

Tuarascáil speisialta

Iompar lastais idirmhódúil

Tá an tAontas fós i bhfad ó lastas
a bhaint den bhóthar



CÚIRT
INIÚCHÓIRÍ
NA hEORPA

Ábhar

	Alt
Achoimre feidhmiúcháin	I-VIII
Réamhrá	01-15
Déanann iompar idirmhódúil láidreachtaí coibhneasta na modhanna iompair éagsúla a bharrfheabhsú	01-05
Bealach amháin chun an t-iompar a dhícharbónú ná idirmhódúlacht a mhéadú	06-09
Creat rialála an Aontais atá ábhartha d'iompar lastais idirmhódúil agus freagrachtaí maidir le cur chun feidhme beartais	10-12
Maoiniú ón Aontas do thionscadail bhonneagair idirmhódúla	13-15
Scóip agus cur chuige na hiniúcháireachta	16-23
Barúlacha	24-87
Ní dhearnadh na spriocanna don idirmhódúlacht, chun an t-iompar lastais a ghlású, a leagan amach go héifeachtach ná ní dhearnadh faireachán sonrach orthu	24-41
Níl spriocanna ag an gCoimisiún maidir le hidirmhódúlacht, agus bhí na spriocanna maidir le hiompar lastais a ghlású neamhréalaíoch in 2011 agus in 2020 araon	26-32
Leag na Ballstáit amach spriocanna níos uailmhianaí fós, nach raibh ailínithe le spriocanna neamhcheangailteacha an Aontais	33-38
Tá bac á chur ar fhaireachán an Choimisiúin mar gheall ar easpa sonraí maidir le hiompar idirmhódúil ó na Ballstáit	39-41
Tá rialacha an Aontais easnamhach nó éadairbheach, rud a chuireann bac ar tharraingteacht an iompair idirmhódúil	42-63
Tá roinnt forálacha dlíthiúla de chuid an Aontais as dáta agus laghdaíonn cuid eile díobh na dreasachtaí don idirmhódúlacht	43-54
Tá bearta déanta ag an gCoimisiún chun na rialacha maidir le státchabhair a shimpliú, ach ní bhaineann tionscadail a fhaigheann maoiniú ón Aontas leas as na deiseanna ar fad a chuirtear ar fáil	55-63

Níl gréasán bonneagair an Aontais oiriúnach go fóill do riachtanais idirmhódúlachta, ach is deis é an t-athbhreithniú ar TEN-T chun feabhas a chur ar an gcás 64-87

Cuireann faisnéis atá deacair rochtain a fháil uirthi maidir le críochoirt idirmhódúla atá ann cheana féin cosc ar oibreoirí an t-aistear idirmhódúil is fearr is féidir a thairiscint dá gcliaint 67-71

Níl forléargas ag an gCoimisiún ar an ngá atá le críochoirt 72-76

Tá moilleanna na mBallstát maidir lena áirithiú go gcomhlíonann bonneagar líneach ceanglais theicniúla ag cur isteach ar iomaíochas na hidirmhódúlachta 77-82

Ní dharna tionscadail a fuair cistiú ón Aontas meastachán córasach ar na torthaí maidir le haistriú módúil, ná ní dhéantar faireachán ar na torthaí sin san fhadtearma 83-87

Conclúidí agus moltaí 88-100

Iarscríbhinní

Iarscríbhinn I – Príomh-athchóirithe agus príomh-infheistíochtaí a bhaineann leis an idirmhódúlacht i bPleananna Téarnaimh agus Athléimneachta na mBallstát a roghnaíodh le haghaidh na hiniúcháireachta

Iarscríbhinn II – Liosta de na tionscadail a fuair cómhaoiniú ón Aontas a sampláladh don iniúchadh

Iarscríbhinn III – Tuarascálacha speisialta agus athbhreithnithe CIE roimhe seo a bhaineann le hiompar idirmhódúil

Iarscríbhinn IV – Ár n-anailís ar cheithre nós imeachta measúnaithe de chuid an Choimisiúin

Iarscríbhinn V – Na cineálacha bacainní oibríochtúla arna sainaithint sa mhodh iompair

Giorrúcháin

Gluais

Freagraí ón gCoimisiún

Amlíne

An fhoireann iniúcháireachta

Achoimre feidhmiúcháin

I Is éard atá i gceist le hiompar lastais idirmhódúil ná earraí a iompar in aon aonad lódála amháin (amhail coimeádán) trí úsáid a bhaint as meascán de mhodhanna iompair: bóthar, iarnród, uiscebhealaí nó aer. Tá sé d’acmhainn aige láidreachtaí coibhneasta gach ceann de na modhanna a bharrfheabhsú ó thaobh solúbthachta, luais, costas agus feidhmíochta comhshaoil de. Do thréimhse 2014-2020, b’ionann an cistiú iomlán ón Aontas trí Chiste Forbraíochta Réigiúnaí na hEorpa (CFRE), tríd an gCiste Comhtháthaithe (CC) agus tríd an tSaoráid um Chónascadh na hEorpa (SCE) agus thart ar €1.1 billiún do thionscadail a thacaíonn leis an idirmhódúlacht.

II Chinneamar an t-iniúchadh seo a dhéanamh chun lucht déanta beartas agus geallsealbhóirí a chur ar an eolas faoi éifeachtacht thacaíocht rialála agus airgeadais an Aontais d’iompar lastais idirmhódúil ó 2014 i leith. Chuige sin, rinneamar measúnú féachaint an raibh spriocanna an Aontais maidir leis an idirmhódúlacht, laistigh de straitéis níos leithne an Aontais maidir le hiompar lastais a ghlású, dea-cheaptha agus an ndearnadh faireachán maith orthu. Rinneamar measúnú freisin féachaint ar thacaigh creat dlíthiúil an Aontais le hiompar lastais idirmhódúil ar bhealach iomchuí agus an raibh gréasán bonneagair an Aontais oiriúnach do riachtanais idirmhódúlachta. Rinneamar ár n-iniúchadh i seacht mBallstát agus scrúdaíomar sampla de 16 thionscadal a fuair maoiniú ón Aontas go dtí 2020.

III Ar an iomlán, tháingamar ar an gconclúid nach raibh tacaíocht rialála agus airgeadais an Aontais don iompar lastais idirmhódúil éifeachtach go leor ós rud é nach raibh machaire réidh fós ann d’iompar lastais idirmhódúil san Aontas mar gheall ar bhacainní rialála agus bonneagair. Ciallaíonn sé sin nach féidir le hiompar lastais idirmhódúil dul san iomaíocht go cothrom le hiompar de bhóthar. Fuaireamar nach raibh straitéis Eorpach ar leith ag an gCoimisiún maidir leis an idirmhódúlacht. Ina ionad sin, bhí an idirmhódúlacht mar chuid de straitéisí níos leithne maidir le hiompar lastais agus aistriú módúil a ghlású.

IV Níor shocraigh an Coimisiún spriocanna cainníochtúla don chion de lastas idirmhódúil agus leag sé síos spriocanna neamhréalaíocha don Aontas le haghaidh 2030 agus 2050 maidir le húsáid mhéadaithe iarnróid agus uiscebhealaí intíre le haghaidh iompar lastais. Ní raibh na spriocanna sin bunaithe ar ionsamhlúcháin láidre ar mhéid an aistrithe mhódúil a d’fhéadfaí a bhaint amach. Fuaireamar amach freisin gur shocraigh na Ballstáit a sprioc fhoriomlán chun an t-iompar lastais d’iarnród a mhéadú gan é a ailíniú le sprioc an Aontais agus go ndearna siad é sin ar leibhéal níos

uaillmhianaí fós. Chuir easpa sonraí ó na Ballstáit isteach go mór ar fhaireachán an Choimisiúin ar bhaint amach spriocanna an Aontais.

V Is príomhthoisic í rialáil an mhargaidh ó thaobh roghanna beartais a chothú. Mar sin féin, tá forálacha na Treorach maidir le hlompar Comhcheangailte – an t-aon dlí Eorpach a bhaineann go sonrach le hiompar idirmhódúil – as dáta. Rinne an Coimisiún roinnt iarrachtaí an treoir a athbhreithniú, ach níor éirigh leis comhaontú na mBallstát a fháil. Tá forálacha rialála AE ann freisin, go háirithe na forálacha sin lena rialaítear iompar de bhóthar, rud a chuireann i gcoinne na haidhme atá ann an idirmhódúlacht a dhéanamh tarraingteach. Ar deireadh, rinne an Coimisiún bearta chun na rialacha maidir le stáitchabhair a shimpliú le haghaidh scéimeanna atá dírithe ar aistriú módúil ón mbóthar go dtí córas a mbeadh iompar d'iarnród, iompar d'uiscebhealaí intíre nó iompar ilmhódúil i gceist leis.

VI Fuaireamar amach go raibh an easpa faisnéise a bhí inrochtana go héasca ar chríochfoirt idirmhódúla agus ar acmhainní líonra fíor-ama ar cheann de na tosca a chuireann drogall ar oibreoirí lóistíochta idirmhódúlacht a roghnú. Thairis sin, cé gur príomhthoisic eile é bonneagar iomchuí chun iompar idirmhódúil a chumasú, níl forléargas ag an gCoimisiún ar na críochfoirt atá ann faoi láthair ná ar na críochfoirt nach mór a thógáil nó a uasghrádú fós chun freastal ar riachtanais tionscail. D'fhéadfadh an togra ón gCoimisiún ó 2021 chun an rialachán maidir leis an ngréasán tras-Eorpach iompair (TEN-T) a athbhreithniú an staid a fheabhsú: bheadh ar na Ballstáit measúnú a dhéanamh ar an ngá atá le bonneagar críochfoirt agus d'fhéadfadh an Coimisiún gníomhartha cur chun feidhme a ghlacadh chun spriocdhátaí agus coinníollacha a leagan síos le haghaidh cur chun feidhme stráicí den ghréasáin. Ar deireadh, tá moilleanna na mBallstát maidir lena áirithiú go gcomhlíonann bonneagar líneach (amhail rianta iarnróid nó uiscebhealaí intíre) na ceanglais theicniúla do ghréasán TEN-T ag cur bac ar iomaíochas an iompair idirmhódúil.

VII Cuireadh moill ar chur chun feidhme tionscadal idirmhódúlachta a bhí cistithe ag an Aontas Eorpach i roinnt cásanna inár sampla. Go háirithe, chuir gné shonrach a fuarthas i roinnt tionscadal idirmhódúil, eadhon struchtúr casta úinéireachta do chríochfoirt, le moilleanna ar a gcur chun feidhme. Thairis sin, ní raibh cistiú ón Aontas a cuireadh ar fáil do thionscadail bhonneagair idirmhódúla tríd an tSaoráid um Chónascadh na hEorpa, trí Chiste Forbraíochta Réigiúnaí na hEorpa agus tríd an gCiste Comhtháthaithe le linn thréimhse 2014-2020 nasctha le torthaí sonracha a bhaint amach ó thaobh aistriú módúil de. Ar deireadh, fuaireamar amach go raibh an faireachán ar na tionscadail sin dírithe ar aschuir, seachas ar thorthaí agus ar thionchair.

VIII Molaimid don Choimisiún an méid seo a leanas a dhéanamh:

- (1) spriocanna a leagan síos maidir leis an gcion módúil feadh na gConairí Croíghréasáin agus tuairisciú orthu;
- (2) athruithe rialála a ullmhú chun iomaíochas an iompair idirmhódúil a fheabhsú;
- (3) an bhunobair a leagan síos chun go ndéanfaidh na Ballstáit measúnú comhordaithe ar riachtanais na gcríochfort idirmhódúil;
- (4) an fhéidearthacht atá ann d'aistriú módúil a mheasúnú sna hanailísí costais is tairbhe do thionscadail a bhíonn á gcistiú ag an Aontas.

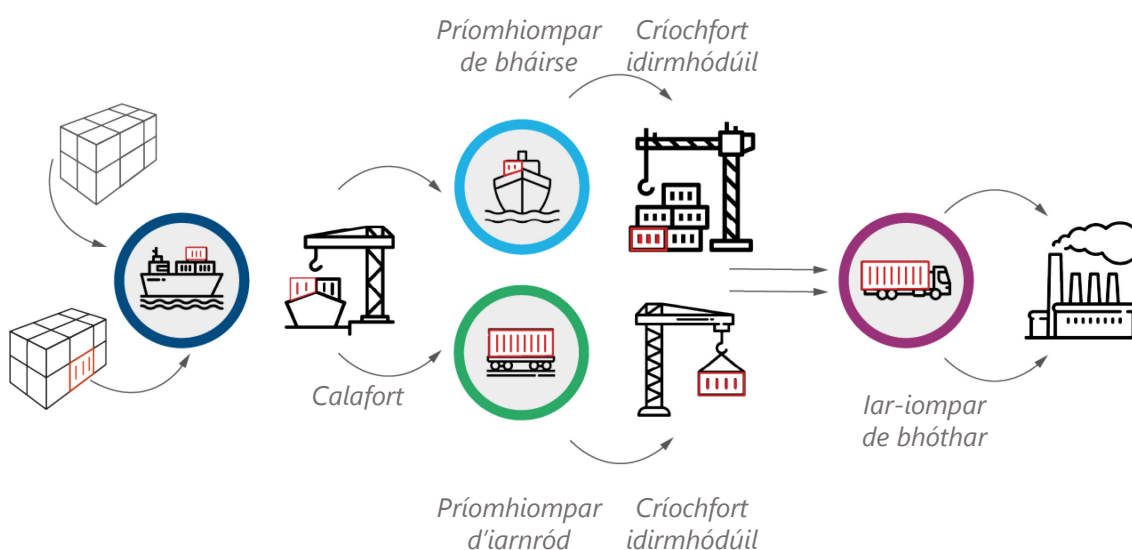
Réamhrá

Déanann iompar idirmhódúil láidreachtaí coibhneasta na modhanna iompair éagsúla a bharrfheabhsú

01 Is éard atá i gceist le **hiompar lastais idirmhódúil** ná earraí a iompar in **aon aonad lódála amháin** (amhail coimeádán, cabhail bhabhtála nó leathleantóir), gan láimhseáil ar leithligh, trí úsáid a bhaint as meascán de mhodhanna iompair¹: **bóthar, iarnród, uiscebhealaí** nó **aer**. Dá bhrí sin, is foirm shonrach **d'iompar ilmhódúil** atá ann. Ós rud é nach bhfuil aon láimhseáil ar leith ann mar gheall go n-úsáidtear aonad lódála aonair, tá costais láimhseála níos ísle ag baint le hiompar lastais idirmhódúil ná mar a bhíonn le hiompar ilmhódúil.

02 Léirítear i **bhFíor 1 aistear idirmhódúil**, a bhogann an t-aonad lódála céanna ón gcéad chalafort iontrála isteach san Aontas go dtí ceann scríbe deiridh na n-earraí.

Fíor 1 – Sampla de shlabhra lóistíochta in iompar lastais idirmhódúil

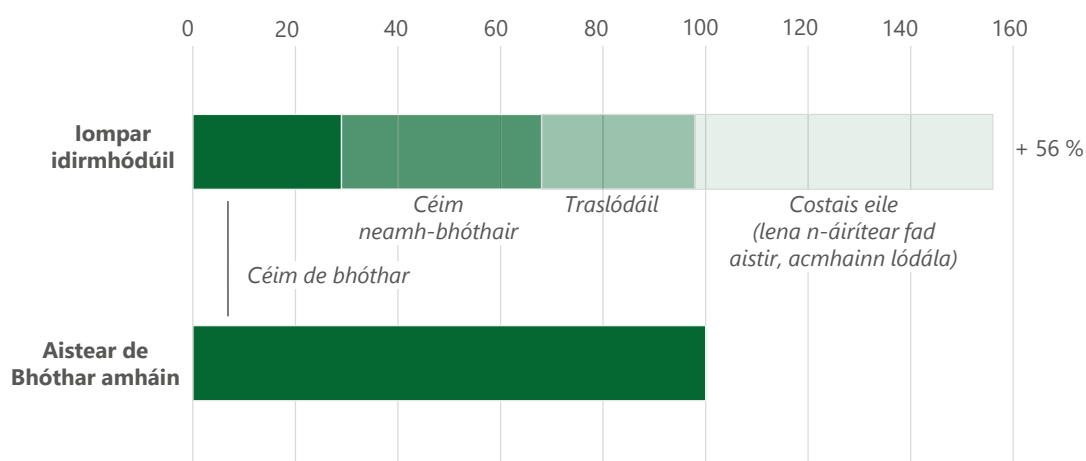


Foinse: CIE.

¹ Eurostat, na Náisiúin Aontaithe agus an Fóram Iompair Idirnáisiúnta ag ECCE, [Gluais um staidreamh iompair](#), 2019.

03 Is é **iompar de bhóthar** an modh is solúbtha chun lastas a iompar, ós rud é go soláthraíonn sé aistear ó dhoras go doras. I gcás go leor cineálacha earraí, is minic gurb é an bealach is tapúla agus is saoire é chun earraí a sheachadadh, fiú thar achair fhada. Ar an meán, agus in éagmais bearta tacaíochta, tá an t-iompar lastais idirmhódúil 56 % níos costasaí ná an rogha mhalartach de bhóthar amháin² (féach **Fíor 2**).

Fíor 2 – An chomparáid chostais idir iompar lastais idirmhódúil agus iompar lastais de bhóthar amháin



Nóta: Tá ríomh an chostais idirmhódúil bunaithe ar aistear meánach go fada iarnróid/bóthair.

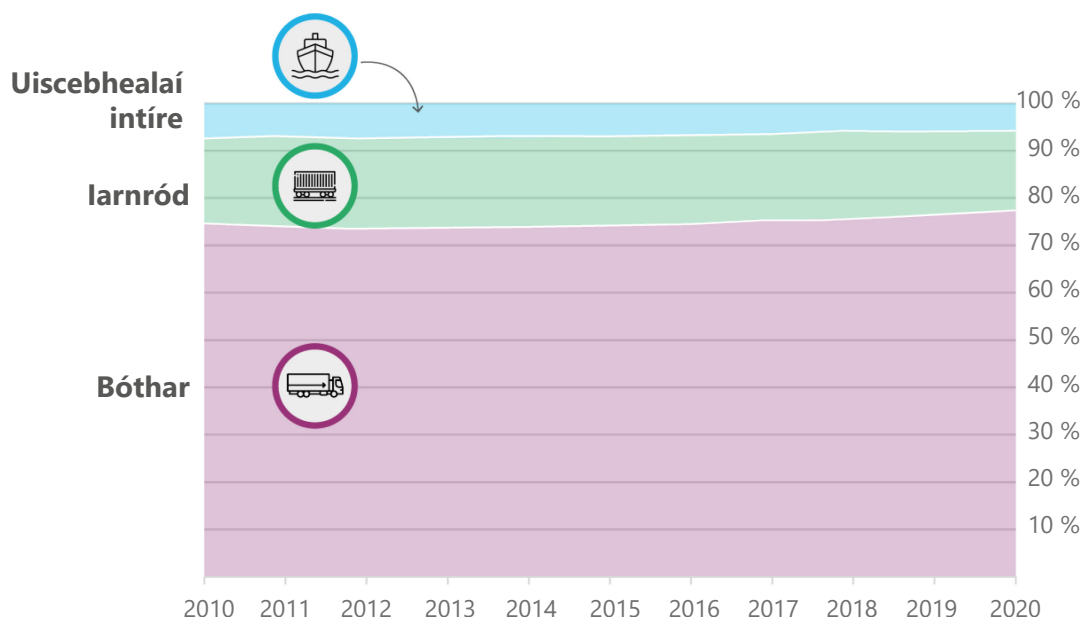
Foinse: CIE, bunaithe ar shonraí an Choimisiúin.

04 I gcodarsnacht leis an mbóthar, tá modhanna eile iompair, amhail iompar d'iarnród nó uiscebhealaí intíre, níos moille agus níl siad chomh solúbtha. Teastaíonn bonneagar sonrach uathu freisin, nach féidir a mhacasamhlú ag gach suíomh óna seoltar earraí amach. Ar an taobh dearfach, cuireann na modhanna sin feidhmíocht sábháilteachta agus chomhshaoil níos fearr ar fáil agus is féidir leo brú a laghdú ar bhóithre plódaithe. Is éard atá i gceist le hidirmhódúlacht ná **buntáiste a bhaint as na láidreachtaí coibhneasta atá ag modhanna iompair éagsúla**.

05 Léirítear i **bhFíor 3** an t-athrú a tháinig ó 2010 go 2020 ar an **gcion coibhneasta de gach modh iompair le haghaidh lastas intíre** (i.e. gan lastas aeir ná lastas muirí san áireamh). In 2010, bhí iarnróid agus uiscebhealaí intíre ag seasamh do thart ar 25 % den iomlán, agus faoi 2020, bhí laghdú breise tagtha ar a gcion go dtí faoi bhun 23 %.

² Measúnú tionchair ón gCoimisiún i ndáil leis an togra le haghaidh Treoir maidir le hlompar Comhcheangailte, [SWD\(2017\) 362](#).

