidteorainn íosta na n-aonad lóid a shonraítear faoi láthair sa sainmhíniú ar iompar comhcheangailte d'fhéadfaí bac a chur ar réitigh idirmhódacha nuálacha a fhorbairt amach anseo d'iompar uirbeach. OS a choinne sin, dá mbeifí in ann aonaid lóid a shainaithint trí chaighdeáin atá ann cheana, d'fhéadfaí dlús a chur lena láimhseáil i gcríochfoirt agus sreabhadh na n-oibríochtaí iompair chomhcheangailte a éascú chun a áirithiú go gcaithfí ar bhealach níos éasca le haonaid lóid shainithe agus chun a áirithiú go seasfaidís an aimsir.

(11) De bhrí go n-úsáidtear stampaí ar bhealach seanchaite chun a chruthú gur cuireadh oibríocht iompair chomhcheangailte i gcrích, cuirtear cosc ar fhorfheidhmiú éifeachtach na mbeart agus fíorú na hincháilitheachta do na bearta dá bhforáiltear i dTreoir 92/106/CEE. Ba cheart soiléiriú a thabhairt maidir leis an bhfianaise atá ag teastáil chun a chruthú go bhfuil oibríocht iompair chomhcheangailte á déanamh agus maidir leis an modh ina soláthrófar fianaise den sórt sin. Ba cheart úsáid agus tarchur faisnéise leictreonaí iompair a spreagadh agus shimpleodh sin an soláthar fianaise ábhartha agus an dóigh a bpléann na húdaráis ábhartha leis an bhfianaise sin. Ba cheart formáid atá iontaofa agus barántúil a úsáid. Ba cheart forbairtí ar leibhéal an Aontais a chur san áireamh sa chreat rialála agus i dtionscnaimh lena simplítear nósanna imeachta riaracháin agus digitiú na ngnéithe iompair.

(12) Tá raon feidhme na mbeart reatha tacaíochta eacnamaíche a shainítear i dTreoir 92/106/CEE an -teoranta, a gcuimsítear ann bearta fioscacha (eadhon cánacha a aisíoc nó a laghdú) nach mbaineann ach le hoibríochtaí iompair chomhcheangailte d'iarnród/de bhóthar. Ba cheart bearta den sórt sin a leathnú chuig oibríochtaí iompair chomhcheangailte lena gcumhdaítear iompar d'uiscebhealaí intíre agus iompar muirí. Ba cheart tacú le cineálacha ábhartha eile beart freisin amhail bearta tacaíochta infheistíochta bonneagair nó bearta difriúla tacaíochta eacnamaíche.

(13) Is ar leibhéal an chríochfoirt trasloingsithe atá an príomhscrogall bonneagair lena gcuirtear bac ar an aistriú ó iompar lasta de bhóthar chuig modhanna eile iompair. Ní leor dáileadh ná cumhdach reatha na gcríochfort trasloingsithe san Aontas – nó ní leor iad feadh an Chroíghréasáin agus an Ghréasáin Chuimsithigh reatha TEN-T ar a laghad ach dá ainneoin sin, táthar ar tí teorainn acmhainne na gcríochfort reatha trasloingsithe a shroicheadh agus beidh gá an acmhainn sin a fhorbairt chun go mbeifear in ann déileáil leis an bhfás foriomlán ar thrácht lasta. D'fhéadfaí costais fhoriomlána trasloingsithe a laghdú agus ar an gcaoi sin aistriú módach gaolmhar a spreagadh dá ndéanfaí infheistíocht in acmhainn na gcríochfort trasloingsithe, mar a léiríodh i roinnt Ballstát cheana. Dá bhrí sin, ba cheart do na Ballstáit, ag gníomhú dóibh i gcomhar le Ballstáit chomharsanacha agus leis an gCoimisiún, a áirithiú go dtógfar tuilleadh críochfort trasloingsithe le haghaidh iompar comhcheangailte nó go gcuirfear tuilleadh acmhainn trasloingsithe ar fáil d'oibreoirí iompair. Chuirfeadh an méid sin lena tharraingtí atá roghanna eile iompair lasta agus spreagfadh sé aistriú módach, rud a dhéanfadh oibríochtaí iompair chomhcheangailte níos iomaíche ná iompar de bhóthar amháin. Ba cheart cumhdach agus acmhainn na gcríochfort trasloingsithe a mhéadú feadh an Chroíghréasáin agus an Ghréasáin Chuimsithigh TEN-T atá ann cheana ar a laghad. Ar an meán, ba cheart críochfort trasloingsithe

oiriúnach amháin ar a laghad le haghaidh iompar comhcheangailte a bheith lonnaithe fad nach mó ná 150 km ó aon láthair loingsithe san Aontas.

