CINNEADH CUR CHUN FEIDHME (AE) 2022/2358 ÓN gCOIMISIÚN

an 1 Nollaig 2022

maidir le beart na Fraince lena mbunaítear teorainn ar fheidhmiú ceart tráchta mar gheall ar fhadhbanna tromchúiseacha comhshaoil, de bhun Airteagal 20 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle

(a bhfuil fógra tugtha ina leith faoi dhoiciméad C(2022) 8694)

(Is ag an téacs sa Fhraincis a bheidh an t-údarás agus aige sin amháin)

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh,

Ag féachaint do Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 24 Meán Fómhair 2008 maidir le rialacha comhchoiteanna le haghaidh oibriú aersheirbhísí sa Chomhphobal ([1]), agus go háirithe Airteagal 20 de,

Tar éis dó dul i gcomhairle leis an gCoiste dá dtagraítear in Airteagal 25(1) de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008,

De bharr an mhéid seo a leanas:

I. NÓS IMEACHTA

(1) Le litir dar dáta an 17 Samhain 2021 ([2]), chuir an Fhrainc in iúl don Choimisiún, de bhun Airteagal 20(2) de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ("an Rialachán"), go raibh sé beartaithe aici teorainn shealadach a thabhairt isteach faoi réir coinníollacha le feidhmiú ceart tráchta mar gheall ar fhadhbanna tromchúiseacha comhshaoil ("an Beart Tosaigh").

(2) Ar an bhfaisnéis a chuir an Fhrainc isteach ar dtús, bhí an méid seo a leanas: (1) Airteagal 145 de Dhlí Uimh. 2021-1104 an 22 Lúnasa 2021 maidir leis an athrú aeráide a chomhrac agus an athléimneacht in aghaidh a éifeachtaí a neartú ("Loi Climat et Résilience" nó "an Dlí") ([3]); (2) an leagan comhdhlúite d'Airteagal L. 6412-3 den Chód Iompair tar éis ghlacadh Dhlí Uimh. 2021-1104; (3) dréacht-fhoraithne ina leagtar amach na coinníollacha maidir le cur i bhfeidhm an toirmisc ("an Dréacht-Fhoraithne") chomh maith le (4) eilimintí breise ina leagtar amach comhthéacs, ábhar agus bonn cirt an Bhirt Tosaigh faoi Airteagal 20(2) den Rialachán.

(3) Fuair an Coimisiún dhá ghearán (ceann amháin ó aerfoirt agus ceann amháin ó aerlínte) ([4]) ina líomhnaítear nach gcomhlíonann Airteagal 145 den Dlí coinníollacha Airteagal 20(1) den Rialachán agus, dá bhrí sin, nach bhfuil sé i gcomhréir le dlí an Aontais.

(4) Líomhnaíonn na gearánaigh, go háirithe, go mbeadh Airteagal 145 den Dlí neamhéifeachtach agus díréireach leis an gcuspóir atá beartaithe, go ndéanfadh sé idirdhealú idir aeriompróirí agus nach mbeadh a tréimhse teoranta ó thaobh ama de. Áitíonn na gearánaigh freisin nach mbeadh an measúnú tionchair a rinne údaráis na Fraince mionsonraithe go leor agus déanann siad tagairt sa chomhthéacs sin don Tuairim ó Chomhairle Stáit na Fraince ([5]) agus, thairis sin, áitíonn siad go bhfuil an earnáil aeriompair faoi réir bearta eile cheana a bhfuil an cuspóir céanna á shaothrú acu, amhail córas AE i ndáil le trádáil astaíochtaí (ETS), agus go mbeidh sí faoi réir bearta reachtacha nua eile go luath amhail iad siúd a mholtar sa phacáiste "Oiriúnach do 55" ([6]). Thiocfadh an Beart Tosaigh sa bhreis ar an oibleagáid, de bhun Airteagal 147 den Dlí céanna, ar na haerlínte uile atá ag oibriú sa Fhrainc a n-astaíochtaí ar bhealaí intíre a fhritháireamh.

([1]) IO L 293, 31.10.2008, lch. 3.

([2]) Cláraithe faoi ARES (2021) 7093428.

([3]) Iris Oifigiúil Leictreonach Fhíordheimhnithe Phoblacht na Fraince Uimh. 0196 an 24 Lúnasa 2021 https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=x7Gc7Ys-Z3hzgxO5KgI0zSu1fmt64dDetDQxhvJZNMc=

([4]) CHAP(2021)03705 an 6 Deireadh Fómhair 2021 agus CHAP(2021)03855 an 20 Deireadh Fómhair 2021.

([5]) https://www.conseil-etat.fr/avis-consultatifs/derniers-avis-rendus/au-gouvernement/avis-sur-un-projet-de-loi-portant-lutte-contre-le-dereglement-climatique-et-ses-effets

([6]) Teachtaireacht ón gCoimisiún chuig Parlaimint na hEorpa, chuig an gComhairle, chuig Coiste Eacnamaíoch agus Sóisialta na hEorpa agus chuig Coiste na Réigiún: *"Fit for 55": delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality* ("Oiriúnach do 55": sprioc aeráide 2030 an Aontais a bhaint amach ar an gconair i dtreo na haeráidneodrachta], COM/2021/550 final

(5) I bhfianaise a réamh-mheasúnaithe, chinn an Coimisiún an 15 Nollaig 2021 féachaint ar an mBeart Tosaigh lena scrúdú a thuilleadh de bhun Airteagal 20(2) den Rialachán ("Cinneadh ón gCoimisiún an 15 Nollaig 2021"). Chinn an Coimisiún freisin nárbh fhéidir an Beart Tosaigh a chur chun feidhme go dtí go mbeidh a scrúdú críochnaithe aige ([7]).