Fíor 3 – Deighilt mhodúil in iompar lastais intíre an Aontais Eorpaigh (% den iomlán de réir tona-ciliméadar)



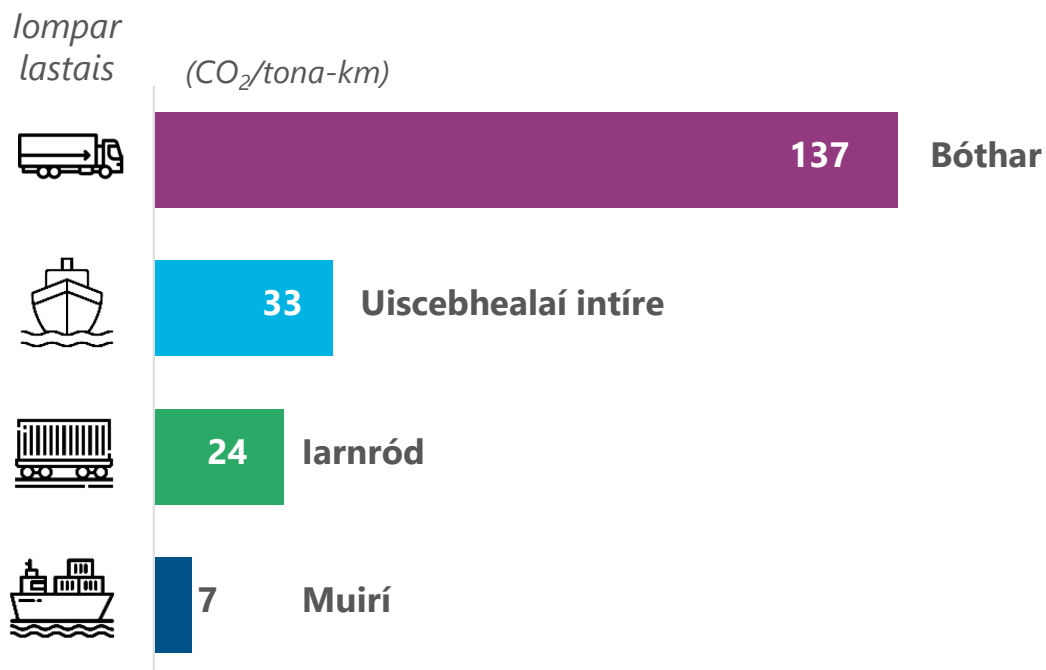
Foinse: CIE, bunaithe ar Eurostat (cód sonraí ar líne: tran_hv_frmod).

Bealach amháin chun an t-iompar a dhícharbónú ná idirmhódúlacht a mhéadú

06 Meastar go bhfuil astaíochtaí gás ceaptha teasa ina bpríomhchúis leis an athrú aeráide. Faoi láthair, is í **earnáil an iompair is cúis le beagnach an ceathrú cuid d'astaíochtaí gás ceaptha teasa san Eoraip**. Is é iompar de bhóthar is cúis le beagnach trí cheathrú den mhéid sin (72 % in 2019). Is iad na trucailí agus leoraithe a iompraíonn lastas ar bhóithre atá freagrach as thart ar an gceathrú cuid d'astaíochtaí ó iompar de bhóthar³. Léirítear **i bhFíor 4** feidhmíocht chomhshaoil gach modha iompair amhail in 2018, i dtéarmaí astaíochtaí gás ceaptha teasa (CO₂) i ngram in aghaidh an tona-ciliméadar.

³ Ard-Stiúrthóireacht na Soghluaisteachta agus an Iompair (an Coimisiún Eorpach), **Iompar AE i bhfigiúirí. Leabhar póca staidrimh 2021**, 2021.

Fíor 4 – Astaíochtaí CO₂ de réir an mhodha iompair lastais



Foinse: CIE, bunaithe ar shonraí na Gníomhaireachta Eorpaí Comhshaoil amhail in 2018.

07 Is féidir le **haistriú módúil in iompar ar shiúl ó bhóithre** agus **úsáid mhéadaithe an iompair idirmhódúil** ról lárnach a imirt ó thaobh iompar lastais san Eoraip a dhéanamh níos neamhdhíobhálaí don chomhshaoil. I bPáipéar Bán ó 2011, dar teideal **Treochlár um Limistéar Iompair Eorpach Aonair**⁴, leag an Coimisiún síos sprioc den chéad uair chun astaíochtaí gás ceaptha teasa ón earnáil iompair a laghdú, arb é is aidhm di laghdú 60 % a dhéanamh faoi 2050 i gcomparáid le figiúirí 1990. Murab ionann agus earnálacha eacnamaíocha eile, áfach, níor tháinig laghdú ar astaíochtaí CO₂ ón earnáil iompair, ach tháinig méadú 24 % orthu idir 1990 agus 2019⁵. Cé gur tháinig feabhas ar éifeachtúlacht san iompar le feithiclí tromshaothair (feithiclí agus lóistíocht) le linn na tréimhse sin, bhí an méadú ar an éileamh ar iompar lastais i bhfad níos mó ná na gnóthachain éifeachtúlachta sin⁶.

⁴ Páipéar Bán ón gCoimisiún, COM(2011) 144.

⁵ An Gníomhaireacht Eorpach Chomhshaoil, [Astaíochtaí gás ceaptha teasa ón iompar san Eoraip](#), 18.11.2021.

⁶ An Gníomhaireacht Eorpach Chomhshaoil, Faisnéisiú Uimh. 15/2022, [Astaíochtaí gás ceaptha teasa ó fheithiclí tromshaothair a laghdú san Eoraip](#), 7.9.2022.

08 In 2019, sa doiciméad straitéiseach is déanaí uaidh lena dtéitear i ngleic le dúshlán a bhaineann leis an aeráid agus leis an gcomhshaol, ar a dtugtar “**An Comhaontú Glas don Eoraip**”⁷, d’iarr an Coimisiún go ndéanfaí laghdú níos mó fós ar astaíochtaí gás ceaptha teasa ón iompar (eadhon 90 % faoi 2050), ionas go mbeidh an tAontas ina gheilleagar aeráidneodrach faoi 2050 i gcomhréir le Comhaontú Pháras maidir leis an athrú aeráide.

09 Ina dhiaidh sin, in 2020, d’fhoilsigh an Coimisiún a **Straitéis um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste**⁸ inar iarradh aistriú mór módúil chuig iompar d’iarnród, chuig uiscebhealaí intíre nó chuig loingseoireacht mhara ghearrthuais. Tagraíonn loingseoireacht mhara ghearrthuais do ghluaiseacht lastais agus paisinéirí ar an bhfarraige idir calafoirt atá lonnaithe go geografach san Eoraip nó idir na calafoirt sin agus calafoirt atá lonnaithe i dtíortha lasmuigh den Eoraip a bhfuil imeallbhord acu leis na farraigí intíre atá ag síneadh leis an Eoraip.

Creat rialála an Aontais atá ábhartha d’iompar lastais idirmhódúil agus freagrachtaí maidir le cur chun feidhme beartais

10 Ag tús na 1990í, chinn na Ballstáit beartas bonneagair iompair a bhunú ar fud an Aontais. Tá an **Coimisiún**, agus go háirithe Ard-Stiúrthóireacht na Soghluaisteachta agus an Iompair (AS MOVE), freagrach as dearadh, cur chun feidhme agus forfheidhmiú an bheartais sin. Is é an **rialachán**⁹ maidir leis an **nGréasán Tras-Eorpach Iompair (TEN-T)** an príomhghníomh dlí a mhéid a bhaineann leis an ngréasán uile-Eorpach um iompar paisinéirí agus earraí de bhóthar, d’iarnród, d’uiscebhealaí intíre, de mhuir agus san aer, ar glacadh an leagan reatha de in 2013 (féach **Bosca 1**).

⁷ Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir leis an gComhaontú Glas don Eoraip, [COM/2019/640](#).

⁸ Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir leis an Straitéis um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste, [COM\(2020\) 789](#).

⁹ Rialachán (AE) Uimh. 1315/2013.

Bosca 1

Gréasán Tras-Eorpach Iompair

Sainithnítear sa [Ghréasán Tras-Eorpach Iompair \(TEN-T\)](#) ‘croíghréasán’ de bhonneagair iompair, lena n-áirítear naoi **gConair Chroíghréasáin**, chomh maith le dhá **thosaíocht chothrománacha** (an Córas Eorpach um Bainistiú Tráchtála Iarnróid (ERTMS) agus ‘mearbhealaí mara’). Tá siad sin le **cur i gcrích faoi 2030**. Mar chomhlánú air sin, shainigh sé ‘líonra cuimsitheach’, a bheadh le forbairt faoi 2050. Tá sé d’aidhm ag an líonra cuimsitheach sin inrochtaineacht agus nascacht na réigiúin uile san Aontas a áirithiú, lena n-áirítear na réigiúin iargúlta, na réigiúin oileánacha agus na réigiúin is forimeallaí.

Léirítear sna léarscáileanna de ghréasán TEN-T a áirítear i Rialachán TEN-T 2013 an **bonneagar líneach** (i.e. iompar d’iarnród, de bhóthar agus d’uiscebhealaí intíre), na **calafort**, agus an suíomh ina bhfuil nóid agus **críochfoirt** suite nó ar cheart nóid agus críochfoirt a bheith suite ann (mar shampla i gcás ina bhféadfadh aistriú a bheith ann ó iarnród go bóthar nó go calafort intíre). Ina theannta sin, tá liosta de **pharaiméadair theicniúla** i rialachán TEN-T nach mór don bhonneagar iompair laistigh den chroíghréasán a chomhlíonadh faoi 2030.

I gcomhréir le rialachán TEN-T, tá **Comhordaitheoir Eorpach** ainmnithe ag an gCoimisiún do gach ceann de na naoi gconair ghréasáin, agus don dá thosaíocht chothrománacha chomh maith. Déanann na comhordaitheoirí sin pleananna oibre conairí a tharraingt suas agus a thabhairt cothrom le dáta, lena n-áirítear anailís ar na hinfheistíochtaí atá riachtanach (liosta tionscadal), agus tuarascáil bhliantúil ar dhul chun cinn.

In 2021, mhol an Coimisiún **athbhreithniú**¹⁰ ar rialachán TEN-T, agus togra¹¹ eile ina dhiaidh sin in 2022 tar éis thús chogadh foghach na Rúise i gcoinne na hÚcráine. D’fhéadfadh cuid de na hathruithe atá beartaithe tuilleadh tacaíochta a thabhairt don iompar idirmhódúil.

¹⁰ Togra ón gCoimisiún ó mhí na Nollag 2021, [COM\(2021\) 812](#).

¹¹ Togra ón gCoimisiún, Iúil 2022, [COM\(2022\) 384](#).

11 Chomh maith le rialachán TEN-T lena dtugtar aghaidh ar ghnéithe bonneagair, tá gníomhartha dlíthiúla eile ann lena rialaítear an margadh iompair atá ábhartha go háirithe d'iompar lastais idirmhódúil:

- o Is í an **Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte**¹² ó 1992 an t-aon ghníomh reachtach Eorpach a bhaineann go sonrach le hiompar lastais idirmhódúil. Is cineál iompair idirmhódúil é an t-iompar comhcheangailte ach tá teorainn leis an gcineál aonaid iompair a cheadaítear agus tá fad uasta leagtha síos don chéim bhóthair. Clúdaíonn an treoir gach sreabh iompair idirmhódúil trasteorann mura rud é go dtrasnaíonn siad teorainn le tír nach bhfuil san Aontas. Níl sreabha ar sreabha náisiúnta amháin iad laistigh dá raon feidhme go fóill. Leis an treoir, cuirtear dreasaí rialála agus airgeadais ar fáil amhail díolúintí ó chánacha feithiclí le haghaidh oibríochtaí iompair chomhcheangailte.
- o Is féidir le gníomhartha dlí eile, go háirithe maidir le hiompar de bhóthar, tionchar a imirt ar iomaíochas an iompair idirmhódúil. Mar shampla, rialaítear leis an **Treoir Eoraifinéid**¹³ na muirir is féidir a fhorchur ar fheithiclí bóthair chun costais sheachtracha an iompair de bhóthar a chur san áireamh.

12 Tá na **Ballstáit** fós freagrach as treoracha AE a bhaineann le hiompar (amhail an Treoir Eoraifinéid nó an Treoir maidir le hIompar Comhcheangailte) a thrasú agus as rialacháin AE a chur chun feidhme. Déanann na Ballstáit cinneadh maidir lena mbeartas iompair náisiúnta, a d'fhéadfaí a leagan amach i bpleananna iompair náisiúnta. Dá bhrí sin, cinneann siad cad iad na tionscadail bhonneagair (e.g. críochfoirt idirmhódúla nó rianta iarnróid) ar cheart tús áite a thabhairt dóibh maidir le cur chun feidhme. Is ó bhuiséid náisiúnta/réigiúnacha go príomha a thagann an maoiniú do na tionscadail sin.

¹² Treoir 92/106/CEE ón gComhairle.

¹³ Treoir (AE) 2022/362.

Maoiniú ón Aontas do thionscadail bhonneagair idirmhódúla

13 Le linn thréimhse 2014-2020, mhaoinigh an tAontas tionscadail bonneagair iompair náisiúnta agus réigiúnacha tríd an dá phríomhfhoinsé seo a leanas:

- o **Ciste Forbraíochta Réigiúnaí na hEorpa (CFRE) agus an Ciste Comhtháthaithe (CC)**, a bhfuil a mbainistíocht roinnte idir an Coimisiún agus na Ballstáit. Formheasann Ard-Stiúrthóireacht an Bheartais Réigiúnaigh agus Uirbigh (AS REGIO) sa Choimisiún na cláir ilbhliantúla, lena n-áirítear tosaíochtaí cistiúcháin, arna gceapadh ag na Ballstáit, agus déanann sí faireachán ar a gcur chun feidhme. Tá údaráis bhainistíochta náisiúnta nó réigiúnacha freagrach ansin as roghnú agus cur chun feidhme tionscadal sonracha a bhíonn cómhaoinithe ag CFRE agus CC.
- o **An tSaoráid um Chónascadh na hEorpa (SCE)**, atá á bainistiú go díreach ag an gCoimisiún (AS MOVE). Tharmlig sé an fhreagracht maidir le deontais a dhámhachtain agus faireachán a dhéanamh ar a gcur chun feidhme chuig an nGníomhaireacht Feidhmiúcháin Eorpach um an Aeráid, Bonneagar agus Comhshaol (CINEA).

14 Do thréimhse 2014-2020, ní raibh aon cheanglas ar thionscnóirí ná ar údaráis tionscadail cód tuairiscithe sonracha a úsáid do **thionscadail a thacaíonn le hiompar lastais idirmhódúil**, ach bhí cóid den sórt sin ann le haghaidh na modhanna iompair aonair agus le haghaidh chatagóir níos leithne an iompair ilmhódúil. Dá bhrí sin, bhí orainn meastachán a dhéanamh ar an méid maoinithe ón Aontas a cuireadh ar fáil faoi CFRE/CC agus SCE sa tréimhse sin. Amhail an 1 Iúil 2021, ba é **€1 118 milliún** an méid a bhí geallta do na tionscadail sin (CEF – €514 mhilliún; CFRE – €175 mhilliún; CC – €429 milliún).

15 Do thréimhse 2021-2027, beidh na trí ionstraim sin fós ar fáil. Thairis sin, don tréimhse ó 2021 go 2026, cuireann an **tSaoráid Téarnaimh agus Athléimneachta**¹⁴ tacaíocht airgeadais bhreise ar fáil chun tionchar sóisialta agus eacnamaíoch phaindéim COVID-19 a mhaolú. Tá buiséad de €724 bhilliún (praghsanna reatha) ag an tSaoráid. Is féidir leis na Ballstáit í a úsáid chun athchóirithe agus tionscadail bhonneagair a mhaoiniú, lena n-áirítear i réimse an iompair. Déantar leithdháileadh beacht an chiste agus na spriocanna atá le baint amach le haghaidh eisíoc ranníocaíochta an Aontais a mhionsonrú sna Pleananna Náisiúnta Téarnaimh agus Athléimneachta. Áirítear in *[Iarscríbhinn I](#)* forléargas ar na tionscadail a shainaithníomar

¹⁴ Rialachán (AE) Uimh. 2021/241.

mar thionscadail a bhí ag tacú leis an idirmhódúlacht i bpleananna líon áirithe Ballstát a bhí roghnaithe againn.

Scóip agus cur chuige na hiniúchoireachta

16 Déantar measúnú sa tuarascáil seo ar éifeachtacht thacaíocht rialála agus airgeadais an Aontais d'iompar lastais idirmhódúil ó 2014 i leith. Chuige sin, scrúdaíomar an méid seo a leanas:

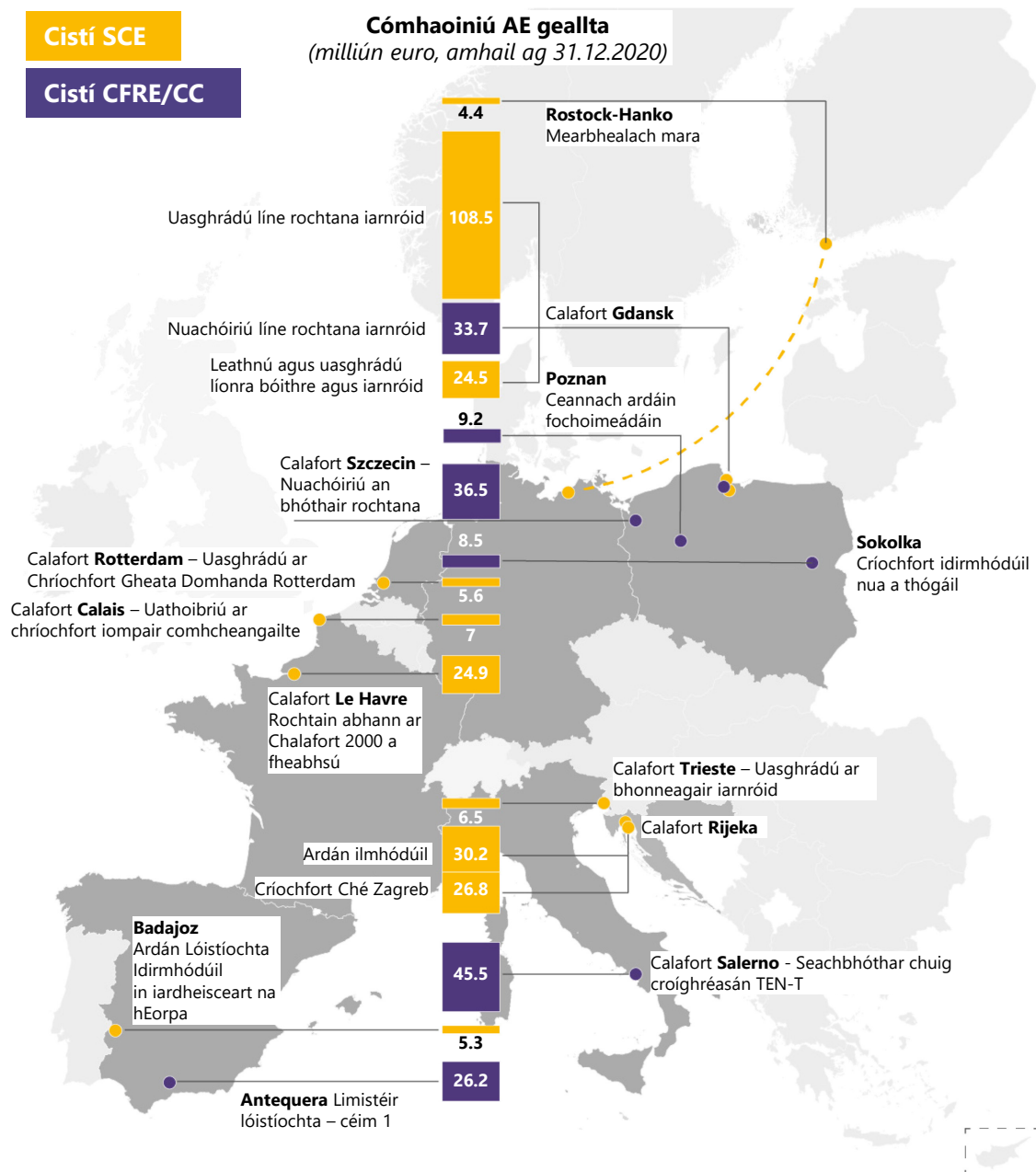
- an raibh na spriocanna d'iompar idirmhódúil, chun an t-iompar lastais a ghlású, deartha go maith agus an raibh faireachán maith á dhéanamh orthu;
- ar thacaigh creat dlíthiúil an Aontais le hiompar lastais idirmhódúil go hiomchuí chun go mbeadh sé in ann a bheith níos iomaíche;
- an raibh gréasán bonneagair an Aontais Eorpaigh oiriúnach do riachtanais idirmhódúlachta.

17 Scrúdaíomar fianaise ó roinnt mhaith foinsí éagsúla:

- rinneamar anailís ar straitéisí iompair an Aontais, ar an gcreat reachtach ábhartha agus ar na doiciméid bheartais ábhartha, chomh maith le tuarascálacha foilsithe ó Uasfhórais Iniúchoireachta eile, ó chomhlachtaí taighde, ó chomhlachais tionscail agus ó lucht acadúil maidir le hiompar lastais idirmhódúil;
- i gcás sampla de shé Bhallstát (an Ghearmáin, an Spáinn, an Fhrainc, an Iodáil, an Ísiltír agus an Pholainn) rinneamar anailís ar straitéisí iompair náisiúnta agus ar dhoiciméid reachtacha agus beartais;
- chuireamar foireann ó Ard-Stiúrthóireachtaí ábhartha sa Choimisiún agus ó CINEA, chomh maith le hionadaithe ó chomhlachtaí náisiúnta, faoi agallamh;
- bhí cruinnithe againn le cumainn tionscail de sheoladóirí agus oibreoirí lóistíochta ar an leibhéal Eorpach agus náisiúnta, chomh maith le baill foirne ón bhFóram Iompair Idirnáisiúnta ag an Eagraíocht um Chomhar agus Forbairt Eacnamaíochta (ECFE); agus
- i gcás sampla de sheacht mBallstát (na sé Bhallstát thuasluaite, móide an Chróit), rinneamar anailís ar shampla de 16 thionscadal a fuair maoiniú ó bhuiséad an Aontais i dtréimhse 2014-2020 (féach [Iarscríbhinn II](#)). Thugamar cuairt ar chuid de na tionscadail sin agus rinneamar athbhreithniú deisce i gcás cuid eile acu.