(14) Ba cheart do na Ballstáit bearta breise tacaíochta eacnamaíche a chur chun feidhme i dteannta na gceann atá ann cheana féin, agus iad dírithe ar na céimeanna éagsúla d'oibríocht iompair chomhcheangailte, chun iompar lasta de bhóthar a laghdú agus chun úsáid modhanna eile iompair amhail iompar d'iarnród, iompar d'uiscebhealaí intíre agus iompar muirí a spreagadh, rud a laghdódh truailliú aeir, astaíochtaí gás ceaptha teasa, timpistí tráchta ar bhóithre, torann agus plódú. D'fhéadfadh na nithe seo a leanas a bheith i gceist le bearta den sórt sin: cánacha nó táillí iompair áirithe a laghdú, deontais a sholáthar d'aonaid lóid idirmhódaigh a iompraítear le fírinne in oibríochtaí iompair chomhcheangailte, agus costais trasloingsithe a aisíoc go páirteach.

(15) Ba cheart bearta tacaíochta le haghaidh oibríochtaí iompair chomhcheangailte a chur chun feidhme i gcomhréir leis na rialacha um Státchabhair atá sa Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (CFAE).

(16) Ba cheart bearta tacaíochta a chomhordú, de réir mar is gá, idir na Ballstáit agus an Coimisiún.

(17) Ba cheart do na Ballstáit na bearta tacaíochta a athbhreithniú ar bhonn rialta freisin chun a n-éifeachtacht agus a n-éifeachtúlacht a áirithiú.

(18) Chun críocha na Treorach seo, níor cheart aon idirdhealú a dhéanamh idir iompar comhcheangailte ar fruiliú nó ar airgead agus iompar comhcheangailte féinchuntais.

(19) Chun déileáil le héabhlóid an iompair san Aontas, agus le héabhlóid an mhargaidh iompair chomhcheangailte go háirithe, ba cheart do na Ballstáit sonraí agus faisnéis ábhartha a bhailiú agus a thuairisciú chuig an gCoimisiún ar bhonn rialta agus ba cheart don Choimisiún tuarascáil maidir le cur i bhfeidhm na Treorach seo a chur faoi bhráid Pharlaimint na hEorpa agus na Comhairle gach ceithre bliana.

(20) Tá trédhearcacht tábhachtach do na páirtithe leasmhara uile atá ag gabháil d'oibríochtaí iompair chomhcheangailte, go háirithe iad sin a an Treoir seo difear dóibh. Chun tacú le trédhearcacht den sórt sin, agus chun tuilleadh comhair a chur chun cinn, ba cheart údaráis inniúla a shainaithint i ngach Ballstát.

(21) Chun aird a thabhairt ar fhorbairtí margaidh agus ar dhul chun cinn teicniúil, ba cheart an chumhacht chun gníomhartha a ghlacadh i gcomhréir le hAirteagal 290 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a tharmligean chuig an gCoimisiún i dtaca leis an Treoir seo a fhorlíonadh le tuilleadh sonraí faoin bhfaisnéis faoi oibríochtaí iompair chomhcheangailte atá le tuairisciú ag na Ballstáit . Tá sé tábhachtach, go háirithe, go rachadh an Coimisiún i mbun comhairliúcháin iomchuí le linn a chuid oibre ullmhúcháin, lena n-áirítear ar leibhéal na saineolaithe, agus go ndéanfar na comhairliúcháin sin i gcomhréir leis na prionsabail a leagtar síos i gComhaontú Idirinstitiúideach maidir le Reachtóireacht Níos Fearr an 13 Aibreán 2016[22]. Go sonrach, chun rannpháirtíocht chomhionann in ullmhú na ngníomhartha tarmligthe a áirithiú, ba cheart do Pharlaimint na hEorpa agus don Chomhairle na doiciméid uile a fháil ag an am céanna leis na saineolaithe sna Ballstáit, agus ba cheart rochtain chórasach a bheith ag a gcuid saineolaithe ar chruinnithe ghrúpaí saineolaithe an Choimisiúin a bheidh ag déileáil le hullmhú na ngníomhartha tarmligthe.