(6) Le litir dar dáta an 7 Eanáir 2022, d'iarr seirbhísí an Choimisiúin faisnéis bhreise ar údaráis na Fraince ionas go mbeidh siad in ann measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht an Bheart Tosaigh leis na coinníollacha a leagtar síos in Airteagal 20(1) den Rialachán.

(7) Le litir dar dáta an 9 Bealtaine 2022, sholáthair an Fhrainc eilimintí breise maidir le hábhar an Bhirt Tosaigh agus an bonn cirt atá leis faoi Airteagal 20 den Rialachán. Le litir dar dáta an 21 Meitheamh 2022, chuir an Fhrainc faisnéis nuashonraithe isteach maidir lena fógra ina raibh Dréacht-Fhoraithne leasaithe gan mhaolú ("an Dréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach") chomh maith le heilimintí breise a bhfuil sé beartaithe leo na hábhair imní a d'ardaigh an Coimisiún agus a sheirbhísí a chur san áireamh maidir lena chomhoiriúnacht leis na coinníollacha a leagtar síos in Airteagal 20(1) den Rialachán (dá ngairtear "an Beart" go comhpháirteach).

II. **NA FÍORAIS**

II.1. **Tuairisc ar an mBeart**

(8) An 22 Lúnasa 2021, ghlac an Fhrainc Dlí Uimh. 2021-1104 maidir leis an athrú aeráide a chomhrac agus an athléimneacht i gcoinne a éifeachtaí a neartú.

(9) Le hAirteagal 145.I den Dlí, toirmisctear, ar bhonn Airteagal 20 den Rialachán, seirbhísí sceidealta aeriompair poiblí do phaisinéirí ar gach aerbhealach laistigh de chríoch na Fraince i gcás ina bhfuil roinnt nasc díreach iarnróid ar fáil in aghaidh an lae ar fhad níos lú ná 2 uair go leith.

(10) De bhun Airteagal 145.II agus IV den Dlí, déanfar meastóireacht ar chur i bhfeidhm an toirmisc 3 bliana tar éis dháta a theacht i bhfeidhm.

(11) Ceanglaítear le hAirteagal 145.I, an dara mír, den Dlí go nglacfaí foraithne ina dhiaidh sin ag féachaint don tuairim ó Chomhairle Stáit na Fraince (Conseil d'Etat) chun na coinníollacha maidir le feidhmiú na chéad mhíre a shonrú, *"go háirithe, saintréithe na nasc iarnróid lena mbaineann, nach mór dóibh seirbhís leordhóthanach a áirithiú, agus na módúlachtaí faoina bhféadfar maolú a dhéanamh ar an toirmeasc sin i gcás inar paisinéirí nasceitiltí iad na paisinéirí a iompraíonn na haersheirbhísí den chuid is mó nó i gcás inar féidir a mheas go soláthraíonn siad aeriompar saor ó charbón. Leagtar síos ann freisin leibhéal na n-astaíochtaí CO_2 in aghaidh an phaisinéara nach mór do sheirbhísí a mheastar a bheith saor ó charbón a chomhlíonadh"*.

(12) Leagtar amach sa Dréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach na coinníollacha maidir le cur i bhfeidhm an toirmisc.

(13) De réir Airteagal 1 den Dréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach, tá feidhm ag an toirmeasc maidir leis na seirbhísí poiblí aeriompair sceidealta do phaisinéirí i gcás ina bhfuil nasc iarnróid malartach ar fáil sa dá threo ar fhad níos lú ná 2 uair go leith:

"1° idir stáisiúin traenach a fhreastalaíonn ar na cathracha céanna leis na haerfoirt lena mbaineann; i gcás ina bhfreastalaíonn seirbhís iarnróid ardluais go díreach ar an stáisiún is tábhachtaí i dtéarmaí tráchta ag an dá aerfort lena mbaineann, is é an stáisiún traenach a fhreastalaíonn ar an aerfort sin an stáisiún traenach a úsáidfear;

2° gan athrú traenach idir an dá stáisiún traenach sin;

3° roinnt uaireanta in aghaidh an lae le minicíochtaí leordhóthanacha agus amchláir shásúla;

4° agus atá ar fáil níos mó ná 8 n-uair an chloig i rith an lae."

(14) Ní áirítear sa Dhréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach na maoluithe ar naisc agus ar sheirbhísí ar féidir a mheas gur seirbhísí dícharbónaithe iad dá dtagraítear in Aithris 11 den Chinneadh ón gCoimisiún an 15 Nollaig 2021.

([7]) Cinneadh Cur Chun Feidhme ón gCoimisiún an 15 Nollaig 2021, C(2021)9550

(15) De bhun Airteagal 2 den Dréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach, tiocfaidh an Fhoraithne i bhfeidhm an lá tar éis a fhoilsithe ar feadh tréimhse 3 bliana.

(16) Tá an méid seo a leanas ([8]) curtha in iúl ag údaráis na Fraince faoin mBeart:

"1. Tugadh isteach difreáil chun amanna a ríomh le haghaidh turais iarnróid mhalartacha, agus aird iomlán á tabhairt ar ról aerfort áirithe san idirmhódúlacht:

— i gcás ina bhfreastalaíonn seirbhís iarnróid ardluais go díreach ar an aerfort is mó ar an mbealach i dtéarmaí tráchta, is é an stáisiún traenach a fhreastalaíonn ar an aerfort sin an stáisiún traenach a úsáidtear chun an tseirbhís iarnróid mhalartach a ríomh;

— i ngach cás eile, is é an stáisiún a fhreastalaíonn ar an gcathair chéanna leis an aerfort lena mbaineann an stáisiún a úsáidtear chun an tseirbhís iarnróid mhalartach a ríomh.