18 | *bhFíor 5*, tugtar **forléargas ar na tíortha** agus ar **shampla na dtionscadal a thacaíonn le hidirmhódúlacht lastais** a bhí faoi réir ár n-iniúchta.

Fíor 5 – Na Ballstáit agus tionscadail idirmhódúla a roghnaíodh don iniúchadh



Foinse: CIE.

19 Roghnaíomar na **Ballstáit** bunaithe ar ábharthacht chistiú CFRE/CC agus SCE a rinneadh a leithdháileadh ar thionscadail bhonneagair idirmhódúla i ngach tír agus ar mhéid na sreabha lastais trastíre. Leis na tíortha roghnaithe, clúdaímid **trí cinn de phríomhshreabha trádála**, a bhfuil forluí eatarthu le stráicí de chonairí TEN-T: **conair na Réine-na nAlp** (ag síneadh ón mBeilg agus ón Ísiltír go dtí an Iodáil), **conair na Mara Thuaidh-Mhuir Bhailt** (idir an Pholainn agus an Ghearmáin), agus **conairí an Atlantaigh agus na Meánmhara** (a nascann an Ghearmáin leis an Spáinn tríd an bhFrainc).

20 Cuimsíonn ár sampla de thionscadail **teaglamaí éagsúla de mhodhanna iompair agus cineálacha tacaíochta don idirmhódúlacht** (amhail ardáin lóistíochta nó naisc an mhíle deiridh) agus do chéimeanna cur chun feidhme (i.e. tionscadail atá idir lámha agus tionscadail dhúnta araon). I dteannta a chéile, is ionann an cistiú atá geallta ón Aontas do na tionscadail sin agus **€403 mhilliún** agus clúdaíonn sé 36 % den phobal ábhartha (féach mír **14**).

21 Cumhdaíonn ár n-iniúchadh an tréimhse ó glacadh an **Treochlár i dtreo Limistéar Iompair Eorpach Aonair** ón gCoimisiún in 2011 (féach mír **07**) agus díríonn sé go háirithe ar na hinfheistíochtaí a dtacaíonn an tAontas leo sa tréimhse ó **2014 go 2020**.

22 Comhlánaíonn an tuarascáil seo ár sraith tuarascálacha a thugann aghaidh ar ghnéithe áirithe a bhaineann le hiompar idirmhódúil. Eisíodh ár gcéad tuarascáil den sórt sin in 2013 agus díríodh inti ar chatagóir níos leithne an **iompair ilmhódúil** san Aontas¹⁵. Tugtar forléargas in **Iarscríbhinn III** ar ár dtuarascálacha uile a bhaineann le hiompar idirmhódúil.

23 Is é is aidhm don tuarascáil seo ná cur leis an bplé ar thograí le haghaidh gníomhartha reachtacha a bheidh ann amach anseo, arb é is aidhm dóibh iomaíochas an iompair idirmhódúil a mhéadú agus na hinfheistíochtaí is gá a áirithiú chun é a chur in oiriúint do dhúshláin na todhchaí. Chinneamar an t-iniúchadh seo a dhéanamh ós rud é go bhfuil dícharbónú an iompair i gcroílár sprioc an Aontais chun astaíochtaí gás ceaptha teasa a laghdú, mar a leagtar amach sa Chomhaontú Glas don Eoraip. Is príomhuirlis é iompar lastais idirmhódúil san iarracht sin.

¹⁵ Tuarascáil speisialta 03/2013: 'An raibh Cláir Marco Polo éifeachtach ó thaobh trácht a aistriú ón mbóthar?'.

Barúlacha

Ní dhearnadh na spriocanna don idirmhódúlacht, chun an t-iompar lastais a ghlású, a leagan amach go héifeachtach ná ní dhearnadh faireachán sonracha orthu

24 Ba cheart straitéis AE chun aistriú módúil a bhaint amach in iompar lastais a bheith bunaithe ar thoimhdí láidre agus ba cheart spriocanna uailmhianacha ach réadúla a leagan amach inti do na leibhéil éagsúla rialachais lena mbaineann. Is gá faireachán a dhéanamh ionas go mbeidh lucht déanta beartas agus geallsealbhóirí in ann a sheiceáil an bhfuil cur chun feidhme beartais ‘ar an mbóthar ceart’ agus chun faisnéis a ghiniúint ar féidir í a úsáid chun a mheas ar bhain sé a chuspóirí amach¹⁶.

25 Scrúdaíomar, dá bhrí sin, an raibh an méid seo a leanas déanta ag an gCoimisiún:

- spriocanna réalaíocha idirmhódúlachta agus aistrithe mhódúil le haghaidh lastas a shainiú ina straitéisí;
- a áirithiú go gcloíonn na Ballstáit leis na spriocanna sin;
- faireachán a dhéanamh ar rannchuidiú an iompair lastais idirmhódúil lena chuspóirí aistrithe mhódúil.

Níl spriocanna ag an gCoimisiún maidir le hidirmhódúlacht, agus bhí na spriocanna maidir le hiompar lastais a ghlású neamhréalaíoch in 2011 agus in 2020 araon

26 Tá sé bunriachtanach úsáid na modhanna iompair a ghineann astaíochtaí CO₂ níos ísle ina gcuid oibríochtaí, i.e. iompar d’iarnród agus d’uisce, a mhéadú chun beartas iompair níos inbhuanaithe a bhaint amach. Ciallaíonn sé sin athrú suntasach ar mhéideanna iompair idir modhanna agus méadú ar úsáid an iompair idirmhódúil. Éilíonn athrú den sórt sin meascán de bhearta rialála, de chistiú agus de ghníomhaíochtaí oibríochtúla ar leibhéal an Aontais agus ar an leibhéal náisiúnta araon. Fuaireamar nach raibh straitéis Eorpach thiomnaithe ag an gCoimisiún maidir

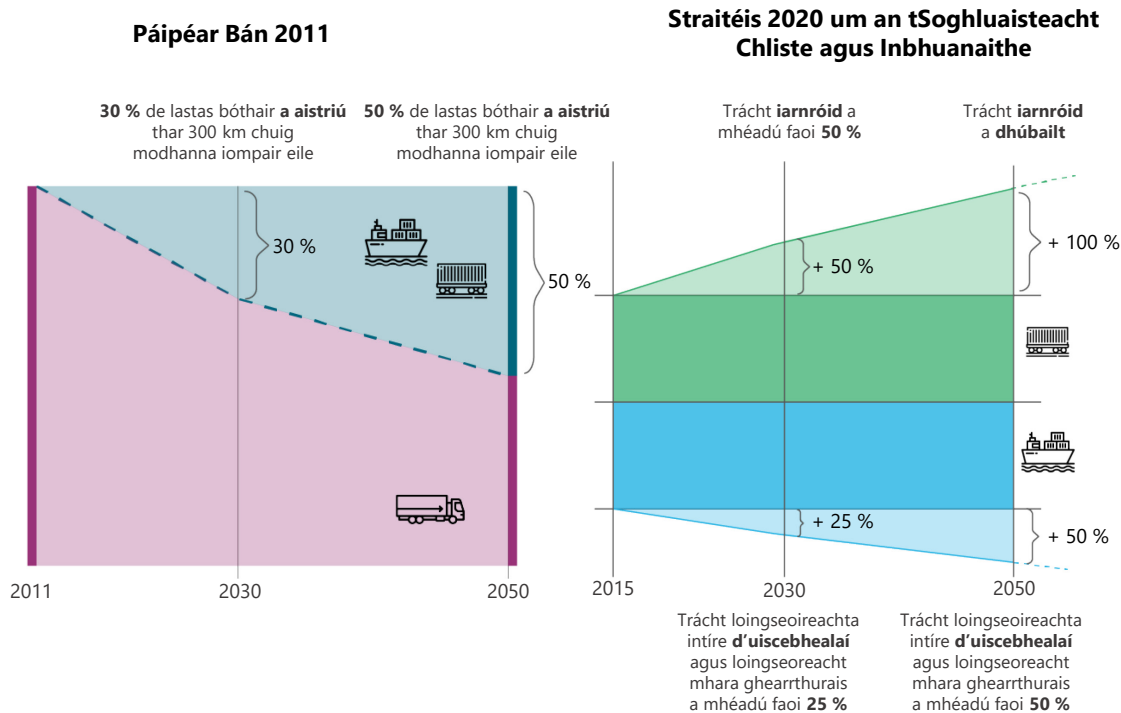
¹⁶ An Coimisiún Eorpach, Uirlis maidir le Rialáil Níos Fearr # 43, [Socruithe Faireacháin agus Táscairí](#), 2021.

leis an idirmhódúlacht. Ina ionad sin, bhí an idirmhódúlacht mar chuid de straitéisí níos leithne maidir le hiompar lastais agus aistriú módúil a ghlasú.

27 Sna straitéisí sin, i.e. **An Treochlár i dtreo Limistéar Iompair Eorpach Aonair** (2011) agus **An Straitéis um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste** (2020), sonraítear **spriocanna cainníochtúla** maidir le húsáid mhéadaithe an iarnróid agus na n-uiscebhealaí intíre. Mar sin féin, déanann siad iad a chainníochtú ar bhealach difriúil (féach **Fíor 6**):

- o In 2011, cuireadh an sprioc in iúl i dtéarmaí chion an iompair lastais de bhóthar a bhí ag taisteal níos mó ná 300 km ba cheart a aistriú go modhanna eile; agus
- o In 2020, cuireadh na spriocanna d'iarnród agus d'uiscebhealaí intíre in iúl i dtéarmaí an mhéadaithe ar an trácht (lena n-áirítear loingseoireacht mhara ghearrthuais).

Fíor 6 – Spriocanna iompair inbhuanaithe lastais an Aontais do 2011 agus 2020



Foinse: CIE.

28 Ní leagtar síos ach oiread spriocanna sonracha de chuid an Aontais maidir le cion an iompair lastais idirmhódúil. Mar sin féin, táthar ag súil go mbeidh cion mór de na toirteanna breise iarnróid agus uisce-iompartha idirmhódúil chun na spriocanna a luaitear i **bhFíor 6** a bhaint amach, ós rud é go bhfuil úsáid iompair de bhóthar fós ag teastáil le haghaidh na chéad chéimeanna agus na gcéimeanna deiridh den turas i gcás fhormhór na n-earraí.

29 Léiríodh san anailís a rinneamar nach raibh spriocanna an Choimisiúin bunaithe ar ionsamhlúcháin láidre ar mhéid an aistrithe mhódúil a d'fhéadfaí a bhaint amach go réalaíoch i bhfianaise na srianta bonneagair fadtéarmacha atá ann cheana i gcás an iarnróid agus na n-uiscebhealaí intíre agus i bhfianaise na mbacainní rialála a dhéanann difear d'iomáiochas an iompair lastais idirmhódúil. Mar shampla:

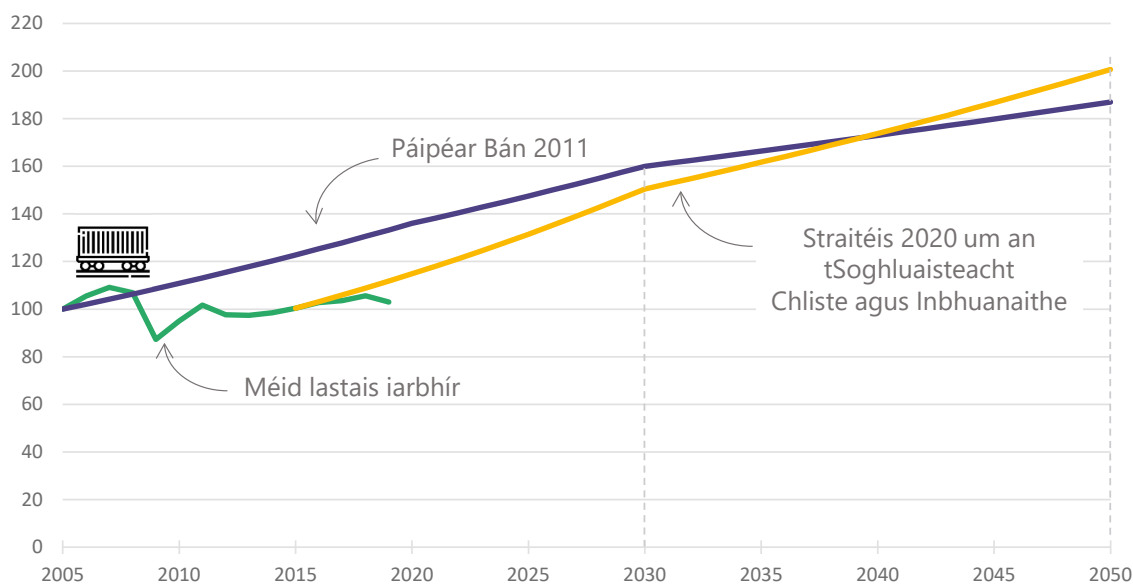
- o sa mheasúnú tionchair do Pháipéar Bán 2011, glacadh leis go mbeadh cead ag traenacha nach faide ná 1 500 méadar dul isteach ar an ngréasán (contrártha leis an gceanglas de 740 méadar atá ann faoi láthair i Rialachán TEN-T);
- o sa mheasúnú tionchair a bhí mar bhonn le Straitéis 2020, rinneadh tagairt do bhearna infheistíochta de €100 billiún in aghaidh na bliana do thréimhse 2021-2030, ar bearna í sin a chaithfí a dhúnadh chun go dtiocfadh na réamh-mheastacháin chun fáil. Níor shonraigh an Coimisiún, áfach, conas a d'áiritheodh sé go gcuirfeadh na Ballstáit an cistiú riachtanach ar fáil luath go maith.

30 Thairis sin, bhí meastacháin an Choimisiúin ar na méideanna tráchta a bhí ag teastáil le haghaidh iompar d'iarnród agus d'uisce chun na spriocanna a bhaint amach ró-dhóchasach. Mar shampla, i bPáipéar Bán 2011, mheas an Coimisiún go dtiocfadh méadú 60 % ar an trácht lastais iarnróid idir 2005 agus 2030 agus méadú 87 % idir 2005 agus 2050. Ní dócha go dtiocfaidh an réamhaisnéis sin chun fáil in éagmais beartais nua, ós rud é nach raibh ach méadú 8 % tagtha ar an trácht lastais iarnróid sa deacáid seo caite (ó 2010 go 2019)¹⁷.

31 I gcomparáid leis an bhfás ar thrácht lastais iarnróid a measadh i bPáipéar Bán 2011, leagadh amach i Straitéis 2020 spriocanna níos ísle do 2030 agus spriocanna níos airde do 2050. Ós rud é nach raibh ach méadú teoranta ar an gcion iarnróid ó 2010 go 2019, tá na rátaí fáis bliantúla a theastaíonn chun spriocanna Straitéis 2020 a bhaint amach níos uailmhianaí anois ná mar a bhí in 2011 (féach **Fíor 7**).

¹⁷ Ard-Stiúrthóireacht na Soghluaisteachta agus an Iompair (an Coimisiún Eorpach), **Iompar AE i bhfigiúirí. Leabhar póca staidrimh 2021**, 2021.

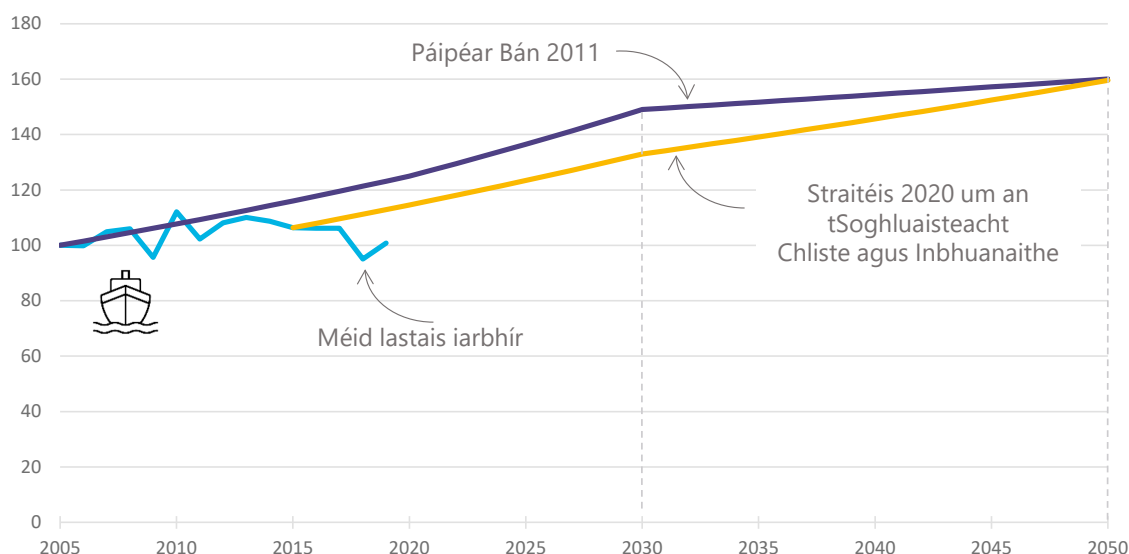
Fíor 7 – Comparáid idir spriocanna iarnróid agus an réaltacht (méid lastais i dtona-ciliméadar, méideanna 2005 = 100)



Foinse: CIE, bunaithe ar mheastacháin agus sonraí an Choimisiúin ó [Leabhar Póca Staidrimh an Aontais Eorpaigh](#).

32 Maidir le spriocanna na n-uiscebhealaí intíre, tá breithnithe comhchosúla i gceist leo. I gcomparáid le Páipéar Bán 2011, laghdaigh Straitéis Soghluaisteachta Inbhuanaithe agus Cliste 2020 an sprioc do mhéid ábhartha 2030, agus ag an am céanna d’fhan sprioc 2050 cobhsaí. Mar thoradh air sin, tá an fás bliantúil atá ag teastáil chun sprioc 2050 a bhaint amach níos mó anois ná mar a bhí in 2011 (féach [Fíor 8](#)).

Fíor 8 – Comparáid idir spriocanna uiscebhealaí intíre agus an réaltacht (méid lastais i dtóna-ciliméadar, méideanna 2005 = 100)



Foinse: CIE, bunaithe ar mheastacháin agus sonraí an Choimisiúin ó [Leabhar Póca Staidrimh an Aontais Eorpaigh](#).

Leag na Ballstáit amach spriocanna níos uailmhianaí fós, nach raibh ailínithe le spriocanna neamhcheangailteacha an Aontais

33 Ní féidir spriocanna an Aontais a bhaint amach ach amháin má tá iarrachtaí na mBallstát ailínithe leis na spriocanna sin. Dá bhrí sin, rinneamar measúnú féachaint:

- an ndearnadh na spriocanna ar leibhéal an Aontais a mhiondealú ina gcuspóirí agus ina spriocanna ceangailteacha ar leibhéal na mBallstát; agus
- ar fhíoraigh an Coimisiún an comhleanúnachas idir cuspóirí agus spriocanna náisiúnta agus Eorpacha.

34 Tá spriocanna an Aontais a leagadh síos i bPáipéar Bán 2011 agus i Straitéis 2020 neamhcheangailteach do na Ballstáit. Mheasamar nár chomhaontaigh an Coimisiún na spriocanna Eorpacha sin leis na Ballstáit, ná nach ndearna sé comhaontú maidir leis na himpleachtaí a d'fhéadfadh a bheith ann dóibh. Go deimhin, léirítear sna conclúidí ón gComhairle maidir leis an dá dhoiciméad straitéiseacha go raibh forchoimeádais ag na Ballstáit maidir leis na spriocanna sin (féach [Bosca 2](#)). Ar deireadh, ní dhearnadh iad a mhiondealú ina bhfospriocanna geografacha ar leibhéal na mBallstát ná ar leibhéal na gconairí.

Bosca 2

Sleachta ó na conclúidí ón gComhairle maidir le doiciméid straitéiseacha an Choimisiúin

Maidir le Páipéar Bán 2011, chuir roinnt Ballstát ‘amhras in iúl maidir le hoiriúnacht tograí fadréimseacha áirithe’¹⁸ amhail na spriocanna don aistriú ón mbóthar go modhanna eile iompair.

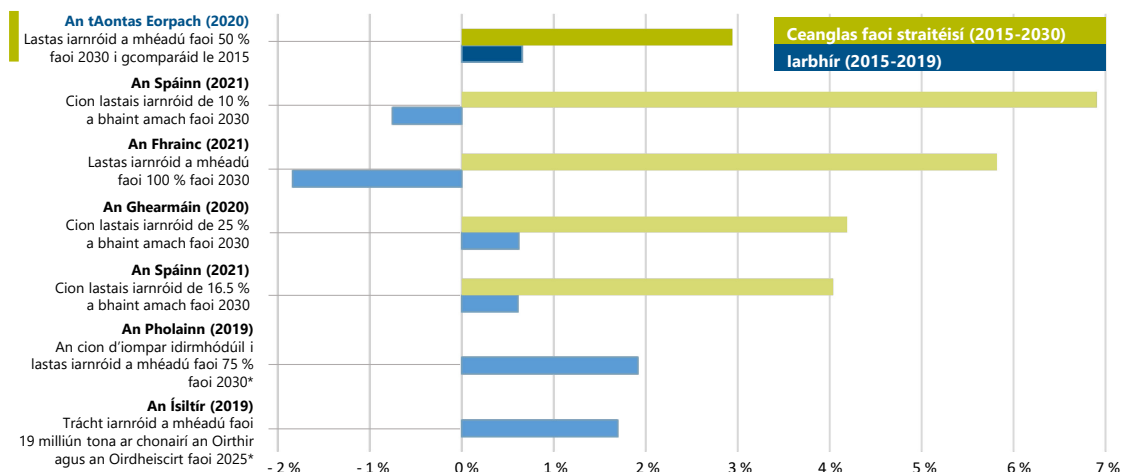
Maidir le Straitéis 2020, bhí na conclúidí ón gComhairle fós doiléir maidir le méid na hiarrachta náisiúnta, á rá ‘gur cheart iarrachtaí a dhéanamh go comhpháirteach chun na spriocanna sin maidir le laghdú astaíochtaí a bhaint amach ar an mbealach is costéifeachtaí is féidir, agus gach Ballstát a bheith rannpháirteach sna hiarrachtaí sin, agus aird á tabhairt ar an gcothroime agus ar an dlúthpháirtíocht, agus ar phointí tosaigh éagsúla na mBallstát agus ar a n-imthosca sonracha náisiúnta’¹⁹.