---

[22] IO L 123, 12.5.2016, lch. 1.

(22) Ós rud é nach féidir leis na Ballstáit cuspóirí na Treorach seo, mar atá an t-aistriú ó iompar de bhóthar chuig modhanna iompair nach bhfuil chomh díobhálach céanna don chomhshaol a chur chun cinn a thuilleadh agus, ar an mbealach sin, seachtrachtaí diúltacha chóras iompair an Aontais a laghdú, a ghnóthú go leordhóthanach agus, de bharr chineál trasteorann an iompair lasta chomhcheangailte agus an bhonneagair idir-nasctha, agus de bharr na bhfadhbanna a mbeartaítear aghaidh a thabhairt orthu leis an Treoir seo, gur fearr is féidir iad a ghnóthú ar leibhéal an Aontais, féadfaidh an tAontas bearta a ghlacadh, i gcomhréir le prionsabal na coimhdeachta a leagtar amach in Airteagal 5 den Chonradh ar an Aontas Eorpach. I gcomhréir le prionsabal na comhréireachta a leagtar amach san Airteagal sin, ní théann an Treoir seo thar a bhfuil riachtanach chun na cuspóirí sin a ghnóthú.

(23) Ba cheart, dá bhrí sin, Treoir 92/106/CE a leasú dá réir,

TAR ÉIS AN TREOIR SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

Leasaítear Treoir 92/106/CEE mar a leanas:

(1) cuirtear an méid seo a leanas in ionad an teidil:

“Treoir 92/106/CEE ón gComhairle an 7 Nollaig 1992 maidir le rialacha comhchoiteanna a bhunú do chineálacha áirithe iompair chomhcheangailte earraí”;

(2) Cuirtear an méid seo a leanas in ionad Airteagal 1:

"Airteagal 1

1. Tá feidhm ag an Treoir seo maidir le hoibríochtaí iompair chomhcheangailte.

2. Chun críocha na Treorach seo, ciallaíonn ‘iompar comhcheangailte’ iompar earraí trí oibríocht iompair a chuimsíonn céim bhóthair thosaigh nó céim bhóthair dheiridh den turas, nó an dá cheann díobh, agus céim neamhbhóthair den turas ina n-úsáidtear iompar d’iarnród, iompar d’uiscebhealach intíre nó iompar muirí:

(a) i leantóir nó leathleantóir, a bhfuil aonad tarracóra, cabhail shoghluaiste nó coimeádán air nó nach bhfuil ceann ar bith díobh air, a shainaithnítear i gcomhréir leis an gcóras sainaitheantais a bunaíodh de bhun chaighdeáin idirnáisiúnta ISO6346 agus EN13044, i gcás ina dtrasloingsítear an t-aonad lóid idir na modhanna difriúla iompair; nó

(b) le feithicil bóthair a iompraítear trí iompar d’iarnród, iompar d’uiscebhealaí intíre nó iompar muirí don chéim neamhbhóthair den turas.

Céimeanna neamhbhóthair ina n-úsáidtear iompar d’uiscebhealaí intíre nó iompar muirí nach bhfuil aon mhalairt choibhéiseach iompair de bhóthar orthu nó atá dosheachanta in oibríocht iompair atá inmharthana ó thaobh tráchtála de, ní chuirfear san áireamh iad chun críocha na n-oibríochtaí iompair chomhcheangailte.

3. Ní sháróidh aon chéim bhóthair dá dtagraítear i mír 2 an ceann is faide de na faid seo a leanas i gcríoch an Aontais:

(a) fad 150 km i bhfoirm líne díreach trasna tíre;

(b) 20 % den fhad i bhfoirm líne díreach trasna tíre idir an pointe luchtaithe don chéim thosaigh agus an pointe díluchtaithe don chéim dheiridh, i gcás inar mó an fad sin ná an fad dá dtagraítear i bpointe (a).