Go sonrach, as an ocht mbealach a sainaithníodh, níl seirbhís iarnróid ardluais ar fáil go díreach ach ag dhá aerfort: Paris-Charles de Gaulle agus Lyon-Saint-Exupéry.

Is é aerfort Paris-Charles de Gaulle an cúigiú aerfort san Eoraip ó thaobh líon na nasceitiltí de (30 %, foinse: IATA 2019) agus tá an bonneagar ann chun rochtain a fháil ar an aerfort ar thraein ardluais. Dá bhrí sin, measann údaráis na Fraince, murab ionann agus Paris-Orly, ar aerfort pointe go pointe é (7 % nasceitiltí, an fhoinse chéanna), nach mór cuspóir idirmhódúil aerfort Paris-Charles de Gaulle, mar gheall go bhfuil stáisiún atá ceangailte leis an líonra iarnróid ardluais ann, a chur san áireamh mar cheann scríbe ann féin agus anailís á déanamh aige ar thurais iarnróid malartacha ó Bordeaux, Lyon, Nantes nó Rennes.

Ar an gcaoi chéanna, tá stáisiún ardluais ag aerfort Lyon-Saint-Exupéry nach mór a mheas mar cheann scríbe ann féin nuair a dhéantar anailís ar na bealaí éagsúla, go háirithe bealach Marseille-Lyon.

2. Chomh maith leis sin, chinn údaráis na Fraince na coinníollacha a shonrú a thuilleadh maidir le seirbhís iarnróid a mheas mar sheirbhís inghlactha ([9]): ní mór minicíochtaí leordhóthanacha agus amchláir shásúla a bheith ann i gcomhréir le foclaíocht Airteagal 16 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 maidir le hoibleagáidí seirbhíse poiblí. Leis an sainmhíniú sin, ba cheart go n-áiritheofaí comhlíonadh Airteagal 20 den rialachán sin, trí shainmhíniú beacht ar an gcoincheap "seirbhís leordhóthanach" a chur leis an sainmhíniú ar an mBeart".

(17) Sonraíonn údaráis na Fraince freisin ([10]) *"Go praiticiúil, (…) is mar seo a leanas a bheadh cás na n-ocht mbealach dá dtagraítear san fhógra tosaigh:*

"— beidh toirmeasc ar na trí bhealach idir Paris-Orly agus Bordeaux, Nantes agus Lyon maidir le haon aeriompróir;

— tá na bealaí idir Paris-Charles de Gaulle, ar thaobh amháin, agus Bordeaux agus Nantes, ar an taobh eile, eisiata ó raon feidhme an Bhirt mar gheall ar am turais iarnróid níos faide ná 2 uair go leith go dtí stáisiún aerfort Paris-Charles de Gaulle (arbh iad thart ar 3 uair go leith agus 3 uair a chloig na hamanna taistil is fearr faoi seach);

— tá na bealaí idir Paris-Charles de Gaulle, ar thaobh amháin, agus Rennes agus Lyon, ar an taobh eile, agus bealach Lyon-Marseille, eisiata ón mBeart i staid reatha an tsoláthair iarnróid. Cé gur féidir leis na turais iarnróid sin a bheith níos giorra ná 2 uair go leith, ní féidir aerfort Paris-Charles de Gaulle (nó aerfort Lyon Saint Exupéry i gcás bhealach Lyon-Marseille) a bhaint amach luath go leor ar maidin ar na seirbhísí sin, ná ní féidir fágáil déanach go leor san oíche.

— dá dtiocfadh feabhas ar sheirbhísí iarnróid amach anseo, le minicíochtaí leordhóthanacha agus amchláir shásúla, go háirithe chun bheith mar rogha ar nasceitiltí, d'fhéadfaí toirmeasc a chur ar na haerbhealaí sin."

Ina theannta sin, bhí iarscríbhinn i bhfreagra údaráis na Fraince ina dtugtar mionsonraí faoin gcaoi a gcuirtear na critéir sa Dréacht-Fhóraithne Chríochnaitheach i bhfeidhm maidir leis na hocht n-aerbhealach a luaitear thuas.

([8]) San fhaisnéis bhreise a soláthraíodh an 9 Bealtaine 2022.

([9]) San fhaisnéis bhreise a soláthraíodh an 9 Bealtaine 2022, mhaígh údaráis na Fraince an méid seo a leanas go hearráideach: "*Chomh maith leis sin, chinn údaráis na Fraince na coinníollacha a shonrú a thuilleadh maidir le seirbhís iarnróid a mheas mar sheirbhís mhalartach.*" Ceartaíodh an téacs tar éis é a dhearbhú le húdaráis na Fraince.

([10]) San fhaisnéis bhreise a soláthraíodh an 21 Meitheamh 2022.

(18) Sonraíonn údaráis na Fraince freisin *"Go ndéanfar scrúdú roimh gach séasúr sceidealaithe ar staid na mbealaí toirmiscthe agus na mbealaí a bhféadfadh an toirmeasc difear a dhéanamh dóibh (bealaí intíre den chuid is mó a nascann aerfoirt Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, agus Lyon Saint Exupéry le cinn scríbe a bhfreastalaíonn bealaí iarnróid ardluais orthu)"* (i.e. déanfar scrúdú gach uair a chuirtear na cláir isteach). *"Ina theannta sin, maidir le tréimhse chur i bhfeidhm an Bhirt, coinneoidh DGAC liosta de na bealaí atá toirmiscthe go hiarbhír cothrom le dáta le haghaidh an phobail, agus míneoidh sé an nasc idir na toirmisc sin agus critéir na foraithne."*