35 Léirigh ár n-anailís go ndearna gach ceann de na sé Bhallstát atá clúdaithe inár n-iniúchadh spriocanna náisiúnta a leagan síos chun úsáid an iarnróid a mhéadú. I gcás trí cinn acu, foilsíodh na straitéisí náisiúnta ábhartha agus na spriocanna aistrithe mhódúil ábhartha roimh straitéis 2020 an Aontais, agus foilsíodh iad go gairid ina dhiaidh sin i gcás na dtrí cinn eile. I gcás ina raibh spriocanna an Aontais agus na mBallstát inchomparáide le chéile (ceithre cinn de na Ballstáit a ndearnadh sampláil orthu, i.e. an Ghearmáin, an Spáinn, an Fhrainc agus an Iodáil), fuaireamar amach go raibh na spriocanna náisiúnta níos uailmhianaí fós ná spriocanna sin an Choimisiúin maidir leis an ráta fáis bliantúil a bhí ag teastáil (féach [Fíor 9](#)). Ina theannta sin, rinne péire de na Ballstáit a ndearnadh iniúchóireacht orthu, i.e. an Ghearmáin agus an Ísiltír, agus ar dóibh sin is mó a bhí na huiscebhealaí intíre ábhartha, cuspóirí a leagan síos freisin i ndáil le huiscebhealaí intíre. Ar deireadh, ní raibh spriocanna ag aon cheann de na Ballstáit seachas an Pholainn maidir leis an gcion d’iompar idirmhódúil.

¹⁸ Comhairle an Aontais Eorpaigh, Sintéis na hUachtaránachta ar thuairimí na mBallstát, [11255/11](#), 2011.

¹⁹ Comhairle an Aontais Eorpaigh, Conclúidí ón gComhairle maidir leis an Straitéis um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste ón gCoimisiún, [8824/21](#), 2021.

Fíor 9 – Comparáid idir spriocanna an Aontais agus spriocanna náisiúnta maidir le hiompar lastais d'iarnród ó thaobh rátaí fáis bliantúla de



Nóta: * Mar gheall ar fhoirmlíú na straitéise, ní féidir an ráta fáis is gá a dhíorthú don mhargadh lastais iarnróid ar fad.

Foinse: CIE, bunaithe ar anailís ar straitéisí an Aontais agus ar straitéisí náisiúnta.

36 Fuaireamar, i ngach ceann de na sé chás a scrúdaíodh, gur shainigh na Ballstáit a spriocanna aistrithe mhóduil ar bhonn a n-anailísí féin agus a mbreithnithe beartais féin. Cé gur thagair na straitéisí náisiúnta do dhoiciméid bheartais an Aontais, ní raibh a spriocanna ailínithe le spriocanna an Aontais. I gcásanna áirithe, sainmhíníodh na spriocanna náisiúnta ar bhonn comparáide le bonnlínte éagsúla (mar shampla, leag an Fhrainc sprioc síos don mhéadú ar thrácht lastais, agus leag an Spáinn sprioc síos do chion an iarnróid in iompar lastais). Ciallaíonn sé sin nach féidir leis an gCoimisiún measúnú a dhéanamh le linn an chur chun feidhme i dtaobh an leor iarrachtaí comhbheartaithe na mBallstát chun spriocanna foriomlána an Aontais maidir le haistriú módúil a bhaint amach.

37 Ar deireadh, d'fhóiraíomar freisin cé chomh fairsing a rinne an Coimisiún anailís ar dhoiciméid bheartais náisiúnta maidir le gnéithe a bhaineann le haistriú módúil agus idirmhódúlacht agus a mhéid a thug sé barúlacha ina leith. Inár n-athbhreithniú deisce, d'fhéachamar ar phleananna iompair náisiúnta, ar phleananna náisiúnta fuinnimh agus aeráide, ar phleananna náisiúnta téarnaimh agus athléimneachta, agus ar chomhaontuithe comhpháirtíochta 2014-2020 le haghaidh chistí an bheartais chomhtháthaithe (féach [Iarscríbhinn IV](#)). I gcásanna áirithe, chuir an Coimisiún barúlacha ar fáil maidir le saincheistanna a bhaineann leis an idirmhódúlacht, ach níor aimsíodh aon fhianaise de sheiceálacha comhsheasmhacha chun a áirithiú go mbeadh comhleanúnachas idir na straitéisí agus spriocanna náisiúnta maidir le haistriú módúil agus na straitéisí agus spriocanna a bhí socraithe ar leibhéal an Aontais.

38 Ónár sampla, shainaithníomar an Ísiltír mar dhea-shampla den chaoi le conas cuspóir aistrithe mhódúil a shaothrú le spriocanna sonracha intomhaiste chun cion na sreabh idirmhódúil a mhéadú, agus conas iad a mhiondealú feadh na bpríomhchonairí lastais náisiúnta. Tá an straitéis seo nasctha freisin le cistiú le haghaidh tionscadail bhonneagair idirmhódúla (féach [Bosca 3](#)).

Bosca 3

Cur chuige na hÍsiltíre maidir le spriocanna aistrithe mhódúil a oibríochtú

I mí an Mheithimh 2019, d'fhoilsigh Aireacht Bonneagair agus Bainistíochta Uisce na hÍsiltíre [Straitéis Soghluaisteachta 2040](#).

Bhí roinnt doiciméad beartais eile ag gabháil leis an straitéis, lena n-áirítear an [Clár Gnó um Iompar Lastais](#), ina bhfuil plean gníomhaíochta chun spriocanna aistrithe mhódúil na Straitéise Soghluaisteachta a mhiondealú ina gculpóirí intomhaiste. Díríonn an plean ar an dá phríomhchonair lastais náisiúnta, i dtreo an Oirthir (calafort Rotterdam trí réigiún Arnhem-Nijmegen go dtí an Ghearmáin) agus i dtreo an Oirdheiscirt (calafort Rotterdam trí réigiún Venlo go dtí an Ghearmáin), agus leagtar síos cuspóirí ann do mhéideanna lastais iarnróid agus d'aistriú módúil.

Ag tús 2020, rinne oibreoirí eacnamaíocha, lucht acadúil agus údaráis na spriocanna sin a mhiondealú tuilleadh go dtí sprioc oibríochtúil chun [2 000 aonad coibhéise fiche troigh](#) (TEUnna) a aistriú in aghaidh an lae ó iompar de bhóthar go hiompar ar uiscebhealaí intíre ar an dá chonair.

Ina theannta sin, sheol an Aireacht [scéim dreasachta](#) chun tacú le haistriú módúil inbhuanaithe, trí mhaoiniú a thabhairt do thionscadail a chaithfidh spriocanna aonair TEU a bhaint amach.

Tá bac á chur ar fhaireachán an Choimisiúin mar gheall ar easpa sonraí maidir le hiompar idirmhódúil ó na Ballstáit

39 Leanann an Coimisiún forbairtí iarbhir sa cion módúil foriomlán do lastas trí staidreamh ar mhéideanna lastais arna dtáirgeadh ag Eurostat (féach [Bosca 4](#)).

Bosca 4

Táscairí Eurostat maidir le hiompar idirmhódúil

Bunaithe ar shonraí a bhailítear maidir le gach modh iompair (féach an Leabhar Póca Staidrimh²⁰), táirgeann Eurostat cúig tháscaire²¹ le haghaidh iompair idirmhódúil. Díríonn siad ar an ráta aonadaithe, i.e. an méid lastais, scartha de réir an mhodha iompair, a bhíonn ag taisteal in aonaid iompair idirmhódúla. Ag an am céanna, ríomhann Eurostat tomhas ar acmhainneacht an aistrithe mhódúil, trí chion na gcoimeádán atá ag taisteal de bhóthar ar feadh achair níos mó ná 300 ciliméadar a ghabháil.

Mar sin féin, fágann na táscairí nach féidir sreabha tráchta idirmhódúla a rianú agus a chur i gcomparáid go comhsheasmhach trasna modhanna éagsúla iompair, toisc go bhfuil difríochtaí sa chaoi a mbailítear sonraí (e.g. déantar sreabha a thomhas i dtónaí-ciliméadar le haghaidh iompair d'iarnród, ach i dtónaí le haghaidh iompair muirí).

40 Leis an Treoir maidir le hlompar Comhcheangailte, ceanglaítear ar an gCoimisiún, le cúnamh ó na Ballstáit, tuarascáil a ullmhú gach dhá bhliain don Chomhairle maidir le forbairt eacnamaíoch an iompair chomhcheangailte agus maidir le bearta breise cur chun cinn a shainiú, i measc nithe eile, i gcás inar gá²². In ainneoin an cheanglais sin, níor foilsíodh ach dhá thuarascáil den sórt sin, in 1997 agus in 2002 faoi seach. Sin mar gheall nár chuir na Ballstáit na sonraí ábhartha ar fáil don Choimisiún.

41 Chun cur i gcoinne na heaspa sonraí ó na Ballstáit, ghlac an Coimisiún roinnt tionscnamh chun na ceanglais maidir le bailiú sonraí a neartú. Níor ghlac na Ballstáit na tionscnaimh sin chucu féin, áfach, mar gheall ar an ualach costais agus riaracháin a bhí i gceist agus níor cuireadh chun feidhme iad ar deireadh thiar. Ag an am céanna, rinne an Coimisiún conradh le comhairleoirí seachtracha chun staidéar cuimsitheach margaidh a dhéanamh²³. Foilsíodh an staidéar in 2015 agus rinneadh nuashonrú air in 2017. Leagadh béim ann ar 'cháilíocht agus doimhneacht an-lag na sonraí maidir le lastas a bhíonn á bhogadh ag seirbhísí iompair chomhcheangailte, rud a chuireann cosc

²⁰ Ard-Stiúrthóireacht na Soghluaisteachta agus an Iompair (an Coimisiún Eorpach), [Iompar AE i bhfigiúirí. Leabhar póca staidrimh 2021](#), 2021.

²¹ Eurostat, [Iompar idirmhódúil – aonadú in iompar lastais \(tran_im\)](#).

²² Airteagal 5 de [Threoir 92/106/CEE ón gComhairle](#).

²³ An Coimisiún Eorpach, [Anailís ar Iompar Comhcheangailte an Aontais. Tuarascáil Chríochnaitheach](#), Eanáir 2015.

faoi láthair ar aon anailís fhóiréinseach ar an ngníomhaíocht atá ann cheana féin, nó ar na deiseanna chun an ghníomhaíocht sin a fheabhsú agus a leathnú’.

Tá rialacha an Aontais easnamhach nó éadairbheach, rud a chuireann bac ar tharraingteacht an iompair idirmhódúil

42 D’fhéadfadh forálacha a bheith i gcreataí dlíthiúla an Aontais agus na mBallstát lena ndreasaítear nó lena gcuirtear bac ar iompar idirmhódúil. In 2020, d’aithin an Coimisiún gur ‘chun tacú le glasú oibríochtaí lastais san Eoraip, is gá/ba ghá athchóiriú suntasach a dhéanamh ar an gcreat atá/a bhí ann cheana féin d’iompar idirmhódúil agus é a iompú ina uirlis éifeachtach’²⁴. Dá bhrí sin, rinneamar scrúdú féachaint:

- o an dtacaíonn creat rialála an Aontais maidir le hiompar lastais le hiompar lastais idirmhódúil ar bhealach iomchuí chun go gcinnteofaí go dtiocfadh sé chun bheith níos iomaíche;
- o an bhfuil tionscadail a mhaoinítear trí chistí náisiúnta nó cistí de chuid an Aontais ag baint leas as na deiseanna uile a chuirtear ar fáil le creat Státchabhrach an Aontais.

Tá roinnt forálacha dlíthiúla de chuid an Aontais as dáta agus laghdaíonn cuid eile díobh na dreasachtaí don idirmhódúlacht

43 Téann an **Treoir maidir le hlompar Comhcheangailte** atá in úsáid faoi láthair siar go 1992 (féach mír **11**). Shainaithin an Coimisiún an gá a bhí le hathbhreithniú chomh luath le 1998, nuair a d’eisigh sé togra reachtach nua. Ós rud é nár fhormheas na comhreachtóirí é, d’eisigh sé an dara togra maidir le hathbhreithniú beagnach 20 bliain ina dhiaidh sin, in 2017. Tharraing an Coimisiún siar an togra sin in 2020, ós rud é gur chuir na leasuithe a mhol na comhreachtóirí bac ar an gcuspóir tosaigh go pointe áirithe agus nach raibh comhaontú ar na bacáin. In earrach 2022, rinne an Coimisiún comhairliúchán poiblí, agus é mar aidhm leis togra eile le haghaidh athbhreithniú a eisiúint in 2023.

44 Dheimhnigh na geallsealbhóirí agus na húdaráis náisiúnta a chuireamar faoi agallamh go bhfuil an leagan reatha den treoir as dáta agus nach gcuireann sé iompar idirmhódúil chun cinn go héifeachtach san Aontas. Ba iad seo a leanas na príomh-

²⁴ An Coimisiún Eorpach, Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir leis an Straitéis um an tSoghluaisteacht Inbhuanaithe agus Chliste, [COM\(2020\) 789](#).

shaincheisteanna ar tarraingíodh aird orthu, a ndearna an Coimisiún iarracht aghaidh a thabhairt orthu cheana féin ina thogra roimhe seo:

- o an tairseach íosta de 100 km don chéim nach ndéantar de bhóthar, a fhágann go bhfuil na seirbhísí sin a nascann calafoirt lena gcúlchríoch chóngarach eisiata as cur i bhfeidhm na treorach;
- o an ceanglas go mbeadh doiciméad páipéir stampáilte ag na húdaráis iarnróid nó calafoirt i gcaitheamh an aistir, seachas sreabh oibre digitithe a bheith ann.

45 Chuir geallsealbhóirí in iúl go bhfuil an difríocht mhór i dtrasuí na bhforálacha ag na Ballstáit ina toisc a chruthaíonn éiginnteacht d'oibreoirí lóistíochta maidir le conas aistir thrasteorann a eagrú. Mar shampla, tá aistir de bhóthar idir na háiteanna ina lódáiltear earraí agus an stáisiún iarnróid oiriúnach is gaire clúdaithe sa treoir. Mar sin féin, de réir staidéir ón gCoimisiún²⁵, níor shainmhínigh ach sé Bhallstát critéir chun an stáisiún iarnróid oiriúnach is gaire a shainaithint. Ina theannta sin, bhí na critéir sin éagsúil ó Bhallstát go chéile.

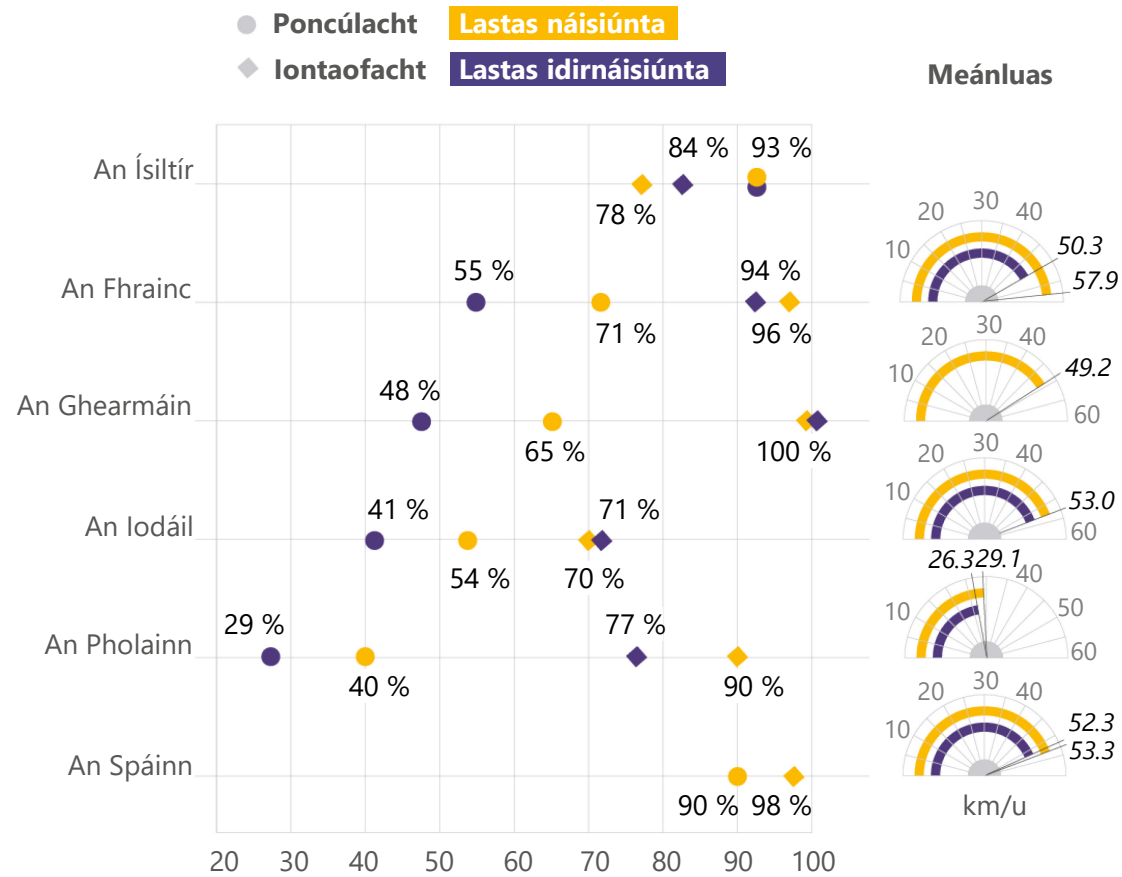
46 Sa bhreis ar theorainneacha na treorach, tá tionchar ag feidhmíocht na modhanna iompair aonair – arb é an slabhra idirmhódúil iad – ar iomaíochas an iompair idirmhódúil i gcomparáid le réitigh de bhóthar amháin. Tugtar forléargas in *larscríbhinn V* ar na príomhbhacainní rialála ar aistir gan uaim a dhéanamh trí iarnród, ar uiscebhealaí intíre agus le loingseoireacht mhara ghearrthuais; ar rud é sin atá á thuairisciú ag an gCoimisiún freisin²⁶.

47 Ba é an t-iarnród an modh iompair ar chuir na geallsealbhóirí in iúl an imní ba mhó ina leith mar gheall ar shaincheisteanna a bhaineann le bainistiú acmhainneachta agus le hidir-inoibritheacht ar dócha go leanfaidh siad ar aghaidh in éagmais beart reachtach nua ón Aontas (e.g. maidir le sliotáin a phleanáil do lastas iarnróid nó rialacha tosaíochta do phaisinéirí i gcomparáid le traenacha lastais). Bíonn tionchar diúltach ag na saincheisteanna sin ar fheidhmíocht na dtraenacha lastais ar fud an Aontais ó thaobh luais, poncúlachta agus iontaofachta de, agus d'fhéadfadh oibreoirí eacnamaíocha modhanna malartacha iompair a roghnú dá lastas mar gheall air sin. I *bhFíor 10* léirítear stádas na feidhmíochta iarnróid sna sé Bhallstát roghnaithe.

²⁵ An Coimisiún Eorpach, *Anailís ar iompar comhcheangailte an Aontais*, 2015.

²⁶ Féach mar shampla: *Tuarascáil 2021 ón gCoimisiún maidir le Faireachán ar an Margadh Iarnróid*.

Fíor 10 – Feidhmíocht an lastais iarnróid sna Ballstáit ar tugadh cuairt orthu



Nóta: Ní thuairiscíonn an Ghearmáin (i gcás lastas idirnáisiúnta) ná an Ísiltír (i gcás lastas intíre agus idirnáisiúnta araon) sonraí maidir le luas; ní thuairiscíonn an Spáinn ar phoncúlacht agus iontaofacht i gcás lastas idirnáisiúnta.

Foinse: CIE, bunaithe ar shonraí 2018 ó thuarascáil 2020 ón gCoimisiún maidir le Faireachán ar an Margadh Iarnróid.

48 Sa bhreis ar an méid thuas, shainaithníomar trí ghníomh dlí, a bhaineann go sonrach le hiompar de bhóthar, ina bhfuil díolúintí nó forálacha solúbthachta a laghdaíonn na dreasachtaí don idirmhódúlacht: an Treoir Eoraifínéid, an Treoir maidir le Meáchan agus Toisí agus Rialachán amháin ó Phacáiste Soghluaisteachta I.