Beidh feidhm ag an bhfadteorainn sin don chéim bhóthair maidir le fad iomlán gach céime bóthair, lena n-áirítear gach bailiú agus seachadadh idirmheánach. Ní bheidh feidhm aici maidir le hiompar aonaid lóid atá folamh ná le pointe bailithe na n-earraí ná ó phointe seachadta na n-earraí.

Féadfar an fhadteorainn don chéim bhóthair a shárú d'oibríochtaí iompair chomhcheangailte de bhóthar/d'iarnród, i gcás ina mbeidh sé sin údaraithe ag an mBallstát nó ag na Ballstáit a gcuirtear an chéim bhóthair i gcrích ar a chríoch nó ar a gcríoch, chun an críochfort iompair is gaire a shroicheadh ina bhfuil an acmhainn trasloingsithe oibríochtúil a theastaíonn chun críocha luchtaithe nó díluchtaithe i ndáil le trealamh trasloingsithe, acmhainn críochfoirt agus seirbhísí cuí iompair lasta d'iarnród.

4. Measfar go bhfuil oibríocht iompair chomhcheangailte á cur i gcrích san Aontas i gcás ina gcomhlíonann an oibríocht nó an chuid den oibríocht atá á cur i gcrích san Aontas na ceanglais a leagtar síos i míreanna 2 agus 3." .

(3) Cuirtear an méid seo a leanas in ionad Airteagal 3:

"Airteagal 3

1. Áiritheoidh na Ballstáit nach measfar go bhfuil iompar de bhóthar mar chuid d'oibríocht iompair chomhcheangailte a chumhdaítear leis an Treoir seo ach amháin i gcás inar féidir leis an iompróir fianaise shoiléir a thabhairt gurb é atá in iompar de bhóthar den sórt sin céim bhóthair d'oibríocht iompair chomhcheangailte, lena n-áirítear aonaid lóid atá folamh a iompar roimh iompar na n-earraí agus ina dhiaidh.

2. Cuimseofar san fhianaise dá dtagraítear i mír 1 na sonraí seo a leanas do gach oibríocht iompair chomhcheangailte:

(a) ainm, seoladh, sonraí teagmhála agus síniú an tseoltóra;[.]

(b) an áit a dtosaítear an oibríocht iompair chomhcheangailte san Aontas agus an dáta a thosaítear í;

(c) ainm, seoladh agus sonraí teagmhála an choinsíní;

(d) an áit a gcríochnaítear an oibríocht iompair chomhcheangailte san Aontas;

(e) an fad i b líne dhíreach trasna tíre idir an áit a dtosaítear an oibríocht iompair chomhcheangailte agus an áit a gcríochnaítear an oibríocht iompair chomhcheangailte san Aontas;

(f) tuairisc, a bheidh sínithe ag an seoltóir, ar ródú na hoibríochta iompair chomhcheangailte, lena n-áirítear na sonraí seo a leanas ar a laghad do gach céim, agus do gach modh iompair a úsáidtear le linn na céime neamhbhóthair, den oibríocht laistigh den Aontas:

– (i) ord na gcéimeanna (i.e. an chéad chéim, an chéim neamhbhóthair nó an chéim dheiridh);

– (ii) ainm, seoladh agus sonraí teagmhála an iompróra;

– (iii) an modh iompair agus áit an mhodha iompair sin san oibríocht;

(g) sainaithint ar an aonad lóid idirmhódaigh atá á iompar;

(h) don chéim thosaigh iompair de bhóthar:

– (i) áit an trasloingsithe chuig an gcéim neamhbhóthair;

– (ii) fad na céime tosaigh iompair de bhóthar i líne dhíreach trasna tíre idir áit an loingsithe agus an chéad chríochfort trasloingsithe;

– (iii) i gcás ina bhfuil an chéim bhóthair thosaigh curtha i gcrích, síniú an iompróra á dheimhniú gur cuireadh an oibríocht iompair ar an gcéim bhóthair i gcrích;

(i) don chéim dheiridh iompair de bhóthar:

– (i) an áit a dtógtar na hearraí ar láimh ón gcéim neamhbhóthair (iompar d’iarnród, iompar d’uiscebhealaí intíre nó iompar muirí);

– (ii) fad na céime deiridh iompair de bhóthar i líne dhíreach trasna tíre idir áit an trasloingsithe agus an áit a gcríochnaítear an oibríocht iompair chomhcheangailte san Aontas);

(j) don chéim neamhbhóthair:

– (i) i gcás ina bhfuil an chéim neamhbhóthair curtha i gcrích, síniú an iompróra (nó síniú na n-iompróirí, i gcás ina raibh dhá cheann nó níos mó d’oibríochtaí neamhbhóthair ann le linn na céime neamhbhóthair) á dheimhniú gur cuireadh an oibríocht iompair ar an gcéim neamhbhóthair i gcrích;

– (ii) nuair atá sin ar fáil, síniú nó séala na n-údarás ábhartha iarnróid nó calafoirt sna críochfoirt ábhartha (stáisiún traenach nó calafort) lena mbaineann feadh na hoibríochta ar an gcéim neamhbhóthair á dheimhniú gur cuireadh an chuid ábhartha den chéim neamhbhóthair i gcrích.

3. Ní bheidh aon doiciméad breise ag teastáil chun a chruthú go bhfuil an t-iompróir ag cur oibríocht iompair chomhcheangailte i gcrích.

4. Déanfar an fhianaise dá dtagraítear i mír 1 a chur i láthair nó a tharchur ar iarratas ó oifigeach údaraithe cigireachta an Bhallstáit ina ndéantar an tseiceáil. I gcás seiceálacha cois bóthair, cuirfear an fhianaise i láthair le linn seiceála den sórt sin. Beidh an fhianaise scríofa i dteanga oifigiúil de chuid an Bhallstáit sin nó i mBéarla. Le linn seiceáil cois bóthair, ceadófar don tiománaí dul i dteagmháil leis an gceannoifig, leis an mbainisteoir iompair nó le haon duine nó eintiteas eile a d’fhéadfadh tacú leis an fhianaise dá dtagraítear i mír 2 a sholáthar.

5. Féadfar an fhianaise a sholáthar trí dhoiciméad iompair lena gcomhlíontar na ceanglais a leagtar síos in Airteagal 6 de Rialachán Uimh. 11 ón gComhairle nó trí dhoiciméid iompair eile atá ann cheana amhail doiciméad iompair an Choinbhinsiúin maidir leis an gCoinbhinsiún ar an gConradh le haghaidh Iompair Idirnáisiúnta Earraí de Bhóthar (CMR) nó maidir le Rialacha Comhionanna maidir leis an gConradh le haghaidh Iompair Idirnáisiúnta Earraí d'Iarnród (CIM).

Féadfar fianaise den sórt sin a chur i láthair nó a tharchur go leictreonach trí úsáid a bhaint as formáid struchtúrtha in-athbhreithnithe is féidir a úsáid go díreach le haghaidh nithe a stóráil agus a phróiseáil le ríomhairí, lena n-áirítear an nóta coinsíneachta leictreonach faoin gCoinbhinsiún maidir leis an gConradh maidir le hIompar Idirnáisiúnta Earraí de Bhóthar a fhorlíonadh don chéim bhóthair.

6. Chun críocha na seiceálacha cois bóthair, ceadófar neamhréireacht idir an oibríocht iompair agus an fhianaise atá tugtha, go háirithe i ndáil leis an bhfaisnéis ródaithe a leagtar amach i bpointe (g) de mhír 2, i gcás ina bhfuil údar cuí léi agus i gcás imthosca eisceachtúla nach bhfuil smacht ag an iompróir/na hiompróirí orthu a bheith mar chúis le hathruithe san oibríocht iompair chomhcheangailte. Chuige sin, ceadófar don tiománaí dul i dteagmháil leis an gceannoifig, leis an mbainisteoir iompair nó le haon duine nó eintiteas eile a d’fhéadfadh tuilleadh údair a thabhairt leis an neamhréireacht sin idir an fhianaise atá tugtha agus an oibríocht iarbhír.