(19) Thairis sin, déanann údaráis na Fraince an gealltanas a thug siad arna iarraidh sin don Choimisiún a athdhearbhú agus a shonrú a thuilleadh, ar gealltanas é chun *"meastóireacht a dhéanamh ar an mBeart agus í a tharchur chuig seirbhísí an Choimisiúin Eorpaigh 24 mhí tar éis a theacht i bhfeidhm. Cuirfear san áireamh san athbhreithniú, go háirithe, éifeachtaí an Bhirt ar an gcomhshaol, lena n-áirítear ar an athrú aeráide, agus ar an margadh inmheánach le haghaidh aersheirbhísí."*

II.2 **Cinneadh ón gCoimisiún an 15 Nollaig 2021**

(20) Ina Chinneadh an 15 Nollaig 2021, mheas an Coimisiún, bunaithe ar a réamh-mheasúnú, go raibh ábhair imní ann maidir leis an mBeart Tosaigh ar thug an Fhrainc fógra ina leith an 17 Samhain 2021, ar ábhair imní iad maidir lena chomhoiriúnacht leis na coinníollacha a leagtar síos in Airteagal 20(1) den Rialachán i ndáil le neamh-idirdhealú, saobhadh iomaíochta, bonn cirt agus comhréireacht.

(21) Mheas an Coimisiún go raibh an baol ann go bhféadfadh idirdhealú agus saobhadh iomaíochta idir aeriompróirí a bheith i gceist leis an gcéad dá mhaolú tosaigh a rachadh chun tairbhe d'aersheirbhísí ar paisinéirí nasceitiltí iad formhór na bpaisinéirí a iompraíonn siad agus maidir leis an tríú maolú a rachadh chun tairbhe d'aersheirbhísí a bheadh i gcomhréir le huastairseach astaíochtaí, bhí gá le hanailís bhreise ar na héifeachtaí a d'fhéadfadh a bheith aige ar iomaíocht agus ar idirdhealú a d'fhéadfadh a bheith ann idir aeriompróirí.

(22) Mar gheall ar raon feidhme na maoluithe tarraingíodh anuas ceisteanna freisin maidir le héifeachtacht an bhirt vis-à-vis an cuspóir atá á shaothrú, ós rud é go mbeadh saothrú an chuspóra comhshaoil teoranta mar gheall ar an gcéad dá mhaolú a chur i bhfeidhm.

III. **MEASÚNÚ AR AN mBEART**

(23) Mar réamhbhreathnóireacht, tugann an Coimisiún dá aire, mar mhaolú ar Airteagal 15 den Rialachán agus ar cheart aeriompróirí an Aontais aersheirbhísí laistigh den Aontas a oibriú gan bhac, nach mór Airteagal 20 den Rialachán a thuiscint ar bhealach lena dteorannaítear a raon feidhme don mhéid a bhfuil fíorghá leo chun cosaint a dhéanamh ar na leasanna cheadaíonn sé do na Ballstáit a chosaint.

An ann d'fhadhbanna tromchúiseacha comhshaoil

(24) Tacaíonn an Coimisiún le bearta chun úsáid mhéadaithe modhanna iompair ísealcharbóin a chur chun cinn, agus feidhmiú cuí an mhargaidh inmheánaigh á áirithiú an tráth céanna. Is é ceann de chuspóirí Straitéis an Choimisiúin um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste ("an Straitéis Soghluaisteachta") na dálaí a chruthú d'oibreoirí iompair chun roghanna atá neodrach ó thaobh carbóin de a thairiscint dá gcustaiméirí faoi 2030 ar chomhthurais sceidealaithe is lú ná 500 km san Aontas.

(25) Ina Chinneadh an 15 Nollaig 2021, d'admhaigh an Coimisiún cheana gurb é cuspóir beartaithe an Bhirt ar thug an Fhrainc fógra ina leith rannchuidiú le haghaidh a thabhairt ar an athrú aeráide trí mhodhanna iompair nach bhfuil chomh dian céanna ar CO_2 a úsáid i gcás ina bhfuil roghanna malartacha oiriúnacha ann.

(26) Ina bhfreagra an 9 Bealtaine 2022, chuir údaráis na Fraince in iúl *"gur toradh é an Beart ar thug údaráis na Fraince fógra ina leith ar obair Choinbhinsiún na Saoránach maidir leis an Aeráid, as ar eascair 149 mbeart chun dlús a chur leis an gcomhrac i gcoinne an athraithe aeráide."* Sonraíonn siad thairis sin *"gurb í an phríomh-shaincheist a bhaineann le heitiltí a laghdú ná gníomhú i gcoinne an athraithe aeráide, i gcomhréir le roinnt gníomhaíochtaí eile"* agus cuireann siad i dtábhacht an tráth céanna *"go mbeidh éifeachtaí tánaisteacha dearfacha ar thorann agus truailliú áitiúil mar thoradh ar an laghdú ar aerthrácht de bharr an Bhirt"*.

(27) Ina thogra le haghaidh Rialachán lena mbunaítear an creat chun aeráidneodracht a bhaint amach agus lena leasaítear Rialachán (AE) 2018/1999 ("an Dlí Aeráide Eorpach") ([11]), aithníonn an Coimisiún "*gur dúshlán práinneach é dul i ngleic leis an athrú aeráide*" agus tagraíonn sé do Thuarascáil Speisialta an Phainéil Idir-Rialtasaigh ar an Athrú Aeráide (IPCC) maidir leis na tionchair a ghabhann le téamh domhanda 1,5 °C os cionn na leibhéal réamhthionsclaíoch agus na conairí astaíochtaí gás ceaptha teasa domhanda gaolmhara, ina ndeimhnítear go háirithe gur gá astaíochtaí gás ceaptha teasa a laghdú go práinneach ([12]).