49 Ar an gcéad dul síos, faoin **Treoir Eoraifínéid**, ba cheart muirear a ghearradh ar fheithiclí earraí troma trí úsáid a bhaint as dolaí acharbhunaithe i gcomhréir leis an bprionsabal gurb é ‘údar an truaillithe a íocfaidh as’. Mar sin féin, i gcásanna a bhfuil údar cuí leo, is féidir leis na Ballstáit cinneadh a dhéanamh stráicí áirithe den bhonneagar bóithre a dhíolmhú ó dholaí acharbhunaithe agus córas de ghreamáin ambhunaithe a úsáid ina ionad sin (e.g. na greamáin a bheith bailí ar feadh míosa) nó gan dolaí a bhailiú ar chor ar bith. Ba cheart é sin a chur i gcomparáid leis an iompar d’iarnród, a bhfuil gach seirbhís faoi réir muirir rianrochtana don turas ar fad.

50 An dara rud, leagtar síos sa **Treoir maidir le Meáchain agus Toisí**²⁷ 1996 cad iad toisí agus meáchain uasta atá ann do chatagóirí áirithe feithiclí bóthair (lena n-áirítear feithiclí lastais agus leantóirí ar mó a meáchan ná 3.5 tona). Áirítear sa treoir sin dreasacht le haghaidh oibríochtaí iompair chomhcheangailte toisc go gceadaíonn sé fad agus meáchan breise d’fheithiclí atá páirteach i gcéimeanna bóthair d’aistir iompair chomhcheangailte. Gineann sé sin barainneachtaí scála níos mó agus is é is cúis le meáchan níos mó na n-aonad luchtaithe idirmhódúil.

51 Leis an treoir, áfach, ceadaítear do na Ballstáit an t-uasmheáchan atá ceadaithe in oibríochtaí iompair náisiúnta a mhéadú, gan beann ar chineál idirmhódúil na seirbhíse. Tráth an iniúchta, bhain aon Bhallstát déag úsáid as an rogha sin, i.e. chuir siad síneadh leis an lamháltas meáchain a bhí beartaithe d’iompar idirmhódúil chuig aistir eile de bhóthar amháin, rud a fhágann go neodraítear go praiticiúil an tairbhe don idirmhódúlacht a bheadh ag teacht as an treoir.

52 Ina theannta sin, tugaimid ar aire gur iarr na geallsealbhóirí an treoir a leasú chun go bhféadfaí aonaid luchtaithe idirmhódúla níos faide agus níos troime a iompar de bhóthar, chun barainneachtaí scála a mhéadú. Má údaraítear é d’iompar de bhóthar, is dócha go mbeidh sé dodhéanta na haonaid sin a iompar mar chuid de thuras idirmhódúil i bhfianaise theorainneacha reatha an ghréasáin iarnróid (a bhfuil dúshlán rompu cheana féin a bhaineann le cur chun feidhme leithead P400, féach mír **81**).

²⁷ Treoir 96/53/CE ón gComhairle.

53 Agus an tríú rud, le **Rialachán (AE) 2020/1055**²⁸, arna ghlacadh mar chuid de **Phacáiste Soghluaisteachta I**, tugadh isteach forálacha maidir le seirbhísí cabatáiste (i.e. soláthar seirbhísí tarlaithe de bhóthar laistigh de Bhallstát ag iompróir atá bunaithe i mBallstát eile). Ní thagann oibríochtaí iompair chomhcheangailte faoi theorainneacha cabatáiste a bhuí le foráil sa Treoir maidir le hlompar Comhcheangailte. Mar thoradh air sin, ceadaítear do tharlóirí an chéim bhóthair d'oibríocht iompair chomhcheangailte a eagrú lena leoraithe féin nó trí chontrapháirtí aitheanta, fiú má tharlaíonn an chéim bhóthair i mBallstát eile.

54 De réir meastóireacht *ex post* ón gCoimisiún²⁹, mheas geallsealbhóirí gurb í an fhoráil sin an ceann is tairbhiúla do gach dreasacht a chuirtear ar fáil leis an treoir. Chun mí-úsáid fhorálacha na treorach a sheachaint, áfach, sa chás go mbeadh tarlóirí fós i láthair sa Bhallstát óstach chun oibriú lasmuigh de chomhthéacs an iompair chomhcheangailte, ligeann an rialachán nua do na Ballstáit srianta cabatáiste a chur i bhfeidhm maidir le céimeanna bóthair d'oibríocht iompair chomhcheangailte, ar choinníoll nach bhfuil teorainn á thrasnú leis na céimeanna bóthair sin. Tráth an iniúchta, bhí fógra tugtha cheana féin ag an Danmhairg, ag an bhFionlainn agus ag an tSualainn don Choimisiún go raibh sé ar intinn acu an maolú a úsáid.

Tá bearta déanta ag an gCoimisiún chun na rialacha maidir le státchabhair a shimpliú, ach ní bhaineann tionscadail a fhaigheann maoiniú ón Aontas leas as na deiseanna ar fad a chuirtear ar fáil

55 Tá fóirdheontais *ad hoc* a chuirtear ar fáil do thionscadail aonair chomh maith le scéimeanna fóirdheontais faoi réir chreat Státchabhrach an Aontais má chomhlíonann siad coinníollacha choincheap na cabhrach mar a shainítear sa Chonradh iad³⁰. In 2016, thugamar tuairisc ar an gcaoi ar comhlíonadh na rialacha maidir le státchabhair sa bheartas comhtháthaithe³¹.

²⁸ Rialachán (AE) Uimh. 2020/1055.

²⁹ An Coimisiún Eorpach, Meastóireacht *ex post* REFIT ar Threoir 92/106/CEE maidir le hlompar Comhcheangailte, SWD(2016) 140, 20.4.2016.

³⁰ Airteagal 107 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

³¹ Tuarascáil speisialta 24/2016: 'Iarracht bhreise ag teastáil chun feasacht a mhúscailt maidir leis na rialacha maidir le státchabhair sa bheartas comhtháthaithe agus chun comhlíonadh na rialacha sin a fhorfheidhmiú'.

56 Tá dhá phríomhchineál cabhrach ábhartha do thionscadail idirmhódúla:

- o cabhair le haghaidh infheistíochtaí i mbonneagar, a bhfuil sé mar aidhm léi bonneagar a chruthú agus saobhadh iomaíochta a sheachaint ag an am céanna; agus
- o cabhair chun aistriú módúil a dhreasú, lena n-áirítear cabhair d'infheistíochtaí i mbonneagar chomh maith le cabhair oibriúcháin.

57 Nuair atá na fóirdheontais sin faoi réir chreat Státchabhrach an Aontais, ní mór do na Ballstáit fógra ina dtaobh a thabhairt don Choimisiún, agus ansin ní mór dóibh a mheasúnú an bhfuil cabhair ann agus, má tá, an bhfuil an chabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. Ní cheanglaítear fógra éigeantach a thabhairt sna cásanna sin ina bhfuil an chabhair le haghaidh infheistíochtaí i mbonneagar clúdaithe le blocdhíolúine, mar a thugtar uirthi.

58 Go deimhin, faoin Rialachán Ginearálta na Blocdhíolúine is déanaí³², má tá feidhm ag coinníollacha áirithe, ceadaítear **infheistíochtaí** a dhéanamh (i) chun **bonneagair** mhuirí nó calafoirt intíre a thógáil, a athsholáthar nó a uasghrádú, agus (ii) le haghaidh bonneagair chun rochtain a fháil ar an gcalafoirt, agus díolmhaítear iad ó fhógra a thabhairt. Tráth an iniúchta, ní raibh clásail chomhchosúla ann do chríochfoirt idirmhódúla lasmuigh de chalafoirt, ach d'fhéadfaí iad a dhíolmhú freisin má mheastar gur cabhair iad do bhonneagair áitiúla.

59 Chun saobhadh an mhachaire réidh idir oibreoirí bonneagair a sheachaint, ceanglaítear leis na rialacha maidir le státchabhair go gcuirfí an bonneagar fóirdheonaithe ar fáil d'úsáideoirí ar théarmaí margaidh nó, i gcás ina bhfuil sé i gceist táillí úsáideora laghdaithe a chuir i bhfeidhm, go ndéanfadh an Coimisiún measúnú agus formheas ar an scéim cúnaimh ábhartha chun aistriú módúil a dhreasú. Thugamar faoi deara dea-chleachtas sa Ghearmáin ina gcuireann na húdaráis chónaidhme – faoi scéim den sórt sin atá cistithe as an mbuiséad náisiúnta – deontais dhíreacha ar fáil do chuideachtaí príobháideacha chun críochfoirt iompair chomhcheangailte a thógáil nó a leathnú, agus é mar aidhm shainráite acu an costas a bhaineann le traslódaíl a laghdú d'úsáideoirí deiridh (féach **Bosca 5**).

³² Airteagail 56b agus 56c de **Rialachán (AE) Uimh. 651/2014 ón gCoimisiún**.

Bosca 5

Scéim na Gearmáine chun saoraidí traslódála a mhaoiniú

Ó 2002 i leith, tá scéim á cur chun feidhme ag an nGearmáin lena gcuirtear ar chumas tairbhithe tionscadail deontas suas le 80 % de na costais incháilithe arna dtabhú i dtógáil críochfoirt a fháil.

Ceadaíonn an scéim d'úinéirí críochfoirt na muirir ar úsáid an bhonneagair a laghdú. Chun aon saobhadh iomaíochta a íoslaghdú, déanann údaráis na Gearmáine – in éineacht le ceanglais eile ag céim an roghnúcháin – faireachán ar laghduithe costais chun a áirithiú nach sáraíonn siad méid sonraithe in aghaidh an aonaid lódála. Ríomhtar an tairseach uasta mar an laghdú measta costais is gá chun iompar comhcheangailte a chur ar aon dul le hiompar de bhóthar.

Thairis sin, cuireann na húdaráis de cheangal ar na hoibreoirí críochfoirt faisnéis bhliantúil a sholáthar maidir le roinnt táscairí amhail líon na n-aonad lódála, réamhaisnéis ar an trácht a bhfuiltear ag súil leis agus treocht na dtáillí lódála. Déantar anailís ar an bhfaisnéis sin chun aon saobhadh margaidh a d'fhéadfadh a bheith ann a shainaithint agus a chur san áireamh nuair a bhíonn iarratais nua á measúnú.

60 Maidir le tionscadail CFRE/CC inár sampla lena ndéantar comhchistiú ar bhonneagar críochfoirt, fuaireamar amach nach ndearna na húdaráis náisiúnta – nuair a bhí na meastóireacht á dhéanamh ar iarratais ar thionscadail – measúnú féachaint an mbeadh na muirir chríochfoirt a bhí beartaithe íseal go leor chun aistriú módúil a chothú nó an mbeadh gá le deontas níos mó chun na hinfheistíochtaí caipitil a chlúdach. Chun sochair an deontais a thabhairt ar aghaidh d'úsáideoirí, chaithfí, trí mhuirir a ísliú, an deontas a thabhairt faoi scéim fóirdheontais a bheadh mar dhreasacht don aistriú módúil arna fhormheas ag an gCoimisiún. Mar sin, cé go raibh sé mar aidhm ag na tionscadail bonneagar a fheabhsú, níor cuireadh san áireamh ina ndearadh go bhféadfaí muirir a laghdú faoi scéim státchabhrach a bheadh fógartha.

61 Maidir leis na tionscadail SCE inár sampla (i.e. i gcás nach dtagann deontais faoin gcreat Státchabhrach agus, dá bhrí sin, nach gá aon fhógra a thabhairt ó thaobh muirir a shocrú ar leibhéal a chothódh aistriú módúil), ní bhfuaireamar aon cheanglas ar thionscnóirí tionscadail go ndéanfaidís measúnú ar thionchar an deontais ar leibhéal na muirear agus ar an aistriú módúil a d'fhéadfadh a bheith á ghiniúint ag an tionscadal a chur san áireamh ina n-iarratas tionscadail.

62 In éineacht le fóirdheontais *ad hoc* do bhonneagar críochfoirt idirmhódúil, bhunaigh na Ballstáit scéimeanna náisiúnta freisin agus é mar aidhm leo go mbeidís

mar dhreasacht don aistriú módúil agus go gcúiteoidís na costais níos airde traslódála a ghabhann go nádúrtha leis sin. Is féidir leis na scéimeanna sin, atá faoi réir a bhformheasta ag an gCoimisiún, a bheith éagsúil ó thaobh cineáil de, mar shampla:

- o is féidir leo costais oibríochtúla a fhóirdheonú amhail laghdú ar mhuirir rochtana iarnróid do thraenacha iompair chomhcheangailte (aimsíodh scéimeanna den sórt sin mar shampla sa Ghearmáin agus san Ísiltír);
- o is féidir leo fóirdheontas a sholáthar le haghaidh oibríochtaí aistrithe módúla méadaithe (féach **Bosca 6** le haghaidh sampla amháin den sórt sin san Iodáil).

Bosca 6

Scéim Marebonus na hIodáile

Leis an leagan reatha de scéim Marebonus a seoladh in 2017, cuirtear tacaíocht airgeadais ar fáil do chuideachtaí a bhíonn ag seoladh amach earraí chun tús a chur le seirbhísí nua (le himchlúdach bliantúil idir €19.5 milliún agus €25 mhilliún ó 2021 go 2026). Le bheith incháilithe, ní mór d'iaratasóirí plean trí bliana a chur i láthair, le tacaíocht ó oibreoirí eacnamaíocha tiomanta, chun seirbhísí lastais ilmhódúla nua nó feabhsaithe a bhunú.

Soláthraíonn an fóirdheontas uasmhéid de 10 cent (in airgeadra an euro) in aghaidh an aonaid iompair (coimeádán, leathleantóir nó feithicil) méadaithe faoi líon na gciliméadar bóthair a seachnaíodh trí mhuirompar a roghnú. Tá sé d'oibleagáid ar na cuideachtaí a bhíonn ag seoladh amach earraí 70 % ar a laghad den fhóirdheontas a aistriú chuig cliaint a sheol 150 aonad ar a laghad in aon bhliain amháin, agus 80 % chuig cliaint a sheol 4 000 aonad ar a laghad.

Mheas an Aireacht atá freagrach gur baineadh 113 000 aonad ón iompar de bhóthar in 2019, i.e. suas le 1 % den trácht lastais a bhíonn ag taisteal ar bhóithre na hIodáile (arna thomhas i dtóna-ciliméadar).

63 I mí Nollaig 2022, ghlac an Chomhairle rialachán³³ chun simpliú a dhéanamh ar na rialacha maidir le Státchabhair a bhaineann le dreasacht a thabhairt don aistriú módúil. Cuirfidh sé ar chumas an Choimisiúin rialacháin a ghlacadh ina mbeidh díolmhú ó réamhfhógra agus, dá bhrí sin, ó mheasúnú roimh ré ag an gCoimisiún ar Státchabhair i gceist le haghaidh iompar d'iarnród, d'uiscebhealaí intíre agus d'iompar ilmhódúil i gcomhréir leis an airteagal ábhartha den Chonradh³⁴.

³³ Rialachán (AE) 2022/2586 ón gComhairle.

³⁴ Airteagal 93 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

Níl gréasán bonneagair an Aontais oiriúnach go fóill do riachtanais idirmhódúlachta, ach is deis é an t-athbhreithniú ar TEN-T chun feabhas a chur ar an gcás

64 Má tá oibreoirí eacnamaíocha chun roghanna malartacha ar iompar de bhóthar amháin a roghnú, ní mór bonneagar fisiciúil idir-inoibritheach a bheith i bhfeidhm acu. Príomh-chomhpháirt amháin den bhonneagar sin is ea críochfoirt traslódála, bídis sin ina n-ardáin intíre nó ina gcalafoirt mhuirí atá in ann aonaid lódála lastais a láimhseáil, i.e. iad a aistriú ó mhodh iompair amháin go modh iompair eile.

65 Chomh maith le críochfoirt dhea-lonnaithe agus inrochtana, ní mór do gach modh iompair atá i gceist a bheith éifeachtúil ina aonar chun turas idirmhódúil iomaíoch a dhéanamh. Thairis sin, ba cheart go mbeadh gnóthais iompair in ann roghanna cúltaca a shainaithint go tapa i gcás nach féidir modh amháin a úsáid (e.g. leibhéal an uisce a bheith ró-íseal in uiscebhealach intíre), chun aistear iontaofa idirmhódúil a ráthú agus aistriú módúil aisiompaithe i dtreo iompar de bhóthar a sheachaint, rud atá níos solúbtha ó nádúr.

66 Rinneamar measúnú féachaint:

- an raibh faisnéis ar fáil go héasca ag oibreoirí lóistíochta maidir leis na críochfoirt idirmhódúla atá ann cheana agus maidir le hacmhainneachtaí líonra, rud a chuirfeadh ar a gcumas aistear éifeachtúil a phleanáil;
- an raibh forléargas ag an gCoimisiún ar na riachtanais atá ann do bhonneagar críochfoirt;
- an raibh dul chun cinn leordhóthanach ann maidir le bonneagar líneach a fheabhsú chun iompar idirmhódúil a spreagadh; agus
- ar baineadh úsáid as tionscadail a fuair maoiniú ón Aontas chun aistriú módúil a fheabhsú.

Cuireann faisnéis atá deacair rochtain a fháil uirthi maidir le críochfoirt idirmhódúla atá ann cheana féin cosc ar oibreoirí an t-aistear idirmhódúil is fearr is féidir a thairiscint dá gcliaint

67 Fuaireamar amach nach raibh rochtain éasca ag cuid mhór den líonra ar fhaisnéis leictreonach faoi ghnéithe amhail suíomh agus seirbhísí críochfoirt, ná ar fhaisnéis faoi acmhainneacht críochfoirt fíor-ama. Cuireann sé sin drogall ar oibreoirí lóistíochta

idirmhódúlacht a roghnú toisc go dtógann sé níos faide agus go gcosnaíonn sé níos mó an fhaisnéis is gá a fháil chun aistir nua idirmhódúla a dhearadh dá lastas.

68 In 2015, sheol an Coimisiún grúpa saineolaithe, an Fóram Digiteach Iompair agus Lóistíochta, chun aghaidh a thabhairt ar an tsaincheist sin. Cuireadh de chúram ar an ngrúpa moltaí teicniúla a tharraingt suas maidir le conas sreabha faisnéise a struchtúrú, ó ghnólachtaí go riaracháin phoiblí agus idir gnólachtaí araon, agus táthar ag súil go n-eiseoidh sé a mholtaí faoi dheireadh 2022. Idir an dá linn, áfach, tá tús curtha ag na Ballstáit lena réitigh náisiúnta féin a fhorbairt chun digiteáil an tslabhra lóistíochta a chur chun cinn, le rialachas agus éagsúlachtaí difriúla sa chineál faisnéise a bhailítear. Fuaireamar amach nach raibh forléargas iomlán ag an gCoimisiún ar ghníomhaíochtaí na mBallstát i réimse na n-ardán digiteach náisiúnta.

69 Rinne an Coimisiún iarracht freisin aghaidh a thabhairt ar an easpa faisnéise inrochtana ar chríochfoirt maidir le hiompar d'iarnród trí [shuíomh gréasáin](#) a sheoladh in 2015 a d'fhéadfadh oibreoirí críochfoirt a úsáid in éineacht le huirlisí eile chun faisnéis nuashonraithe a fhoilsiú faoina gcuid saoráidí, de réir mar a cheanglaítear leis an reachtaíocht Eorpach is infheidhme³⁵. Is sonraí teoranta amháin a chuir oibreoirí ar fáil, áfach. I ndáiríre, níl aon oibleagáid orthu sonraí a chur ar fáil don suíomh gréasáin sonrach seo, fiú más tairbhíthe de chistiú ón Aontas iad. In 2020, d'aistrigh an Coimisiún úinéireacht an tsuímh gréasáin chuig an tionscal (comhlachas Bainisteoirí Bonneagair Iarnróid agus Comhlachtaí Leithdháilte), agus ag an am céanna lean sé de thacaíocht airgeadais a thabhairt d'fhorbairt na tairsí.

70 Go dtí seo, tá níos mó ná 10 000 saoráid lastais iarnróid san Aontas, sa Limistéar Eorpach Eacnamaíoch agus in áiteanna eile (lena n-áirítear [an Tuirc](#) agus an Ríocht Aontaithe) curtha ar fáil ar an suíomh gréasáin. I gcás fhormhór na saoráidí, áfach, tá an fhaisnéis teoranta d'ainm agus sonraí teagmhála úinéir na saoráide le nasc chuig suíomh gréasáin an chríochfoirt. Dá bhrí sin, níl aon fhaisnéis ann maidir le teicneolaíocht lódála agus saintréithe bonneagair (amhail leagan amach na rianta) na gcríochfort, maidir le coinníollacha rochtana, maidir le cumais dhigiteacha ná maidir le muirir seirbhíse. Ar an gcuma chéanna, ní thaispeántar aon fhaisnéis fíor-ama maidir leis an acmhainneacht atá ar fáil sna críochfoirt. Ar bhonn a bhfuil thuas, fuaireamar amach go bhfuil an úsáid a bhaintear as an suíomh gréasáin teoranta faoi láthair.

³⁵ Treoir (AE) 2012/34/AE agus Rialachán Cur Chun Feidhme (AE) 2017/2177 ón gCoimisiún.

71 Ar an leibhéal náisiúnta, fuaireamar amach gurbh ann do léarscáil dhigiteach a bhí dírithe ar oibreoirí lóistíochta in dhá cheann de na sé Bhallstát ar thugamar cuairt orthu (an Ghearmáin agus an Ísiltír) agus inar sonraíodh suíomh na gcríochfort idirmhódúil ar a gcríoch.

Níl forléargas ag an gCoimisiún ar an ngá atá le críochfort

72 Fuaireamar amach nach raibh forléargas ag an gCoimisiún ar na críochfoirt reatha agus ar na críochfoirt a chaithfear a thógáil fós nó a uasghrádú bunaithe ar éileamh an mhargaidh, i.e. chun bonneagar iomchuí a chur ar fáil d'oibreoirí lóistíochta ionas go mbeidh siad in ann réitigh iompair idirmhódúla a chur ar fáil dá gcliaint.