____

* Rialachán Uimh. 11 maidir le díothú idirdhealaithe i rátaí agus coinníollacha iompair, i gcur chun feidhme Airteagal 79(3) den Chonradh ag bunú Chomhphobal Eacnamaíochta na hEorpa (IO 52, 16.8.1960, lch. 1121).";

”;

(4) Cuirtear an méid seo a leanas in ionad Airteagal 5:

"Airteagal 5

1. Cuirfidh na Ballstáit faoi bhráid an Choimisiúin, ar an gcéad ásc faoin [*xx/xx/xxxx - 18 mí tar éis thrasuí na Treorach*] agus gach dhá bhliain ina dhiaidh sin, tuarascáil ina dtabharfar an fhaisnéis seo a leanas a bhaineann leis na hoibríochtaí iompair chomhcheangailte a chumhdaítear leis an Treoir seo ar a gcríoch:

(a) na naisc ghréasáin iompair náisiúnta agus trasteorann a úsáidtear in oibríochtaí iompair chomhcheangailte;

(b) an méid in aonaid choibhéise fiche troigh (TEU) agus i dtona-ciliméadair atá in oibríochtaí iompair chomhcheangailte de réir cineál oibríochta (iompar d’iarnród, iompar de bhóthar, iompar d’uiscebhealaí intíre, etc...) agus de réir cumhdach geografach (náisiúnta agus laistigh den Aontas);

(c) líon agus cumhdach geografach na gcríochfort lena bhfreastalaítear ar oibríochtaí iompair chomhcheangailte agus líon na dtrasloingsithe a dhéantar ar na críochfoirt sin gach bliain;

(d) forbhreathnú ar na bearta náisiúnta tacaíochta uile a úsáidtear agus a bheartaítear, lena n-áirítear an glacadh leis na bearta faoi seach agus an tionchar measúnaithe atá acu.

2. Tabharfar de chumhacht don Choimisiún gníomhartha tarmligthe a ghlacadh i gcomhréir le hAirteagal 10a lena bhforlíontar an Treoir seo trí thuairisc a thabhairt ar

ábhar agus sonraí na faisnéise faoi oibríochtaí iompair chomhcheangailte dá dtagraítear i mír 1.

3. Bunaithe ar anailís ar na tuarascálacha náisiúnta, déanfaidh an Coimisiún, ar an gcéad ásc faoin [xx/xx/xxx - 9 mí tar éis an spriocdháta deiridh faoinar cheart do na Ballstáit tuarascáil a chur isteach] agus dhá bhliain ina dhiaidh sin, tuarascáil a tharraingt suas agus a chur faoi bhráid Pharlaimint na hEorpa agus na Comhairle maidir leis na nithe seo a leanas:

(a) forbairt eacnamaíoch an iompair chomhcheangailte, go háirithe i bhfianaise éabhlóid fheidhmíocht comhshaoil na modhanna difriúla iompair;

(b) na héifeachtaí a bhí ag cur chun feidhme na Treorach agus ag gníomhartha reachtacha gaolmhara ón Aontas sa réimse seo;

(c) éifeachtacht agus éifeachtúlacht na mbeart tacaíochta dá bhforáiltear in Airteagal 6;

(d) bearta féideartha eile, lena n-áirítear athbhreithniú ar an sainmhíniú ar iompar comhcheangailte mar a thugtar in Airteagal 1 agus athrú ar an liosta beart dá bhforáiltear in Airteagal 6."

(5) In Airteagal 6, cuirtear na míreanna 4, 5, 6, 7 agus 8 seo a leanas isteach :

"4. Nuair is gá chun an aidhm dá dtagraítear i mír 9 a bhaint amach, déanfaidh na Ballstáit na bearta is ga chun tacú le hinfheistíocht i gcríochfoirt trasloingsithe i ndáil leis na nithe seo a leanas :

(a) críochfoirt trasloingsithe a thógáil d'iompar comhcheangailte agus, nuair is gá, iad a leathnú;

(b) éifeachtúlacht oibríochtúil a mhéadú i gcríochfoirt atá ann cheana.