(28) Iarrtar, leis an gComhaontú Glas don Eoraip, go ndéanfar laghdú 90 % ar astaíochtaí gás ceaptha teasa (GCT) ón iompar faoi 2050 agus go mbeidh an córas iompair inbhuanaithe ina iomláine. Mar a cuireadh i dtábhacht go láidir sa Straitéis Soghluaisteachta, "*chun an t-athrú sistéamach sin a bhaint amach, ní mór dúinn (1) na modhanna iompair uile a dhéanamh níos inbhuanaithe, (2) roghanna malartacha inbhuanaithe a chur ar fáil go forleathan i gcóras iompair ilmhódach, agus (3) na dreasachtaí cearta a sholáthar chun an t-aistriú a bhrú chun cinn. (…) Tugann sé sin le tuiscint nach mór gach luamhán beartais a úsáid.*"

(29) Is gá roghanna iompair inbhuanaithe, amhail iarnród ardluais, a chur chun cinn chun an sprioc sin a bhaint amach. Mar a cuireadh i dtábhacht sa Straitéis Soghluaisteachta, ceanglaítear leis sin go mbeidh seirbhísí (iarnróid) oiriúnacha ar fáil ar phraghsanna, ar mhinicíochtaí agus ar leibhéil chompord a bheidh iomaíoch.

(30) Sa chomhthéacs seo, creideann an Coimisiún go bhfuil sé de cheart ag an bhFrainc a mheas gurb ann d'fhadhb thromchúiseach chomhshaoil sa chás seo, lena n-áirítear an gá práinneach atá le hastaíochtaí GCT a laghdú, agus go bhféadfadh bonn cirt a bheith le beart, amhail an ceann atá beartaithe ag údaráis na Fraince, faoi Airteagal 20(1) den Rialachán ar choinníoll go bhfuil sé neamh-idirdhealaitheach, nach ndéanann sé iomaíocht a shaobhadh idir aeriompróirí, nach bhfuil sé níos sriantaí ná mar is gá chun an fhadhb a mhaolú, agus go bhfuil tréimhse theoranta bailíochta nach faide ná 3 bliana aige, agus ba cheart athbhreithniú a dhéanamh air ina dhiaidh sin, dá bhforáiltear in Airteagal 20(1) den Rialachán.

Neamh-idirdhealú agus saobhadh iomaíochta

(31) Maidir le neamh-idirdhealú agus tionchar ar an iomaíocht, bhí dhá mhaolú sa Bheart Tosaigh a rachadh chun tairbhe d'aersheirbhísí ar paisinéirí nasceitiltí iad formhór a bpaisinéirí, agus bheadh an baol ann, dar le measúnú tosaigh an Choimisiúin ([13]), go ndéanfaí idirdhealú agus saobhadh iomaíochta idir aeriompróirí mar gheall ar na maoluithe sin.

(32) Ar bhonn na faisnéise breise a sholáthair údaráis na Fraince, measann an Coimisiún gur idirdhealú *de facto* a bheadh sna maoluithe sin, gan beann ar chion na paisinéirí nasceitiltí a bheadh á mheas, agus go mbeadh saobhadh iomaíochta mar thoradh orthu a dhéanfadh dochar d'aeriompróirí pointe go pointe atá ann cheana nó a d'fhéadfadh a bheith ann agus nach bhfuil a samhail ghnó dírithe ar phaisinéirí nasceitiltí.

(33) Nuair a tharraing an Fhrainc siar an dá mhaolú, maolaíodh na hábhair imní i ndáil leis an dá mhaolú sin maidir leis an mbaol go ndéanfaí idirdhealú agus saobhadh iomaíochta idir aeriompróirí.

(34) Tá na critéir a úsáidtear don toirmeasc sa Dhréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach bunaithe ar fhad na dturas traenach agus ar mhinicíocht agus oiriúnacht na n-amchlár, agus, dá bhrí sin, is de chineál oibiachtúil iad. Tá feidhm ag an toirmeasc maidir le gach seirbhís sceidealta aeriompair phoiblí do phaisinéirí i gcás ina bhfuil nasc iarnróid malartach ar fáil sa dá threo ar fhad níos lú ná 2 uair go leith agus go gcomhlíontar coinníollacha Airteagal 1 den Dréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach dá dtagraítear in Aithris (13). Ós rud é nach mbeidh aon aersheirbhís díolmhaithe ón toirmeasc, ní dhéanfar idirdhealú bunaithe ar náisiúntacht, céannacht ná samhail ghnó aeriompróra mar thoradh ar an mBeart, ná ní dhéanfar iomaíocht a shaobhadh idir aeriompróirí mar thoradh air.

Níor cheart an beart a bheith níos sriantaí ná mar is gá chun na fadhbanna a mhaolú

(35) Ceanglaítear le hAirteagal 20(1) den Rialachán nach mbeidh beart den sórt sin níos sriantaí ná mar is gá chun na fadhbanna a mhaolú.

([11]) Togra le haghaidh Rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena mbunaítear an creat chun aeráidneodracht a bhaint amach agus lena leasaítear Rialachán (AE) 2018/1999 (An Dlí Aeráide Eorpach), COM(2020) 80 final, 2020/0036 (COD)

([12]) Féach Aithris 2. San áireamh freisin in Aithris 3 den Dlí Aeráide Eorpach (IO L 243, 9.7.2021, lch. 1).

([13]) Féach Aithris 21 thuas.