73 Ní cheanglaítear le rialachán TEN-T 2013 go ndéanfaí anailís (i) ar oiriúnacht na gcríochfort idirmhódúil atá ann cheana féin do shreabha lastais tráchta reatha agus do shreabha lastais tráchta a d'fhéadfadh a bheith ann agus (ii) ar an ngá atá le críochfoirt a thógáil amach anseo. In 2020, rinne Aontas Idirnáisiúnta na nIarnród (UIC) anailís ar shuíomh na gcríochfort a bhí ann cheana féin, rud a léirigh difríochtaí suntasacha i ndlús na gcríochfort ar fud an Aontais (féach [Fíor 11](#)).

74 Ní cheanglaítear ach an oiread le rialachán TEN-T 2013 go mbaileofaí faisnéis maidir le digiteáil an bhonneagair críochfoirt. Tá an leibhéal digiteála tábhachtach d’oibreoirí lóistíochta chun faisnéis a roinnt go héifeachtúil feadh an tslabhra lóistíochta, rud a sheachnóidh moilleanna mar gheall ar easpa acmhainneachta críochfort nó toisc nach bhfuil seirbhísí traslóidála ar fáil. Cuireann an easpa faisnéise sin cosc ar an gCoimisiún measúnú cuimsitheach a dhéanamh ar ullmhacht an bhonneagair sreabha lastais idirmhódúla a láimhseáil go héifeachtach. I measc na gconairí a thrasnaíonn na Ballstáit ar thugamar cuairt orthu, is í conair Chríoch Lochlann-na Meánmhara amháin a rianaíonn córais dhigiteacha i gcríochfoirt.

75 Tá beart déanta ag an gCoimisiún chun an cás a leigheas trí fhorálacha ábhartha maidir le suíomh críochfoirt agus digiteáil araon a chur san áireamh i dtogra 2021 uaidh lena ndéantar athbhreithniú ar rialachán TEN-T. Tá an togra sin fós ag dul tríd an nós imeachta reachtach. Beidh ar na Ballstáit staidéar a dhéanamh ar an margadh iompair, a roinnfear leis an gCoimisiún, chun na príomhshreabha tráchta agus na críochfoirt idirmhódúla atá ann cheana a shainaithint, agus chun measúnú a dhéanamh ar an ngá atá le críochfoirt nua. Ní mór plean gníomhaíochta a bheith ag gabháil leis an staidéar chun gréasán de chríochfoirt lastais ilmhódúla a fhorbairt.

76 Tá foráil nua curtha isteach ag an gCoimisiún freisin i Rialachán na bhForálacha Coiteanna do thréimhse 2021-2027³⁶. Rialaítear CFRE agus CC, i measc nithe eile, leis an rialachán. Contrártha leis an gceanglas níos ginearálta a bhí ann le haghaidh thréimhse 2014-2020 ó thaobh pleananna iompair a thíolacadh³⁷, cuireann an rialachán nua de cheangal ar Bhallstáit a bhfuil infheistíochtaí iompair ina gcláir acu léarscáil ilmhódúil de bhonneagair atá ann cheana féin agus de bhonneagair phleanáilte, lena n-áirítear suíomhanna críochfoirt, a thíolacadh. Ós rud é gur chinn an Coimisiún gan aon treoraíocht a thabhairt do na Ballstáit maidir leis an gcúram sin, tá éagsúlacht mhór idir na pleananna a thíolaic na Ballstáit, rud a d’fhág go raibh anailís chothrománach ar leibhéal an Aontais deacair agus místuama.

³⁶ Coinníoll cumasúcháin 3.1, larscríbhinn IV de [Rialachán \(AE\) 2021/1060](#).

³⁷ Coinníollachtaí *ex ante* 7.1, 7.2 agus 7.3, larscríbhinn XI de [Rialachán \(AE\) Uimh. 1303/2013](#).

Tá moilleanna na mBallstát maidir lena áirithiú go gcomhlíonann bonneagar líneach ceanglais theicniúla ag cur isteach ar iomaíochas na hidirmhódúlachta

77 Cé go ndéantar measúnú ar na riachtanais maidir le bonneagar líneach agus ceanglais theicniúla (leithead rianta, leithead lódála, luas líneach etc.) agus go dtarraingítear suas liostaí de thionscadail ar leibhéal an Aontais (féach [Bosca 1](#)), is faoi shainchúram na mBallstát a thagann cinntí i dtaobh an gcuirfear na tionscadail sin chun feidhme sa deireadh agus cathain a chuirfear chun feidhme iad.

78 I dtogra 2021 lena ndéantar athbhreithniú ar rialachán TEN-T, chuir an Coimisiún forálacha nua san áireamh a bhfuil sé mar aidhm leo ról an Choimisiúin a fheabhsú maidir le forbairt na gconairí gréasáin a áirithiú. Go háirithe, i gcás gach Plean Oibre Conaire, féadfaidh an Coimisiún gníomhartha cur chun feidhme a ghlacadh atá ceangailteach ar na Ballstáit lena mbaineann. Ba cheart go gceadófaí leis sin spriocdhátaí agus coinníollacha sonracha a leagan síos chun na conairí a fhorbairt. Tugann an togra an rogha don Choimisiún freisin gníomhartha cur chun feidhme a ghlacadh le haghaidh stráicí sonracha de na conairí, go háirithe stráicí casta trasteorann, nó le haghaidh ceanglais shonracha maidir le bonneagar iompair.

79 Cé go bhfuil dul chun cinn déanta le blianta beaga anuas ó thaobh forbairt bonneagair agus chomhlíonadh na bparaiméadar teicniúil, tá saincheisteanna idir-inoibritheachta agus scrogaill ann fós. Léiríodh sa tuarascáil dhébhliantúil ar dhul chun cinn is déanaí ón gCoimisiún³⁸ maidir le cur chun feidhme TEN-T (lena gcumhdaítear na blianta 2018-2019), cé go raibh ráta comhlíontachta os cionn 75 % ag tromlach na bparaiméadar teicniúil a ndearnadh faireachán orthu (deich as 14), go raibh an fheidhmíocht i bhfad níos measa i gcás dhá pharaiméadar a bhfuil tábhacht ar leith ag baint leo maidir le hidirmhódúlacht. Baineann siad sin leis an bhféidearthacht gníomhaíochtaí oibríochta a dhéanamh le traenacha lastais:

- le fad iomlán níos mó ná 740 méadar, chun leas a bhaint as barainneachtaí scála; agus
- le leithead P400, chun freastal ar an gcineál coimeádáin is mó. Cé nach bhfuil aon cheanglas ann maidir le leithead lódála iarnróid os cionn P400, caighdeán tomhais do leathleantóirí a lódáiltear ar vaigín póca, déantar faireachán ar an táscaire mar sin féin.

³⁸ An Coimisiún Eorpach, Tuarascáil ar dhul chun cinn maidir le cur chun feidhme an ghréasáin thras-Eorpaigh iompair in 2018 agus 2019, [COM\(2021\) 818](#), 14.12.2021.

80 Thug na geallsealbhóirí a ndeachthas i gcomhairle leo chun suntais go mbeadh oibriú traenacha 740 méadar ar cheann de na feabhsuithe leis an gcostéifeachtúlacht is airde maidir le hiompar idirmhódúil agus iarracht á déanamh dul in iomaíocht le hiompar de bhóthar. Cuireadh béim air sin freisin i nDearbhú Aireachta Rotterdam 2010³⁹. Mar sin féin, ní féidir fad traenach 740 méadar a bhaint amach go teoiriciúil ach ar 53 % de na conairí sin. Thairis sin, mar a thuairiscigh an Coimisiún, is dócha gur rómheastachán atá sa ráta sin⁴⁰. Mar shampla, is féidir stráicí iarnróid áirithe a lipéadú mar stráicí atá, go teicniúil, ag comhlíonadh fad traenach 740 méadar, cé nach féidir traenacha den fhad sin a oibriú ach ag amanna teoranta. Ina theannta sin, ní chuireann líon mór críochfort rianta trasloingsithe ar fáil go fóill le haghaidh traenacha 740 méadar ar fhad, rud a éilíonn nósanna imeachta siúnta a thógann go leor ama.

81 Gné dhearfach eile den togra ón gCoimisiún lena ndéantar athbhreithniú ar rialachán TEN-T is ea an ceanglas nua go gcomhlíonfaidh línte lastais leithead iarnróid P400, d'fhonn freastal ar an gcineál coimeádán is mó. Cé go dtéann an ghné sin go mór chun tairbhe don idirmhódúlacht, níl ach 40 % de chonairí an chroíghréasáin comhlíontach faoi láthair. As na sé Bhallstát ar thugamar cuairt orthu, bhí teorainn ar leith le comhlíonadh chaighdeán P400 sa Spáinn (6 %), sa Fhrainc (25 %), sa Pholainn (36 %) agus san Iodáil (43 %)⁴¹. Dá bhrí sin, beidh gá le hinfheistíochtaí suntasacha agus cleachtaí tosaíochta ó na Ballstáit chun an togra a chur chun feidhme ina iomláine.

82 Ar deireadh, tugaimid ar aire go bhféadfadh roinnt mhaith scrogall a bheith ann ar fud na modhanna iompair ar an ais chéanna. Ina theannta sin, d'fhéadfadh fiú stráicí comhlíontacha a bheith ina mbac mar gheall ar imthosca seachtracha gan choinne (ardú nó íslíú as cuimse ar leibhéil uisce, timpistí, etc.). Tugtar roinnt samplaí i **mBosca 7** a bhaineann le conair na Réine-na nAlp.

³⁹ Dearbhú Aireachta Rotterdam maidir le Conairí Lastais Iarnróid, 14.6.2010.

⁴⁰ Tuarascáil ar dhul chun cinn ón gCoimisiún, *ibid*.

⁴¹ An Coimisiún Eorpach, Meastóireacht chomparáideach ar theicneolaíochtaí traslóidála le haghaidh iompair idirmhódúil agus an costas a bhaineann leo, 2022.

Bosca 7

Samplaí de thosca a chuireann teorainn le haistir idirmhódúla feadh chonair na Réine-na nAlp

Nascann Conair na Réine-na nAlp calafoirt na Mara Thuaidh sa Bheilg agus san Ísiltír le calafort Meánmhara Genoa, agus tá cuid den chonair féin ag rith tríd an Eilvéis. Is í sin an chonair leis an gcion is mó d'iompar neamhbhóthair san Aontas Eorpach: téann thart ar 50 % de na méideanna lastais bliantúla feadh na conaire (i.e. 138 mbilliún tona-ciliméadar) ar uisce, agus is 16 % atá sa chion a théann ar an iarnród. Is iompar de bhóthar atá i gceist leis an 34 % eile⁴². Tá rialacháin san Eilvéis a chuireann srian ar thrácht lastais ar bhóithre agus rannchuidíonn na rialacháin sin leis an gcaoi a bhfuil cúrsaí don chonair sin.

Is iompar coimeádáin atá i gceist le 9 % den lastas iomlán a iompraítear ar an Réin idir Basel agus teorainn na Gearmáin agus na hÍsiltíre. Ó 2009 go 2017, tháinig méadú 27 % ar an méid sin (ó 13.3 milliún tona go dtí 16.9 milliún tona)⁴³. Chun an acmhainneacht ar abhainn a mhéadú, bhí tionscadal chun doimhneacht an chainéil inseolta a thabhairt ó 1.90 m go 2.10 m mar cheann de na tionscadail tosaíochta a bhí i bplean iompair na Gearmáine⁴⁴. Tá an tionscadal fós ag céim luath pleanála agus níl sé socraithe fós cén dáta críochnaithe a bheidh beartaithe dó.

Thairis sin, mar a tharla in 2022, is féidir le triomaigh agus leibhéil ísle uisce tionchar mór a imirt ar inseoltacht stráicí éagsúla abhann. In 2018, tháinig laghdú 13 % ar thrácht coimeádán mar thoradh ar thriomach mór.

D'fhéadfadh an t-iompar d'iarnród a bheith ina rogha chun lastais a aistriú tuilleadh ón mbóthar feadh na conaire nó ina rogha chultaca i gcás triomaigh. Níl dóthain acmhainneachta ag an líonra iarnróid ar feadh na Réine sa Ghearmáin agus sa Fhrainc faoi láthair, áfach, chun é sin a dhéanamh. Thairis sin, in 2018, bhí oibreacha tógála sceidealta chun an líonra ar thaobh na Gearmáine a uasghrádú, ach le linn na n-oibreacha sin thit tollán isteach ar a chéile agus cruthaíodh scrogall tráchta breise dá bharr sin. Tá oibreacha chun acmhainneacht a mhéadú ar siúl faoi láthair ar an stráice céanna, le spriocdháta críochnaithe de 2041⁴⁵.

⁴² An Coimisiún Eorpach, Staidéar ar Chroíghréasán TEN-T na Réine-na nAlp 2020.

⁴³ An Lárchoimisiún um Loingseoireacht ar an Réin (CCNR), Grinniú Margaidh. Tuarascáil Bhliantúil 2022.

⁴⁴ Córas faisnéise na dtionscadal (PRINS) le haghaidh plean iompair na Cónaidhme 2030, [W 25 – Barrfheabhsú doimhniúchán na gcainéal inseolta sa Réin Láir](#).

⁴⁵ Deutsche Bahn, [Stráice Athchóirithe agus Tógála Karlsruhe–Basel](#), Deireadh Fómhair 2022.

Ní dhearna tionscadail a fuair cistiú ón Aontas meastachán córasach ar na torthaí maidir le haistriú módúil, ná ní dhéantar faireachán ar na torthaí sin san fhadtéarma

83 I dtréimhse 2014-2020, thug CFRE/CC agus SCE tacaíocht don idirmhódúlacht go príomha trí thionscadail bhonneagair, amhail críochfoirt traslódála (féach [Pictiúr 1](#)) nó bonneagar líneach iompair (rianta iarnróid, naisc bhóithre an mhíle dheiridh, etc.), a mhaoiniú. Chun a áirithiú go gcuirfidh tionscadail atá á gcistiú ag an Aontas go héifeachtach agus go hinbhuanaithe le haistriú módúil tráchta lastais ó bhóithre, ba cheart é sin a phleanáil agus ba cheart faireachán a dhéanamh ar na tionchair fhadtéarmacha. Dá bhrí sin, rinneamar measúnú ar phleanáil agus ar fhaireachán do na tionscadail inár sampla.

Pictiúr 1 – Crainn tógála le haghaidh lódála a dtógáil i gcríochfort idirmhódúil sa Pholainn atá cómhaoinithe ag an Aontas



Foinse: CIE.

84 A luaithe a chuireann iarratasóirí a dtograí tionscadail isteach, cuireann CINEA (i gcás SCE) nó an t-údarás bainistíochta ábhartha (i gcás CFRE/CC) próiseas roghnúcháin i gcrích chun na tionscadail atá le roghnú le haghaidh cistiúcháin a shainaithint. Ceanglaítear leis an teimpléad le haghaidh iarratais faoi SCE go ndéanfaidh tairbhíthe cur síos ar na tionchair ionchasacha dhearfacha agus dhiúltacha ar an aistriú módúil. Bunaithe ar ár sampla de thionscadail a thacaíonn le hidirmhódúlacht, fuaireamar amach nach raibh roinn maidir le torthaí an aistrithe mhódúil a rabhthas ag súil leo tar

éis chur chun feidhme an tionscadail (e.g. líon na dtónaí a measadh a d'aistreo faí ó bhóthar go hiarnród a bhuí leis an tionscadal) ach i naoi gcinn de na 15 iarratas tionscadail. Cé go bhfuil an t-athrú módúil ar cheann de na príomhbhuntaistí a bhfuiltear ag súil leo do thionscadail idirmhódúla, ní raibh aon cheanglas ann meastachán cainníochtaithe a dhéanamh ar aistriú módúil sna hiarratais agus níor raibh sprioc don aistriú módúil a bheadh ag freagairt dó sin curtha isteach mar chuspóir a bhí le baint amach in gceann ar bith de na comhaontuithe deontais.

85 Mar a thuairiscíomar roimhe seo, is minic a bhíonn moill ar chur i bhfeidhm tionscadal iompair⁴⁶. I gcás na 16 thionscadal inár sampla, fuaireamar go raibh moill shuntasach ar chur i bhfeidhm ann i roinnt cásanna:

- o Tráth an iniúchta, ba cheart 10 dtionscadal a bheith curtha i gcrích cheana féin de réir a bpleananna tosaigh. Ní raibh ach sé cinn acu críochnaithe. Bhí ceithre thionscadal ann a raibh na haschuir a bhí beartaithe bainte amach acu, agus bhí péire tugtha i gcrích le raon feidhme laghdaithe, rud a d'fhág go bhféadfadh riosca éagothroime a bheith ann idir an soláthar tógtha agus an t-éileamh ar na seirbhísí críochoirt (féach **Tábla 1**).
- o Bhí moill ar cheithre thionscadal déag, le meánmhoill de 21 mhí i gceist. Tharla siad sin mar gheall ar roinnt tosca, lena n-áirítear nósanna imeachta pleanála fada agus tionchar phaindéim COVID-19. Ós rud é nach raibh 10 dtionscadal (a raibh moill ar naoi gcinn acu) tugtha chun críche ag deireadh ár n-iniúchta, ní raibh muid in ann measúnú a dhéanamh ar bhaint amach a gcuspóirí.

Tábla 1 – Moill ar chur i bhfeidhm na sé thionscadal a bhí curtha i gcrích inár sampla

Cuspóir an tionscadail	Curtha i gcrích mar a bhí beartaithe?	Moill (i míonna)
Críochfort idirmhódúil nua i gCalafort Rijeka (an Chróit): ráillí iarnróid a thógáil agus clós eagraithe a atógáil.	Tá Le costais níos ísle ná mar a bhí measta mar gheall ar choigilteas tar éis na hoibreacha a sholáthar.	12

⁴⁶ I measc nithe eile, [Tuarascáil speisialta 08/2016](#): 'Iompar lastais iarnróid san Aontas Eorpach – Fós ar seachrán', [Tuarascáil speisialta 23/2016](#): 'Iompar muirí san Aontas – In uisce suaite – Go leor infheistíochta atá mí-éifeachtach agus neamh-inbhuanaithe' agus [Athbhreithniú 09/2018](#): 'I dtreo earnáil iompair rathúil san Aontas – Dúshlán nach mór aghaidh a thabhairt orthu (Athbhreithniú lánléargais)'.

Uasghrádú ar bhonneagar Chalafort Rijeka (an Chróit): balla na cé a leathnú, stráice lastais an stáisiúin iarnróid a atógáil, agus clós eagraithe a thógáil.	Tá	21
Críochfort iarnróid-bóthair a thógáil in Badajoz (an Spáinn) agus limistéar lóistíochta ina thimpeall.	Níl, laghdú ar raon feidhme Tógadh an críochfort iarnróid leis an acmhainneacht oibríochta a bhí beartaithe, agus tháinig laghdú 58 % ar limistéar an ardáin lóistíochta i gcomparáid lena raibh leagtha amach sna pleananna. Tugann sé sin le tuiscint go bhfuil baol ann nach mbeidh éileamh leordhóthanach ar an gcríochfort. Chun aghaidh a thabhairt ar an riosca, chuir an tairbhí tús le tionscadal nua, comhchistithe ag CFRE, chun an limistéar ardáin lóistíochta a chomhlánú. Táthar ag súil go gcuirfear bailcríoch leis an tionscadal faoi Mheán Fómhair 2023.	24
Na naisc bhóthair agus iarnróid atá ann cheana féin i gcalafort seachtrach Gdansk (an Pholainn) a fheabhsú.	Tá	5
Ardáin le haghaidh fo-choimeádán a cheannach chun naisc idirmhódúla a oibriú in Poznan (an Pholainn).	Tá	-
Uasghrádú a dhéanamh ar na leapacha loinge agus ar shaoráidí láimhseála agus stórála d'fheithiclí bóthair, i gcalafóirt Rostock (an Ghearmáin) agus Hanko (an Fhionlainn) – Mearbhealach Mara Mhuir Bhailt.	Níl, laghdú ar raon feidhme Níorbh fhéidir an spás nua a fháil a bhí beartaithe le haghaidh láimhseáil agus stóráil i gCalafort Rostock. Mar sin féin, rinneadh uasghrádú ar na leapacha loinge mar a bhí beartaithe ar dtús, rud a d'fhág go raibh acmhainneacht níos mó ann. Tugann sé sin le tuiscint go mbeidh baol ann go mbeidh scrogall nua ann más léir nach leor an tsaoráid láimhseála agus stórála atá ann cheana.	9

Foinse: CIE.

86 I gcomparáid le tionscadail a bhfuil modh iompair amháin i gceist leo, tá gá le tuilleadh comhordaithe le haghaidh tionscadail idirmhódúil, ós rud é go bhféadfadh sé gur eintitis phoiblí chomh maith le heintitis phríobháideacha a bheadh i gceist le húinéirí na mbonneagar éagsúil atá le nascadh, a bhfuil a dtosaíochtaí féin a bpróisis phleanála féin ag gach aon chineál eintiteas díobh. Chuir na dúshláin sin le moilleanna ar chur chun feidhme mar a léirítear sna samplaí i [mBosca 8](#).

Bosca 8

Samplaí de dhúshláin chomhordúcháin

- (1) Is é calafort Trieste an calafort san Iodáil a bhfuil an cion is airde de choimeádáin á iompar isteach agus amach as an gcalafort ann le traenacha (52 % in 2020). Mhaoinigh an tAontas (trí SCE) an t-uasghrádú ar an mbonneagar iarnróid i limistéar siúnta an chalafoirt (féach [Pictiúr 2](#)) agus mhaoinigh sé freisin imlonnú na réiteach TF a bhaineann leis an lastas. Tá stráice den bhonneagar iarnróid faoi úinéireacht údarás an chalafoirt agus tá stráice eile faoi úinéireacht an bhainisteora bonneagair náisiúnta iarnróid. Le linn an chur chun feidhme, chinn an dá chomhlacht dul i gcomhar le chéile agus mar thoradh air sin tháinig athrú ar an dearadh chun oibríochtaí a dhéanamh níos éifeachtúla. Chuir sé sin leis na moilleanna don tionscadal seo.