Rachaidh na Ballstáit i mbun comhordaithe le Ballstáit chomharsanacha agus leis an gCoimisiún agus áiritheoidh siad, tar éis bearta den sórt sin a chur chun feidhme, go dtabharfar tosaíocht do dháileadh geografach cothromaithe agus dóthanach saoráidí oiriúnacha san Aontas a áirithiú, go háirithe ar an gCroíghréasán agus an Gréasán Cuimsitheach TEN-T, ar choinníoll nach mbeidh aon láthair san Aontas suite níos faide ná 150 km ó chríochfort den sórt sin.

Áiritheoidh na Ballstáit go mbeidh na saoráidí trasloingsithe a dtabharfar tacaíocht dóibh ar fáil do gach oibreoir gan idirdhealú.

Féadfaidh na Ballstáit coinníollacha breise a leagan síos maidir le hincháilitheacht don tacaíocht.

5. Féadfaidh na Ballstáit bearta breise a dhéanamh chun feabhas a chur ar a iomaíche atá oibríochtaí iompair chomhcheangailte i gcomparáid le hoibríochtaí coibhéiseacha malartacha iompair de bhóthar.

Le bearta den sórt sin, féadfar aghaidh a thabhairt ar aon oibríocht iompair chomhcheangailte nó ar aon chuid di, amhail oibriú na céime bóthair nó na céime neamhbhóthair, lena n-áirítear an fheithicil a úsáidtear i gcéim den sórt sin, nó amhail an t-aonad lóid nó na hoibríochtaí trasloingsithe.

6. Tabharfaidh na Ballstáit tuairisc don Choimisiún ar na bearta arna ndéanamh de bhun an Airteagail seo agus ar shonraíocht na mbeart sin.

7. Déanfaidh na Ballstáit measúnú ar an tionchar a bhí ag bearta tacaíochta den sórt sin, agus déanfaidh siad athmheastóireacht ar a riachtanais gach ceithre bliana ar a laghad agus, nuair is gá, na bearta lena mbaineann a oiriúnú.";

8. Áiritheoidh na Ballstáit go mbeidh sé mar aidhm le bearta tacaíochta d’oibríochtaí iompair chomhcheangailte iompar lasta de bhóthar a laghdú agus úsáid modhanna eile iompair amhail iompar d’iarnród, iompar d’uiscebhealaí intíre agus iompar muirí a spreagadh, rud a laghdódh truailliú aeir, astaíochtaí gás ceaptha teasa, timpistí tráchta ar bhóithre, torann agus plódú.";

(6) Scriostar Airteagail 7 agus 9.

(7) Cuirtear an t-airteagal seo a leanas isteach:

“Airteagal 9a

1. Ainmneoidh na Ballstáit údarás inniúil amháin nó níos mó chun cur chun feidhme na Treorach seo a áirithiú agus chun gníomhú mar phríomhphointe teagmhála dá cur chun feidhme.

Cuirfidh na Ballstáit na Ballstáit eile agus an Coimisiún ar an eolas faoi na húdaráis inniúla dá dtagraítear sa chéad fhomhír.

2. Áiritheoidh na Ballstáit go n-oibreoidh údaráis inniúla náisiúnta i gcomhar leis na húdaráis inniúla ó Bhallstáit eile. Chun na críche sin, áiritheoidh na Ballstáit go dtabharfaidh na húdaráis inniúla dá chéile an fhaisnéis a theastaíonn le haghaidh chur i bhfeidhm na Treorach seo. Maidir leis an bhfaisnéis a mhalartófar, áiritheoidh an t-údarás glactha an leibhéal céanna rúndachta agus a áiritheoidh an t-údarás tionscnaimh.

3. Déanfaidh na Ballstáit faisnéis ábhartha a bhaineann leis na bearta arna nglacadh de bhun Airteagal 6 agus faisnéis ábhartha eile a fhoilsiú ar bhealach sorochtana saor in aisce, chun críocha chur i bhfeidhm na Treorach seo.

4. Déanfaidh an Coimisiún an liosta d’údaráis inniúla dá dtagraítear i mír 1 agus liosta de na bearta dá dtagraítear in Airteagal 6 a fhoilsiú agus a nuashonrú i gcás inar gá.";

(8) Cuirtear an t-airteagal seo a leanas isteach:

“Airteagal 10a

1. Is faoi réir na gcoinníollacha a leagtar síos san Airteagal seo a thugtar an chumhacht don Choimisiún chun gníomhartha tarmligthe a ghlacadh.