(36) Mar a luaitear in Aithris 30, áirítear leis an bhfadhb a shainaithin údaráis na Fraince sa chás seo an géarghá atá le hastaíochtaí gás ceaptha teasa a laghdú. Ina mheasúnú ar cibé acu atá nó nach bhfuil an Beart níos sriantaí ná mar is gá chun an fhadhb atá i gceist a mhaolú, féachfaidh an Coimisiún an bhfuil an Beart in ann an cuspóir a bhaint amach — is é sin rannchuidiú le hastaíochtaí GCT a laghdú, agus an dtéann sé thar a bhfuil riachtanach chun é a bhaint amach, agus é á chur san áireamh an soláthraíonn modhanna eile iompair leibhéil iomchuí seirbhíse chun an nascacht is gá a áirithiú.

(37) Sa chomhthéacs seo, ní mór na tionchair dhiúltacha ar shaoránaigh na hEorpa agus ar nascacht a bheidh ag aon srian ar chearta tráchta a fhritháireamh trí mhodhanna iompair malartacha inacmhainne, áisiúla agus níos inbhuanaithe a bheith ar fáil.

(38) Mar réamhthuairim, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil uirlisí reachtacha agus neamhreachtacha éagsúla á bhforbairt chun cabhrú le hearnáil an aeriompair agus í a spreagadh a thuilleadh chun a hastaíochtaí CO_2 a laghdú go mór agus a bheith níos inbhuanaithe. Mar chuid dá phacáiste "Oiriúnach do 55", chuir an Coimisiún togra i láthair chun athbhreithniú a dhéanamh ar chóras AE i ndáil le trádáil astaíochtaí (ETS) ([14]) chun an comhartha faoi phraghas ar charbón a neartú, chomh maith le togra chun athbhreithniú a dhéanamh ar an Treoir maidir le Cánachas Fuinnimh ([15]) lena mbaintear an díolúine shainordaithach maidir le scairdbhreoslaí, agus togra reachtach nua, "ReFuelEU Aviation" ([16]). Is é is aidhm don tionscnamh sin earnáil na heitlíochta a dhícharbónú trí shainordú a thabhairt maidir le breoslaí eitlíochta inbhuanaithe (SAF) a úsáid agus margadh eitlíochta dea-fheidhmiúil á áirithiú an tráth céanna. Maidir leis na tograí ón gCoimisiún chun an reachtaíocht maidir leis an Aerspás Eorpach Aonair agus na rialacha maidir le bainistíocht aerthráchta ([17]) a nuashonrú, tá an-acmhainneacht iontu freisin maidir le nuachóiriú agus inbhuanaitheacht, rud a chuideoidh chun dó iomarcach breoslaí agus astaíochtaí CO_2 iomarcacha de bharr neamhéifeachtúlachtaí eitilte agus ilroinnt an aerspáis a laghdú. Tá na tograí reachtacha sin á bplé faoi láthair ag na comhreachtóirí agus níl siad infheidhme go fóill. Nuair a bheidh siad i bhfeidhm, ba cheart go rannchuideoidís go héifeachtach le dícharbónú na hearnála aeriompair a mhéid nach mbeadh gá a thuilleadh leis an mBeart seo.

(39) Dá ainneoin sin, chun rannchuidiú le hastaíochtaí gás ceaptha teasa in earnáil an aeriompair a laghdú idir an dá linn, tugann an Coimisiún dá aire gur roghnaigh an Fhrainc feidhmiú ceart tráchta a theorannú go sealadach maidir le seirbhísí poiblí aeriompair intíre do phaisinéirí i gcás ina bhfuil roinnt nasc iarnróid ar fáil in aghaidh an lae ar fhad níos lú ná 2 uair go leith agus le minicíochtaí leordhóthanacha agus amchláir oiriúnacha.

(40) Maidir le cé acu a sholáthraíonn nó nach soláthraíonn modhanna eile iompair leibhéil iomchuí seirbhíse, tugann an Coimisiún dá aire go bhforáiltear in Airteagal 1 den Dréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach maidir le tacar níos mionsonraithe de cheanglais ábhartha agus oibiachtúla lena gcuirtear cáilíocht an naisc san áireamh maidir le paisinéirí pointe go pointe agus paisinéirí nasceitiltí araon. Thairis sin, tá gealltanas tugtha ag údaráis inniúla na Fraince measúnú *ex ante* a dhéanamh, roimh gach séasúr sceidealaithe, maidir le cé acu a chuireann nó nach gcuireann an nasc iarnróid leibhéal iomchuí seirbhíse ar fáil do bhealach ar leith (mar a shainmhínítear in Airteagal 1 den Dréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach), agus ina dhiaidh sin na hiompróirí leasmhara a chur ar an eolas i gceart maidir leis na bealaí ar féidir leanúint de bheith ag freastal orthu. Ciallaíonn sé freisin go bhféadfaí freastal ar bhealach ar cuireadh toirmeasc air arís dá n-athródh cáilíocht na seirbhíse iarnróid agus mura gcomhlíonann sé na coinníollacha maidir le leibhéil iomchuí seirbhíse a thuilleadh, rud a spreagfadh soláthar seirbhísí iarnróid d'ardchaighdeán a chuireann leibhéil iomchuí seirbhíse ar fáil. Measann an Coimisiún, le cur chuige dinimiciúil den sórt sin ina gcuirtear san áireamh an fhorbairt a dhéanfar ar sheirbhísí iarnróid amach anseo, go gcuirfí an ilmhódúlacht chun cinn i gcomhréir le cuspóirí na Straitéise Soghluaisteachta agus go rachadh sé chun tairbhe don nascacht.

(41) A mhéid a bhaineann leis an tairbhe chomhshaoil a bhaineann leis an mBeart, dearbhaíonn údaráis na Fraince go bhfuil "laghdú iomlán 55 000 tona ar astaíochtaí CO_2 ón aeriompar mar thoradh ar dhúnadh na dtrí bhealach Orly-Bordeaux, Orly-Lyon agus Orly-Nantes ([18]) atá i bhfeidhm cheana ([19]).