Pictiúr 2 – An limistéar siúnta ag calafort Trieste



Foinse: CIE.

- (2) Mhaoinigh an tAontas (trí SCE) uasghrádú na saoráidí iompair idirmhódúil ag críochfort lastais trímhódúil ag calafort Rotterdam, arb é an calafort is mó san Aontas é ó thaobh láimhseáil tonaí de. Tá an críochfort faoi úinéireacht scairshealbhóirí príobháideacha ó thíortha éagsúla. Tá moill dhá bhliain ar an ngníomh mar thoradh ar (i) athruithe beartaithe i struchtúr úinéireachta an chríochfoirt, a tharla tar éis an cistiú a fhormheas agus nach bhfuil curtha chun feidhme go fóill, agus (ii) géarchéim COVID-19 agus saincheistean ceadúnaithe. Tráth an iniúchta, bhí an cinneadh críochnaitheach maidir leis an leathnú ar feitheamh ar chomhaontú ó na scairshealbhóirí.

87 Maidir le SCE agus le CFRE/CC, fuaireamar amach go ndearna CINEA agus na húdaráis bhainistíochta faireachán ar aschuir an tionscadail, ach gur ar éigean a bhailigh siad sonraí maidir le torthaí agus tionchair an bhonneagair (e.g. líon na dtonnaí a aistríodh go fíor ó na bóithre go modhanna iompair nach bhfuil chomh truailitheach céanna). Thairis sin, ní dhearnadh meastóireachtaí *ex post* go córasach chun measúnú a dhéanamh ar thorthaí agus ar thionchair. D’ainneoin an ama atá ag teastáil chun go dtiocfadh torthaí agus tionchair chun léargais, chuir sé sin bac ar dheachleachtais agus dúshláin choiteanna i gcistiú tionscadal idirmhódúil a shainaithint, agus comhthacaíonn sé le fionnachtana na Cúirte roimhe seo⁴⁷.

⁴⁷ I measc nithe eile, [Athbhreithniú 05/2021](#): ‘Creat AE do mhórtionscadail an bhonneagair iompair – Comparáid idirnáisiúnta’, [Tuarascáil speisialta 10/2020](#): ‘Bonneagair iompair AE – Ní foláir meigeathionscadail a chur chun feidhme níos tapúla má tá éifeachtaí gréasáin le tabhairt i gcrích in am’ agus [Tuarascáil speisialta 19/2019](#): ‘INEA – Sochair tugtha i gcrích ach aghaidh le tabhairt ar easnaimh a bhaineann le SCE’.

Conclúidí agus moltaí

88 Ar an iomlán, tagaimid ar an gconclúid nach raibh tacaíocht rialála agus airgeadais an Aontais maidir le hiompar lastais idirmhódúil éifeachtach go leor toisc nach bhfuil machaire réidh fós ann san Aontas d’iompar lastais idirmhódúil i gcomparáid le hiompar de bhóthar. Is é is cúis leis sin ná (i) laigí i ndearadh agus i bhfaireachán spriocanna an Aontais maidir le hiompar idirmhódúil, i gcomhthéacs iompar lastais a ghlasú; (ii) forálacha rialála atá ag dul in aghaidh na haidhme go ndéantar dreasacht a thabhairt d’iompar idirmhódúil; agus (iii) dúshlán maidir le críochfoirt agus bonneagar líneach a fhorbairt. Ní féidir iomaíochas an iompair idirmhódúil lastais san Aontas a mhéadú ach amháin má thugtar aghaidh ar na saincheistanna sin go práinneach.

89 Fuaireamar nach raibh straitéis Eorpach thiomnaithe ag an gCoimisiún maidir leis an idirmhódúlacht. Ina ionad sin, bhí an idirmhódúlacht ina cuid de straitéisí níos leithne maidir le hiompar lastais agus aistriú módúil a ghlasú, eadhon an Treochlár i dtreo Limistéar Iompair Eorpach Aonair (2011) agus an Straitéis Soghluaisteachta Inbhuanaithe agus Cliste (2020). Áiríodh leo sin spriocanna a bhí dírithe ar chion na modhanna iompair inbhuanaithe a mhéadú, ach ní raibh aon spriocanna ann maidir le hiompar idirmhódúil. Ina theannta sin, tá na spriocanna sin de chuid an Aontais fós neamhréalaíoch, ós rud é nach raibh na toimhdí bunúsacha bunaithe ar ionsamhlúcháin láidre ar an méid aistrithe módúil a d’fhéadfaí a bhaint amach go réalaíoch i bhfianaise (i) na srianta fadtéarmacha bonneagair atá ann cheana féin don iarnród agus d’uiscebhealaí intíre agus (ii) bacainní rialála a dhéanann difear d’iomaíochas an iompair idirmhódúil (féach míreanna [26-32](#)).

90 Thairis sin, níor comhaontaíodh na spriocanna a leagadh síos ar leibhéal an Aontais leis na Ballstáit agus ní dhearnadh iad a mhiondealú ina spriocanna infhorfheidhmithe ar leibhéal náisiúnta ná ar leibhéal na gconairí. D’fhorbair na Ballstáit a straitéisí aistrithe módúla féin agus leag siad síos a spriocanna féin, nach raibh ailínithe lena gcoibhéisí AE agus a bhí níos uailmhianaí fós. Ní dhearna an Coimisiún faireachán comhsheasmhach ar chomhleanúnachas na straitéisí sin le spriocanna an Aontais, i ngeall go páirteach ar éagsúlacht na spriocanna náisiúnta agus na n-amlínte chun iad a bhaint amach (féach míreanna [33-38](#)).

91 Ar deireadh, chuir easpa sonraí ó na Ballstáit isteach go mór ar fhaireachán an Choimisiúin ar rannchuidiú na hidirmhódúlachta le spriocanna an Aontais a bhaint amach maidir le hiompar lastais a ghlasú (féach míreanna [39-41](#)).

Moladh 1 – Spriocanna a leagan síos maidir leis an gcion módúil feadh na gConairí Croíghréasáin agus tuairisciú a dhéanamh orthu

Ba cheart don Choimisiún na nithe seo a leanas a dhéanamh:

- (a) spriocanna a shonrú, i ndlúthchomhar leis na Ballstáit lena mbaineann, in aghaidh Chonair an Chroíghréasáin maidir le cion módúil na sreabh tráchta lastais, lena n-áirítear sreabha idirmhódúla;
- (b) a cheangal ar na Comhordaitheoirí Eorpacha tuairisciú ar bhaint amach na spriocanna sin, agus an infheistíocht is gá chun iad a chomhlíonadh a shainaithint;
- (c) bailiú sonraí náisiúnta maidir le hiompar lastais idirmhódúil a fheabhsú, i gcomhar le EUROSTAT agus na hoifigí staidrimh náisiúnta, go háirithe trí mheasúnú a dhéanamh ar an gá atá le ceanglais maidir le soláthar sonraí a áireamh i ngníomh reachtach.

Spriocdháta cur chun feidhme: faoi dheireadh 2024 do (a) agus (b), faoi dheireadh 2026 do (c)

92 Is príomhthoisic í rialáil an mhargaidh ó thaobh roghanna beartais a chothabháil. Mar sin féin, tá forálacha na Treorach maidir le hiompar Comhcheangailte – an t-aon dlí Eorpach a bhaineann go sonrach le hiompar idirmhódúil – as dáta. Ina theannta sin, bhí éagsúlacht idir na Ballstáit maidir le trasú roinnt forálacha, rud a chruthaigh éiginnteacht d'oibreoírí lóistíochta. Rinne an Coimisiún roinnt iarrachtaí an Treoir a athbhreithniú, ach níor éirigh leis comhaontú na mBallstát a fháil (féach míreanna [43-45](#)).

93 Maidir le díolúintí nó roghanna atá ann cheana féin i gcreat dlíthiúil an Aontais maidir le hiompar de bhóthar, gníomhaíonn siad in aghaidh forálacha eile atá dírithe ar dhreasacht a thabhairt don idirmhódúlacht. Ina theannta sin, maidir le creat rialála an Aontais a bhaineann go sonrach le hiompar d'iarnród, tá ábhair imní ann a bhaineann le bainistiú acmhainneachta agus le hidir-inoibritheacht ar dócha go leanfaidh siad ar aghaidh in éagmais beart reachtach nua (féach míreanna [46-54](#)).

94 Ghlac an Coimisiún céimeanna chun creat an Aontais maidir le Státchabhair a shimpliú tuilleadh, rud is infheidhme i gcás ina gcomhlíonann fóirdheontais atá tugtha coincheap na cabhrach mar a leagtar amach sa Chonradh é. In 2022, ghlac an Chomhairle rialachán chun an bealach a réiteach do bhearta a mbeadh aistriú módúil ón iompar de bhóthar mar thoradh orthu a dhíolmhú ón nós imeachta sin. Bheadh

feidhm ag na díolúintí maidir le hiompar d'iarnród, d'uiscebhealaí intíre agus ilmhódúil (féach míreanna 55-63).

95 Maidir leis an easpa (i) faisnéise atá ar fáil go poiblí maidir le críochfoirt idirmhódúla atá ann cheana féin agus na seirbhísí a thairgtear iontu, agus (ii) faisnéise fíor-ama maidir le hacmhainneachtaí líonraí, is tosca iad sin a chuireann cosc ar sheoladóirí agus ar oibreoirí lóistíochta na haistir idirmhódúla is fearr is féidir a thairiscint dá gcliaint. Cé go bhfuil an Coimisiún ag obair ar chaighdeáin theicniúla choiteanna a fhorbairt maidir le sreabha faisnéise a dhigiteáil, tá a n-ardáin lóistíochta féin á bhforbairt ag na Ballstáit cheana féin, ina bhfuil éagsúlachtaí sa chineál faisnéise a bhailítear. Thairis sin, ní raibh ach torthaí teoranta ar iarracht an Choimisiúin suíomh gréasáin Eorpach le faisnéis faoi chríochfoirt iarnróid a thógáil in 2015, toisc nár chuir oibreoirí críochfoirt ach sonraí teoranta isteach (féach míreanna 67-71).

Moladh 2 – Athruithe rialála a ullmhú chun iomaíochas an iompair idirmhódúil a fheabhsú

Ba cheart don Choimisiún an t-athbhreithniú ar an gcreat rialála a ullmhú le haghaidh na nithe seo a leanas:

- (a) **iarnród** – chun deireadh a chur leis na bacainní rialála atá anois ann ionas gur féidir leis a bheith ina rogha mhalartach iomaíoch ar iompar de bhóthar amháin. Go sonrach, tá gá le forálacha maidir le bainistiú acmhainneachta chun freastal ar bhealach níos fearr ar riachtanais seirbhísí lastais, agus chun caighdeáin theicniúla agus oibríochtúla, ar caighdeáin náisiúnta faoi láthair iad, a rialáil;
- (b) **iompar comhcheangailte**, lena méadófaí a raon feidhme chuig iompar idirmhódúil, agus **iompar de bhóthar amháin** araon. Ba cheart go mbeadh sé d'aidhm ag na hathbhreithnithe sin éagsúlacht an chur chun feidhme ag na Ballstáit a laghdú, forálacha a áireamh maidir le sreabha faisnéise a dhigiteáil, agus na dreasachtaí le haghaidh iompair idirmhódúil i gcomparáid le hiompar de bhóthar amháin a threisiú.

Spriocdháta cur chun feidhme: faoi dheireadh 2024.

96 Fuaireamar amach nach raibh aon fhorléargas ag an gCoimisiún ar na críochfoirt reatha ná ar na críochfoirt a bhí fós le tógáil nó le huasghrádú chun freastal ar riachtanais tionscail. Fuaireamar amach freisin i dtaobh stráicí den Ghréasán Tras-Eorpach Iompair (TEN-T) nach raibh ag comhlíonadh ceanglais theicniúla shonracha, amhail an fhéidearthacht freastal ar thraenacha 740 méadar ar fhad, gur lean sé sin de theorainn a chur leis an bhféidearthacht méaduithe breise a dhéanamh ar an iompar idirmhódúil (féach míreanna [72-82](#)).

97 D'fhéadfadh an togra ón Choimisiún in 2021 maidir le rialachán TEN-T feabhas a chur ar an staid: bheadh ar na Ballstáit measúnú a dhéanamh ar an ngá atá le bonneagar críochfoirt (staidéar margaidh) agus d'fhéadfadh an Coimisiún gníomhartha cur chun feidhme a ghlacadh chun spriocdhátaí agus coinníollacha a leagan síos chun stráicí den líonra a chur chun feidhme (féach míreanna [72-82](#)).

Moladh 3 – An réamhobair a dhéanamh le haghaidh measúnú comhordaithe ó na Ballstáit ar riachtanais na gcríochfort idirmhódúil

Mar chéim eile i dtreo thogra 2021 le haghaidh athbhreithniú ar rialachán TEN-T, ba cheart don Choimisiún treoirlínte soiléire a chur ar fáil do na Ballstáit maidir le (i) conas an staidéar margaidh a dhéanamh agus (ii) conas plean forbartha críochfoirt a tharraingt suas, go háirithe maidir le gnéithe trasteorann agus feadh na gConairí Croíghréasáin.

Spriocdháta don chur chun feidhme: 12 mhí tar éis teacht i bheidhm rialachán nua TEN-T.

98 Is minic a bhíonn moill ar chur chun feidhme tionscadal iompair: b'amhlaidh an cás i gcás 14 as na 16 thionscadal sa sampla a bhí ag tacú leis an idirmhódúlacht. I dteannta cúiseanna eile (amhail nósanna imeachta pleanála fada agus tionchar phaindéim COVID-19), fuaireamar gur chuir saintréith shonrach de thionscadail idirmhódúla, eadhon an gá gníomhaithe éagsúla poiblí agus príobháideacha a chomhordú, leis na moilleanna sin (féach míreanna [83-87](#)).

99 Níor ceanglaíodh ar thionscnóirí tionscadal a thacaíonn leis an idirmhódúlacht agus a fuair maoiniú ón gCoimisiún tríd an tSaoráid um Chónascadh na hEorpa nó ó na húdaráis bhainistíochta trí Chiste Forbraíochta Réigiúnaí na hEorpa nó tríd an gCiste Comhtháthaithe le linn thréimhse 2014-2020 meastachán a dhéanamh ar thorthaí sonracha ó thaobh aistriú módúil de ina n-iarratais ar thionscadail. Cé gur chuir roinnt tionscnóirí inár sampla meastacháin den sórt sin ar fáil, níor áiríodh iad seo mar spriocanna sna comhaontuithe deontais. Tá an faireachán ar thionscadail idirmhódúla atá á gcistiú ag an Aontas dírithe ar aschuir, seachas ar thorthaí agus ar thionchair. Mar thoradh air sin, agus d’ainneoin an ama a theastaíonn chun go dtiocfaidh torthaí agus tionchair chun léargais, ní féidir dea-chleachtais ná dúshlán i gcistiú tionscadal idirmhódúil a shainaithint go córasach (féach míreanna [83-87](#)).

100 Cé go gcuireann an tAontas deontais ar fáil do bhonneagar críochfoirt idirmhódúil chun costas infheistíochta an úinéara a laghdú, fuaireamar amach nach raibh aon cheanglas, i gcás na dtionscadal inár sampla measúnú ar oiriúnacht an deontais don leibhéal beartaithe muirear agus ar an aistriú módúil a d’fhéadfadh teacht as an tionscadal a bheith ar áireamh san iarratas tionscadail. Is deis chaillte é seo chun seirbhísí lastais idirmhódúla a dhéanamh níos iomaíche (féach míreanna [55-61](#)).

Moladh 4 – Measúnú a dhéanamh ar an bhféidearthacht a ghabhann le haistriú módúil in anailísí costais is tairbhe do thionscadail atá á gcistiú ag an Aontas

Chun aistriú módúil a spreagadh tuilleadh le tionscadail atá á gcistiú ag an Aontas, ba cheart don Choimisiún an méid seo a leanas a dhéanamh:

- (a) ceanglas a leagan síos do thairbhíthe tionscadail a fuair cistiú ón tSaoráid um Chónascadh na hEorpa (bainistíocht dhíreach) agus atá ag spriocdhíriú ar aistriú módúil (go háirithe bonneagar críochfoirt nó calafoirt) a fhágann go mbeidh orthu meastachán cainníochtúil ar acmhainneacht an tionscadail aistriú módúil a chruthú, chomh maith le leibhéal na muirear ag a ndéanfaí aistriú módúil a spreagadh, a áireamh san **anailís chostais is tairbhe** ar cuid éigeantach é d’iarratais ar dheontas cheana féin;
- (b) i gcás tionscadal atá faoi bhainistíocht chomhroinnte, na coincheapa faoi (a) a chur chun cinn i measc na n-údarás bainistíochta, go háirithe nuair a bhíonn cláir oibríochtúla á gceapadh acu, agus i measc choistí faireacháin na gclár.

Spriocdháta cur chun feidhme: faoi dheireadh 2023.

Ghlac Seomra III, faoi cheannas Annemie Turtelboom, Comhalta den Chúirt Iniúchóirí, an Tuarascáil seo i Lucsamburg ag cruinniú a bhí aige an 15 Feabhra 2023.

Thar ceann na Cúirte Iniúchóirí

Tony Murphy
Uachtarán

Iarscríbhinní

Iarscríbhinn I – Príomh-athchóirithe agus príomh-infheistíochtaí a bhaineann leis an idirmhódúlacht i bPleananna Téarnaimh agus Athléimneachta na mBallstát a roghnaíodh le haghaidh na hiniúcháireachta

Ballstát	Tuairisc ar an (A)thchóiriú nó ar an (I)nfheistíocht	(A)/ (I)	Buiséad (milliúin euro)	Spriocdháta
An Fhrainc	Athbhreithniú ar an Dlí Soghluaisteachta agus nuashonrú ar chlársceidealú airgeadais agus oibríochtúil infheistíochtaí Stáit i mbonneagar iompair	A	N/B	R4/2023
	Uiscebhealaí a athchóiriú agus a nuachóiriú, lena n-áirítear loic agus dambaí (100 tionscadal)	I	100 ¹	R4/2024
	Athnuachan ar 330 km ar an iomlán de línte lastais	I	40	R4/2025
An Ghearmáin	Níor shainaithníomar athchóirithe / infheistíochtaí a chuireann go díreach leis an idirmhódúlacht sa Phlean Náisiúnta Téarnaimh agus Athléimneachta.			
An Iodáil	Simpliú ar na próisis pleanála straitéisí i gcalafoirt	A	N/B	R4/2022
	Digiteáil ar líonra slabhra lóistíochta na gcalafoirt agus na gcríochfoirt lastais	I	47	R2/2024
	663 km de línte iarnróid ardluais do phaisinéirí / lastas tógtha agus é réidh le hoibriú	I	14 750	R2/2026
	ERTMS réidh le hoibriú ar 4 800 km den ghréasán iarnróid	I	2 970	R2/2026

Ballstát	Tuairisc ar an (A)thchóiriú nó ar an (I)nfheistíocht	(A)/ (I)	Buiséad (milliún euro)	Spriocdháta
An Ísiltír	Imscaradh an Chórais Eorpaigh um Bainistiú Tráchtá Iarnróid (ERTMS); 130 stáisiún bunáite trasghlacadóra (crainn GSM-Iarnród); na córais oiriúnaithe a sheachadadh d'úsáideoirí; agus an Lárchóras Sábháilteachta oibríochtúil	I	149	R4/2024
	Bonneagar sonraí bunúsach a fhorbairt agus ullmhacht dhigiteach 30 % a bhaint amach in earnáil lóistíochta na hÍsiltíre	I	36	R4/2025
An Spáinn	Glacadh agus foilsiú na Straitéise Táscaí Iarnróid lena n-áirítear gníomhaíochtaí maidir le hidirmhódúlacht agus borradh a chur faoin iompar lastais d'Iarnród	A	N/B	R4/2022
	1 400 km de línte iarnróid uasghrádaithe ar chonairí chroíghréasán TEN-T, lena n-áirítear athnuachan rianta, leictirí, ERTMS	I	2 988	R2/2026
	900 km ar an ngréasán cuimsitheach iarnróid uasghrádaithe agus idir-inoibritheach i ndáil le TEN-T go príomha	I	1 010	R2/2026
	Críochfoirt idirmhódúla agus bonneagar lóistíochta	I	802	R2/2026
	Iompar inbhuanaithe agus digiteach, lena n-áirítear ERTMS	I	447	R2/2026
An Pholainn	Leasú ar an Acht um Iompar d'Iarnród chun bainisteoirí bonneagair a chúiteamh as muirir rochtana a laghdú	A	N/B	R4/2022
	An córas dolaí bóthair a leathnú amach go dtí 1 400 km breise de mhórbhealaí agus luasbhealaí chun iomaíochas na hearnála iarnróid a fheabhsú	A	N/B	R1/2023
	Méadú 5 % ar a laghad ar acmhainneacht láimhseála críochfort oibríochtúil, bunaithe ar acmhainneacht shuiteáilte 9.1 milliún TEU in aghaidh na bliana (bonnlíne 2020)	I	175	R2/2026

Ballstát	Tuairisc ar an (A)thchóiriú nó ar an (I)nfheistíocht	(A)/ (I)	Buiséad (milliún euro)	Spriocdháta
	Nuachóiriú 478 km d'iarnróid, a bhfuil 200 km díobh mar chuid de chroíghréasán TEN-T	I	1 731	R2/2026
	Imscaradh ERTMS: 35 phointe rialaithe uathoibrithe a shuiteáil, 45 chrosaire comhréidh a uasghrádú agus 180 aonad ar bord ERTMS a shuiteáil	I	341	R2/2026

¹ Ní hamháin go bhfuil buiséad de 100 milliún curtha i leataobh don 100 tionscadal ar dhambaí agus loic, ach áirítear leis sin freisin infheistíochtaí i stáisiúin luchtaithe atá oscailte don phobal agus i lánaí a choimeádtar d'iompar poiblí.