2. Déanfar an chumhacht chun gníomhartha tarmligthe a ghlacadh dá dtagraítear in Airteagal 5(2) a thabhairt don Choimisiún go ceann tréimhse neamhchinntithe ama amhail ón [dáta theacht i bhfeidhm na Treorach (leasaithí) seo].

3. Féadfaidh Parlaimint na hEorpa nó an Chomhairle tarmligean na cumhachta dá dtagraítear in Airteagal 5(2) a chúlghairm aon tráth. Déanfaidh cinneadh chun cúlghairm a dhéanamh deireadh a chur le tarmligean na cumhachta atá sonraithe sa chinneadh sin. Gabhfaidh éifeacht leis an lá tar éis fhoilsiú an chinnidh in *Iris Oifigiúil*

an Aontais Eorpaigh nó ar dháta is déanaí a shonrófar sa chinneadh. Ní dhéanfaidh sé difear do bhailíocht aon ghníomhartha tarmligthe atá i bhfeidhm cheana.

4. Roimh dó gníomh tarmligthe a ghlacadh, rachaidh an Coimisiún i mbun comhairliúchán le saineolaithe arna n-ainmniú ag gach Ballstát i gcomhréir leis na prionsabail a leagtar síos i gComhaontú Idirinstitiúideach an 13 Aibreán 2016 maidir le Reachtóireacht Níos Fearr.*

5. A luaithe a ghlacfaidh sé gníomh tarmligthe, tabharfaidh an Coimisiún fógra, an tráth céanna, do Pharlaimint na hEorpa agus don Chomhairle faoi.

6. Ní thiocfaidh gníomh tarmligthe a ghlactar de bhun Airteagal 5(2) i bhfeidhm ach amháin mura mbeidh aon agóid curtha in iúl ag Parlaimint na hEorpa ná ag an gComhairle laistigh de thréimhse dhá mhí tar éis fógra faoin ngníomh sin a thabhairt do Pharlaimint na hEorpa agus don Chomhairle nó más rud é, roimh dhul in éag na tréimhse sin, go mbeidh Parlaimint na hEorpa agus an Chomhairle araon tar éis a chur in iúl don Choimisiún nach ndéanfaidh siad aon agóid. Déanfar an tréimhse sin a fhadú dhá mhí ar thionscnamh Pharlaimint na hEorpa nó na Comhairle.

____

* IO L 123, 12.5.2016, lch. 1.; "

Airteagal 2

1. Na forálacha reachtaíochta, rialúcháin nó riaracháin is gá chun an Treoir seo a chomhlíonadh, déanfaidh na Ballstáit iad a thabhairt i bhfeidhm faoin XXXXXX [bliain amháin tar éis ghlacadh na Treorach.] ar a dhéanaí. Cuirfidh siad téacs na mbeart sin in iúl don Choimisiún láithreach.

   Nuair a ghlacfaidh na Ballstáit na forálacha sin, beidh tagairt iontu don Treoir seo nó beidh tagairt den sórt sin ag gabháil leo tráth a bhfoilsithe oifigiúil. Áireoidh siad chomh maith ráiteas go ndéanfar tagairtí i bhforálacha reachtaíochta, rialúcháin nó riaracháin atá ann cheana maidir leis an Treoir arna haisghairm leis an Treoir seo a fhorléiriú mar thagairtí don Treoir seo. Is iad na Ballstáit a chinnfidh an tslí le tagairt den sórt sin a dhéanamh agus conas a dhéanfar an ráiteas sin a leagan amach.

2. Déanfaidh na Ballstáit téacs phríomhfhorálacha an dlí náisiúnta a ghlacfaidh siad sa réimse a chumhdaítear leis an Treoir seo a chur in iúl don Choimisiún.

Airteagal 3

Tiocfaidh an Treoir seo i bhfeidhm an fichiú lá tar éis lá a foilsithe in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh*.

Airteagal 4

Dírítear an Treoir seo chuig na Ballstáit.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil,

Thar ceann Pharlaimint na hEorpa
An tUachtarán

Thar ceann na Comhairle
An tUachtarán