([14]) COM(2021)552 final an 14.7.2021.
([15]) COM(2021) 563 final an 14.7.2021.
([16]) COM(2021)561 final an 14.7.2021.
([17]) COM(2020) 577 final agus COM(2020) 579 final an 22.9.2020.
([18]) Tugann an Coimisiún dá aire go raibh cinneadh déanta cheana ag Air France stop a chur lena oibríochtaí ar na trí bhealach sin in 2020, go háirithe i gcomhthéacs na hiasachta agus na ráthaíochta Stáit ar iasachtaí arna ndeonú ag an bhFrainc. Dá bhrí sin, ní bheidh laghdú iarbhír ar astaíochtaí mar thoradh ar na bealaí sin a thoirmeasc. D'fhéadfaí sochair chomhshaoil nach féidir a chainníochtú a chruthú áfach toisc go gcuirfear toirmeasc ar aeriompróirí a mbeadh suim acu oibriú ar na bealaí sin é sin a dhéanamh.
([19]) Meastacháin DGAC bunaithe ar thrácht 2019.

(42) Míníonn siad freisin gur fhan an tairiscint iomlán suíochán ag Air France ar na haerbhealaí Paris-Charles de Gaulle (CDG)-Bordeaux, CDG-Lyon agus CDG-Nantes cobhsaí ó 2019 (idir –1 % agus + 3 % ag brath ar an mbealach) agus nár aistríodh trácht ó Orly.

(43) Tá coinne ag údaráis na Fraince go n-aistreoidh daoine chuig traein ardluais go príomha seachas chuig cóistí nó carranna. Is cosúil, de réir na sonraí dá dtagraítear ([20]) atá ar fáil, gur fearr le daoine a úsáideann aerbhealaí naisc iarnróid go stairiúil. Chun measchaín a fháil ar an tionchar a d'fhéadfadh a bheith ag an aistriú módach ar laghduithe astaíochtaí, rinne údaráis na Fraince dhá chás foircneach do bhealach Orly-Bordeaux a ríomh: de réir údaráis na Fraince, is é an toradh a bheadh ar an mBeart sa chás is measa ([21]) laghdú beagnach 50 % (–48,2 %) ar astaíochtaí CO_2 agus sa chás is fearr (aistriú módach iomlán chuig iarnród) laghdú 98,3 % ar astaíochtaí.

(44) Níl na haerbhealaí CDG-Lyon, CDG-Rennes ná Lyon-Marseille faoi raon feidhme an Bhirt faoi láthair toisc nach gcomhlíontar ceann amháin nó níos mó de na coinníollacha a leagtar amach in Airteagal 1 den Dréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach (go fóill). Cuireann údaráis na Fraince in iúl áfach go bhféadfadh na trí aerbhealach sin teacht faoi raon feidhme an toirmisc a luaithe a chuirfidh oibreoir iarnróid feabhas ar choinníollacha a sheirbhísí (ó thaobh amchlár beartaithe de go príomha). Measann údaráis na Fraince go bhféadfadh laghdú 54 900 tona de CO_2 a bheith mar thoradh ar an toirmeasc ar na trí aerbhealach breise sin. Os a choinne sin, ní thagann na haerbhealaí CDG-Bordeaux ná CDG-Nantes faoi raon feidhme an Bhirt, de réir na mínithe a thug údaráis na Fraince (féach Aithris 17), agus ní thiocfaidh siad faoi, gan feabhsuithe struchtúracha ar na seirbhísí iarnróid.

(45) Tugann údaráis na Fraince le fios freisin go bhféadfadh tionchar dearfach a bheith ag an mBeart toisc go gcuirfeadh sé *"toirmeasc ar chruthú aersheirbhísí le haghaidh trácht pointe go pointe ó réigiún Pháras go 60 % den 40 cathair is mó daonra sa Fhrainc"* a mhéid is go bhfuil *"24 de na cathracha sin inrochtana ó Pháras laistigh de 2 uair go leith ar thraein"*. Chun tacú leis sin, tagraíonn siad do shaoirse na n-aeriompróirí oibriú laistigh den mhargadh inmheánach agus don dinimic fáis maidir le trácht pointe go pointe sa tréimhse roimh an bpaindéim.

(46) Go dtí go nglacfaí agus go gcuirfí chun feidhme na bearta níos éifeachtaí sin chun astaíochtaí CO_2 san aeriompar a laghdú, ar bearta iad a luaitear in Aithris (38), measann an Coimisiún, cé nach bhfuil sé in ann na fadhbanna tromchúiseacha atá i gceist a dhíothú ann féin, go bhfuil an Beart in ann rannchuidiú ar bhonn gearrthéarmach le hastaíochtaí san earnáil aeriompair a laghdú agus leis an gcomhrac i gcoinne an athraithe aeráide.

(47) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire go bhforáiltear leis an mBeart maidir le srian teoranta ar an tsaoirse aersheirbhísí a sholáthar. Ní dhíríonn sé ach ar na haerbhealaí sin ina bhfuil modh iompair níos inbhuanaithe ar fáil mar rogha orthu agus ina gcuirtear leibhéal iomchuí seirbhíse ar fáil mar a shainmhínítear in Airteagal 1 den Dréacht-Fhoraithne Chríochnaitheach.

(48) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire gealltanais na Fraince, dá dtagraítear in Aithris (18), athbhreithniú a dhéanamh ar *"staid na mbealaí toirmiscthe agus na mbealaí a bhféadfadh an toirmeasc difear a dhéanamh dóibh […] roimh gach séasúr sceidealaithe"* agus in Aithris (19) chun *"meastóireacht a dhéanamh ar an mBeart agus í a tharchur chuig seirbhísí an Choimisiúin Eorpaigh 24 mhí tar éis a theacht i bhfeidhm. Cuirfear san áireamh san athbhreithniú, go háirithe, éifeachtaí an Bhirt ar an gcomhshaol, lena n-áirítear ar an athrú aeráide, agus ar an margadh inmheánach le haghaidh aersheirbhísí."* Ba cheart go gcuirfeadh sé sin ar chumas údaráis na Fraince an Beart a fhorfheidhmiú i gceart ionas nach rachaidh sé thar a bhfuil riachtanach chun na fadhbanna tromchúiseacha atá i gceist a mhaolú nó, de réir mar a bheidh, deireadh a chur leis an mBeart má mheastar nach bhfuil sé riachtanach agus comhréireach leis an aidhm atá á saothrú a thuilleadh.

([20]) Féach *High-speed rail: lessons for policy makers from experiences abroad* [Iarnród ardluais: ceachtanna do lucht ceaptha beartas ó thaithí i dtíortha eile] D Albalate, G Bel – Public Administration Review (2012) (dá dtagraítear i litir na Fraince an 17 Samhain 2021).

([21]) Glactar leis: *"go n-aistríonn aerphaisinéirí chuig modhanna iarnróid agus bóithre ag an ráta céanna le paisinéirí a bhí ag taisteal ar na modhanna malartacha sin cheana nuair a bhí rogha aerthaistil ann (tugtar neamhaird ar chúis "eile"). Tháinig na sciartha a úsáideadh ó Shuirbhé 2019 maidir le soghluaisteacht daoine"*. Cuireann siad an méid seo leis áfach:*"tá gá le cás is measa maidir le haistriú chuig bóithre chun na torthaí mar gheall ar dhúnadh aerbhealaí a laghdú faoina leath"*.

(49) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire *"gur maidir le tréimhse chur i bhfeidhm an Bhirt, coinneoidh DGAC liosta de na bealaí atá toirmiscthe go hiarbhír cothrom le dáta le haghaidh an phobail, agus míneoidh sé an nasc idir na toirmisc sin agus critéir na foraithne."* Áiritheofar leis sin an trédhearcacht is gá do shaoránaigh na hEorpa agus do phairtithe leasmhara ábhartha agus beidh siad in ann, de réir mar a bheidh, dul i ngleic leis an mBeart ar an leibhéal náisiúnta.

(50) I bhfianaise na mbreithnithe thuas, agus go dtí go nglacfar agus go gcuirfear chun feidhme na bearta níos éifeachtaí sin chun astaíochtaí CO_2 san aeriompar a laghdú a luaitear in Aithris 38, measann an Coimisiún nach bhfuil an Beart níos sriantaí ná mar is gá chun na fadhbanna a mhaolú.

Tréimhse theoranta bailíochta

(51) Ceanglaítear le hAirteagal 20(1) den Rialachán go mbeidh tréimhse theoranta bailíochta, nach faide ná 3 bliana, ag an mBeart agus déanfar é a athbhreithniú ina dhiaidh sin.

(52) Mar a mheabhraítear in Aithris (10), déanfar meastóireacht ar chur i bhfeidhm an toirmisc 3 bliana tar éis dháta a theacht i bhfeidhm, arb é sin an t-uasmhéid a cheadaítear faoi Airteagal 20(1) den Rialachán.

(53) Mar thoradh ar na hábhair imní a chuir an Coimisiún in iúl, agus i gcomhréir le hAirteagal 20(1) den Rialachán, tá teorainn 3 bliana le tréimhse bhailíochta na Dréacht-Fhoraithne Críochnaithí (Aithris (15)). Ina theannta sin, tá gealltanas tugtha ag an bhFrainc chun *"meastóireacht a dhéanamh ar an mBeart agus í a tharchur chuig seirbhísí an Choimisiúin Eorpaigh 24 mhí tar éis a theacht i bhfeidhm. Cuirfear san áireamh san athbhreithniú, go háirithe, éifeachtaí an Bhirt ar an gcomhshaol, lena n-áirítear ar an athrú aeráide, agus ar an margadh inmheánach le haghaidh aersheirbhísí."* Más rud é go mbeartaítear beart nua mar thoradh ar an anailís sin, tabharfaidh an Fhrainc fógra ina leith don Choimisiún, de bhun Airteagal 20(2) den Rialachán.

(54) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún go bhfuil tréimhse theoranta bailíochta 3 bliana ag an mBeart.

IV **CONCLÚID**

(55) Ar bhonn an scrúdaithe ar an bhfógra, agus i bhfianaise an mhéid thuas, measann an Coimisiún go gcomhlíonann an Beart atá beartaithe na coinníollacha a leagtar síos in Airteagal 20(1) den Rialachán.

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

Maidir leis an mBeart ar thug an Fhrainc fógra ina leith an 17 Samhain 2021 agus a leasaíodh le litir an 21 Meitheamh 2022, comhlíonann sé Airteagal 20(1) den Rialachán.

Déanfaidh an Fhrainc athbhreithniú ar an mBeart 24 mhí tar éis a theacht i bhfeidhm agus tabharfaidh sí fógra don Choimisiún, de bhun Airteagal 20(2) den Rialachán, faoi aon bheart nua a bheartófar de thoradh an athbhreithnithe sin.

Airteagal 2

Dírítear an Cinneadh seo ar Phoblacht na Fraince.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 1 Nollaig 2022.

Thar ceann an Choimisiúin
Adina-Ioana VĂLEAN
Comhalta den Choimisiún