Foinse: CIE.

Iarscríbhinn II – Liosta de na tionscadail a fuair cómhaoiniú ón Aontas a sampláladh don iniúchadh

A – Liosta de thionscadail chómhaoinithe SCE ar tugadh cuairt orthu agus a ndearnadh athbhreithniú orthu le linn na hiniúcháireachta

Ballstát	Teideal an tionscadail agus tuairisc air	An cineál tacaíochta don idirmhódúlacht	Dáta tosaigh	Dáta críochnaithe (beartaithe vs. iarbhir)	Costas incháilithe iomlán (euro) (beartaithe vs. iarbhir)	Ráta cómhaoinithe AE	Cómhaoiniú geallta ón Aontas (euro) (beartaithe vs. iarbhir)
An Chróit	Ardán ilmhódúil Chalafoirt Rijeka a fhorbairt agus idirnascadh le críochfort coimeádáin Gheata Aidriad	Bonneagar na gcríochfort	16.7.2015	31.12.2019 31.12.2020	35 556 000 34 545 179	85 %	30 222 600 29 363 402
	Bonneagar Chalafoirt Rijeka a uasghrádú – críochfort coimeádáin Ché Zagreb	Bonneagar na gcríochfort	1.10.2016	31.12.2020 30.9.2022	31 587 125	85 %	26 849 056
An Ghearmáin/An Fhionlainn	Acmhainneacht na gcalafoirt a fhorbairt le haghaidh nasc comhtháite / naisc chomhtháite Mhearbhealaí Mara Mhuir Bhailt (Rostock – Hanko)	Acmhainneacht na gcalafoirt a fheabhsú (MoS)	7.2.2017	31.12.2019 30.9.2020	21 219 901 19 569 902	22.72 % 22.53 %	4 821 370 4 408 870
An Fhrainc	Calafort Le Havre – Oibreacha chun rochtain abhann ar Chalafoirt 2000 a fheabhsú	Acmhainneacht na gcalafoirt a fheabhsú	1.4.2019	30.11.2023 31.12.2024	125 000 000	20 %	24 900 000
	Críochfort iompair chomhcheangailte uathoibrithe in Calais lena gcumasaítear aistriú módúil do gach cineál leathleantóra ón mbóthar go dtí an t-iarnród	Críochfort iarnróid-bóthair a thógáil le haghaidh leathleantóirí	1.11.2018	31.12.2023	31 219 307	22.47 %	7 015 401

Ballstát	Teideal an tionscadail agus tuairisc air	An cineál tacaíochta don idirmhódúlacht	Dáta tosaigh	Dáta críochnaithe (beartaithe vs. iarbhír ¹)	Costas incháilithe iomlán (euro) (beartaithe vs. iarbhír)	Ráta cómhaoinithe AE	Cómhaoiniú geallta ón Aontas (euro) (beartaithe vs. iarbhír)
An Iodáil	Bonneagair iarnróid Chalafoirt Trieste a uasghrádú	Uasghrádú ar an mbonneagar iarnróid i limistéar siúnta an chalafoirt	10.4.2018	31.12.2023 31.12.2024	32 700 000	20 %	6 540 000
An Ísiltír	Uasghrádú ar chríochfort iompar comhcheangailte Gheata Domhanda Rotterdam	Uasghrádú ar chríochfort iompar comhcheangailte Gheata Domhanda Rotterdam	25.10.2018	31.12.2022 31.12.2024	27 945 000	20 %	5 589 000
An Pholainn	Rochtain iarnróid ar chalafoirt Gdansk a fheabhsú	Rochtain iarnróid ar an gcalafoirt a fheabhsú	1.9.2016	31.12.2020 31.12.2022	141 509 434 132 774 644	81.75 %	115 683 962 108 543 272
	An gréasán bóthair agus iarnróid sa chalafoirt seachtrach a leathnú agus a nuachóiriú	Feabhas a chur ar rochtain iarnróid / bóthair ar an gcalafoirt	16.2.2016	31.12.2020 30.6.2021	28 765 560	85 %	24 450 726
An Spáinn	Ardán Lóistíochta Idirmhódúil in Iardheisceart na hEorpa (Badajoz)	Críochfort iarnróid idirmhódúil a thógáil	14.4.2014	15.9.2020 15.9.2022	35 766 385 24 244 401	21.18 %	7 576 522 5 272 125

¹ Dáta críochnaithe iarbhair mar atá léirithe sa chomhaontú deontais is déanaí.

Foinse: Sonraí ó AS MOVE/CINEA/údarais bhainistíochta agus anailís CIE féin.

B – Liosta de thionscadail atá cómhaoinithe ag CFRE/CC ar tugadh cuairt orthu agus a ndearnadh athbhreithniú orthu le linn na hiniúcháireachta

Ballstát	Teideal an tionscadail agus tuairisc air	An cineál tacaíochta don idirmhódúlacht	Dáta tosaigh	Dáta críochnaithe (beartaithe vs. iarbhír)	Costas incháilithe iomlán (euro) (beartaithe vs. iarbhír)	Ráta cómhaoinithe AE	Cómhainiú geallta ón Aontas (euro) (beartaithe vs. iarbhír)
An Iodáil	Seachbhóthar tuairim is 6.3 km ar fhad a thógáil, lena n-áirítear tolláin, a nascann Calafort Salerno le croíghréasán TEN-T (conair Scan-Med) – céim II de mhórhionscadal	Seachbhóthar a thógáil chun rochtain a fháil ar chalafort Salerno	27.12.2006	30.6.2019 31.12.2022	60 567 974	75 %	45 425 981
An Pholainn	Nuachóiriú ar líne rochtana iarnróid chuig Calafort Gdansk de thart ar 11 km ar fhad, lena n-áirítear uasghrádú ar dhroichid agus ar chrosairí – céim II de mhórhionscadal	Rochtain iarnróid ar an gcalafort a fheabhsú	27.10.2015	31.10.2017 30.9.2023	43 810 890 39 682 750	85 %	35 048 712 33 730 388
	Nuachóiriú ar rochtain de bhóthar ar Chalafort Szczecin chun inrochtaineacht an chalafoirt a fheabhsú ¹	Rochtain de bhóthar ar an gcalafort a fheabhsú	23.7.2020	31.3.2023 30.6.2023	42 985 038	85 %	36 537 283
	Ceannach trealamh idirmhódúil ag oibreoir críochfoirt príobháideach	Bonneagar tacaíochta críochfort idirmhódúil (iarnród-bóthar)	23.1.2017	30.9.2019	18 387 568	50 %	9 189 284
	Oibreacha tógála chun limistéar stórála a ullmhú, craenacha droichid a cheannach agus a shuiteáil, cruachadóirí rochtana agus córais bhainistíochta tráchta	Bonneagar tacaíochta críochfort idirmhódúil (iarnród)	1.10.2019	31.12.2021 31.3.2023	13 801 021	62 %	8 533 357

Ballstát	Teideal an tionscadail agus tuairisc air	An cineál tacaíochta don idirmhódúlacht	Dáta tosaigh	Dáta críochnaithe (beartaithe vs. iarbhír)	Costas incháilithe iomlán (<i>euro</i>) (beartaithe vs. iarbhír)	Ráta cómhaoinithe AE	Cómhainiú geallta ón Aontas (<i>euro</i>) (beartaithe vs. iarbhír)
An Spáinn	Imscaradh na chéad chéime de limistéar lóistíochta Antequera	Críochfort idirmhódúil agus an limistéar lóistíochta máguaird a thógáil	1.1.2019	31.12.2022 31.12.2023	41 530 092	63 %	26 174 279

¹ Shainaithin an t-údarás bainistíochta go raibh an tionscadal ábhartha d'idirmhódúlacht. Measann an Coimisiún gur tionscadal de bhóthar amháin é.

Foinse: Sonraí ó údaráis bhainistíochta agus anailís CIE féin.

Iarscríbhinn III – Tuarascálacha speisialta agus athbhreithnithe CIE roimhe seo a bhaineann le hiompar idirmhódúil

Athbhreithniú 09/2018: ‘I dtreo earnáil iompair rathúil san Aontas – Dúshlán nach mór aghaidh a thabhairt orthu (Athbhreithniú lánléargais)’

Tuarascáil speisialta 13/2017: ‘Córas Eorpach aonair um Bainistiú Tráchtá Iarnróid – An dtiocfaidh an rogha pholaitiúil chun bheith ag feidhmiú choíche?’

Tuarascáil speisialta 23/2016: ‘Iompar muirí san Aontas – In uiscí suaite – Go leor infheistíochta atá mí-éifeachtach agus neamh-inbhuanaithe’

Tuarascáil speisialta 08/2016: ‘Iompar lastais iarnróid san Aontas Eorpach – Fós ar seachrán’

Tuarascáil speisialta 01/2015: ‘Iompar ar Uiscebhealaí Intíre san Eoraip: Gan aon fheabhas suntasach tagtha ar an gcion módúil ná ar dhálaí inseoltachta ó 2001’

Tuarascáil speisialta 03/2013: ‘An raibh Cláir Marco Polo éifeachtach ó thaobh trácht a aistriú ón mbóthar?’

Tuarascáil speisialta 08/2010: ‘Feidhmíocht iompair ar aiseanna tras-Eorpacha iarnróid a fheabhsú – An raibh infheistíochtaí bonneagair iarnróid an Aontais éifeachtach?’

Iarscríbhinn IV – Ár n-anailís ar cheithre nós imeachta measúnaithe de chuid an Choimisiúin

Cineálacha measúnaithe	Bunús dlí	Fionnachtana
Pleananna iompair náisiúnta	Rialachán (AE) Uimh. 1315/2013	Le hAirteagal 49 de Rialachán TEN-T, ceanglaítear ar na Ballstáit a bpleananna agus a gcláir iompair náisiúnta a chur chuig an gCoimisiún mar eolas. Ní tharlaíonn sé sin go córasach, áfach, toisc nach n-iarrann an Coimisiún go gníomhach go gcuirfí isteach iad. Thairis sin, níl sé d’oibleagáid ar na Ballstáit pleananna náisiúnta iompair a tharraingt suas ná modheolaíocht choiteann a leanúint má dhéanann siad amhlaidh. Dá bhrí sin, níl aon oibleagáid ann cuspóirí maidir le haistriú módúil a chur san áireamh. Rinne na sé Bhallstát inár sampla straitéis den chineál sin a fhorbairt. Mar sin féin, ní bhfuairamar aon fhianaise ar bharúlacha sonracha a d’ardaigh an Coimisiún maidir le cuspóirí aistrithe mhódúil sna pleananna sin agus maidir lena n-ailíniú leis na cuspóirí Eorpacha.
Pleananna Náisiúnta Fuinnimh agus Aeráide	Rialachán (AE) 2018/1999	Le hAirteagal 9 den rialachán, ceanglaítear ar na Ballstáit Plean Comhtháite Náisiúnta Fuinnimh agus Aeráide a chur faoi bhráid an Choimisiúin. Ní mór do na Ballstáit aird chuí a thabhairt ar bharúlacha an Choimisiúin nó na cúiseanna atá acu gan é sin a dhéanamh a fhoilsiú. Níl aon cheanglas ann bearta aistrithe mhódúil a chur san áireamh sna pleananna sin. As na Ballstáit inár sampla, is í an Iodáil amháin a chuir bearta den sórt sin san áireamh go sainráite. Mar sin féin, ní raibh anailís ar na torthaí a rabhthas ag súil leo i ndáil le cuspóirí an Aontais san áireamh i measúnú an Choimisiúin ar an bplean. Bhreithnigh an Coimisiún na pleananna náisiúnta nuair a bhí an cás bunlíne á thógáil ar bhonn an Chomhaontaithe Ghlais don Eoraip. Mar sin féin, níl réamh-mheastacháin shonracha ag an gcás seo ar iompar idirmhódúil ná ar aistriú módúil.
Pleananna Téarnaimh agus	Rialachán (AE) 2021/241	Le hAirteagal 18 den rialachán, ceanglaítear ar na Ballstáit a bPleananna Téarnaimh agus Athléimneachta a sheoladh chuig an gCoimisiún

Athléimneachta (féach mír 15)		le haghaidh measúnú. I gcás measúnú dearfach, ullmhaíonn an Coimisiún cinneadh cur chun feidhme atá le formheas ag an gComhairle. Níl sé d'oibleagáid ar na Ballstáit cuspóirí iompair a áireamh ina bpleananna, ach ní mór do na pleananna rannchuidiú leis an iarracht aghaidh a thabhairt ar na dúshláin ar fad nó ar fhothacar suntasach de dhúshláin arna sainaithint sna moltaí tírshonracha ábhartha nó i ndoiciméid eile (e.g. Tuarascálacha Tíre) arna nglacadh i gcomhthéacs an tSeimeastair Eorpaigh. As na Ballstáit ar thugamar cuairt orthu, bhí moltaí tírshonracha a bhaineann le haistriú módúil faighte ag an bPolainn (2019) agus ag an Spáinn (2020). D'fhóiraigh an Coimisiún go raibh athchóirithe agus bearta ábhartha curtha san áireamh ina bpleananna ag an dá Bhallstát. Thugamar faoi deara, áfach, nach ndearna an Coimisiún trácht ar phlean na Gearmáine, nach raibh aon bhearta a bhaineann le hidirmhódúlacht san áireamh ann, cé gur leagadh béim i dTuarascáil Tíre 2020 ar laigí maidir le hinseoltacht agus éifeachtúlacht iompair roinnt uiscebhealaí intíre. Tugadh chun suntais sa tuarascáil nach bhféadfaí aistriú módúil éifeachtúil ó bhóthar go hiompar d'iarnród agus d'uiscebhealaí intíre a áirithiú nuair atá an cion is mó d'iompar lastais fós ag an earnáil bóithre.
Comhaontuithe comhpháirtíochta	Rialachán na bhForálacha Coiteanna – Rialachán (AE) Uimh. 1303/2013	Is iad na Comhaontuithe Comhpháirtíochta an bunús le haghaidh stiúradh straitéiseach na gclár atá á mbainistiú ag na Ballstáit i gcomhthéacs an bheartais comhtháthaithe. Le hAirteagal 14 de Rialachán na bhForálacha Coiteanna, ceanglaíodh ar na Ballstáit an Comhaontú a chur chuig an gCoimisiún lena fformheas. Mar chuid den nós imeachta formheasa sin, d'fhóiraigh an Coimisiún go raibh plean náisiúnta iompair ann, le ranna sa phlean sin a bhí ag déileáil leis na modhanna iompair éagsúla. Le linn na caibidlíochta leis na Ballstáit do thréimhse 2014-2020, d'iarr an Coimisiún ar gach Ballstát inár sampla a bhféadfaí tacú le hinfheistíochtaí san iompar ina leith trí CC (an Spáinn, an Chróit, an Iodáil agus an Pholainn) tosaíocht a thabhairt d'infheistíochtaí san iompar inbhuanaithe, lena n-áirítear

		idirmhódúlacht. Tugaimid ar aire, áfach, i gcás na Polainne, go raibh teorainn le tionchar an Choimisiúin d'ainneoin na mbarúlacha a d'athdhearbhaigh sé. Cé gur mhéadaigh údaráis na Polainne an maoiniú a leithdháileadh ar an iarnród sa Chlár Oibríochtúil um Bonneagar agus um Chomhshaol, bhí a dhá oiread de mhaoiniú sa leithdháileadh le haghaidh bóithre le hais mar a bhí ann don iarnród.
--	--	--

Foinse: CIE.

Iarscríbhinn V – Na cineálacha bacainní oibríochtúla arna sainaithint sa mhodh iompair

An modh iompair	Bacainn	Tuairisc agus tionchar
Iarnród	Easpa caighdeán idir-inoibritheachta le haghaidh aonaid lódála idirmhódúla	Is féidir le bainisteoirí bonneagair iarnróid a mheas gur ‘iompar eisceachtúil’ iad cineálacha áirithe aonad lódála idirmhódúil, rud a éilíonn nósanna imeachta údarúcháin <i>ad hoc</i> le haghaidh oibriú ar stráicí áirithe den ghréasán iarnróid.
Iarnród	Easpa acmhainneachta íosta ráthaithe do lastas i leithdháileadh agus bainistiú na gconairí iarnróid	Den chuid is mó, tugann bainisteoirí bonneagair tosaíocht níos ísle d’iarrataí ar chonairí chun seirbhísí iarnróid lastais a sholáthar ná mar a thugann siad d’iarrataí cosúla i gcás seirbhísí do phaisinéirí. Tá an baol ann, dá bhrí sin, go mbeidh acmhainneacht na seirbhísí lastais teoranta le linn tréimhsí sonracha.
Iarnród	Solúbthacht íseal nuair a bhíonn conairí traenach á gcur in áirithe	Is féidir conairí traenach a chur in áirithe i bhfad roimh ré (thart ar bhliain) nó, más gá, ar ghearrfhógra trí iarrataí <i>ad hoc</i> . De réir tuarascáil ón gCoimisiún ¹ , is le haghaidh trácht lastais a dhéantar formhór na n-iarrataí <i>ad hoc</i> (72 % in 2018). Cé go bhfuil an t-éileamh ar lastas an-luaineach, chun a chinntiú nach conairí <i>ad hoc</i> de cháilíocht nach bhfuil oiriúnach a thugtar dóibh, is é a dhéanann gnóthais iarnróid faoi dheoidh ná conairí a chur in áirithint roimh ré agus ansin iad a chur ar ceal mura bhfuil gá leo, rud a fhágann go mbíonn leithdháileadh na gconairí fo-optamach. Measann geallsealbhóirí gur míbhuntáiste suntasach é an easpa solúbthachta sin maidir le seirbhísí iompair a sceidealú i gcomparáid le modhanna iompair eile, amhail modhanna iompair de bhóthar.
Iarnród	Comhordú neamhleor maidir le leithdháileadh conairí trasteorann	D’ainneoin na sásraí comhordaithe atá i bhfeidhm idir bainisteoirí bonneagair, leanfaidh gach ceann acu de bheith freagrach as conairí traenach ar leith a leithdháileadh laistigh dá ghréasán. Má éilíonn traein bealach <i>ad hoc</i> le haghaidh aistear trasteorann, mar shampla tar éis do rud éigin cur isteach ar thaisteal, tá an baol ann gur sraith de chonairí nach bhfuil ag nascadh go tráthúil a thabharfar di. Chuir geallsealbhóirí béim ar an staid sin arís agus arís eile, staid ina mbeadh ar thraenacha lastais stopadh (uaireanta ar feadh na laethanta fiú) agus iad ag fanacht leis an gcéad chonair eile a bheadh ar fáil chun leanúint ar

		aghaidh lena n-aistear. Bíonn tionchar diúltach aige sin ar iontaofacht na seirbhísí lastais, rud a fhágann go roghnaíonn custaiméirí réitigh eile chun a gcuid earraí a iompar.
Iarnród	Pionós díréireach ar sheirbhísí lastais mar gheall ar sceidil cothabhála	Tá formhór mór na n-idirghabhálacha cothabhála ar an ngréasán iarnróid sceidealaithe san oíche ionas go laghdófar an méid a chuirtear isteach ar thrácht iarnróid. Is é sin an tréimhse ama ina bhfuil formhór na seirbhísí iarnróid lastais sceidealaithe, ós rud é go bhfuil acmhainneacht an ghréasáin níos airde mar gheall gur lú traenacha paisinéirí a bhíonn ann ag an am sin. Mar thoradh air sin, tá tionchar i bhfad níos mó ag oibreacha cothabhála sceidealaithe ar an ngréasán ar iompar lastais iarnróid ná mar atá ar iompar paisinéirí.
Iarnród	Forálacha a bheith ann lena n-éilítear ar thraenacha stopadh ag na teorainneacha	Tá forálacha oibríochtúla ann a fhágann go mbíonn ar thraenacha stopadh ag na teorainneacha mar go bhfuil éagsúlacht sna forálacha dlí atá sa Bhallstát a bhfuil siad ag imeacht as agus sa Bhallstát a bhfuil siad ar tí dul isteach ann. Sampla amháin is ea Treoir 2007/59/CE² maidir le deimhniúchán tiománaithe traenach, lena gceanglaítear ar thiománaithe inneall traenach leibhéal inniúlachta B1 a bheith acu i dteanga gach tíre ina dtiomáineann siad traein. Is minic a chomhlíontar an ceanglas sin tríd an tiománaí a ionadú ag an teorainn agus d'fhéadfadh cealú seirbhísí a bheith mar thoradh air más gá don traein bealach malartach a ghlacadh i mBallstát eile thar mar a bhí beartaithe ar dtús. Cruthaíonn rialacha náisiúnta eile, amhail rialacha maidir le coscáin a thástáil nó comhdhéanamh na traenach a shocrú, moilleanna freisin (a d'fhéadfadh, de réir cás-staidéir³ ó Ghníomhaireacht Iarnróid an Aontais Eorpaigh ar Chonair Lastais Iarnróid 7, maireachtáil suas le 25 uair an chloig). Ní mór é sin a chur i gcomparáid leis an staid atá ann d'iompar de bhóthar nuair nach gceanglaítear ar tharlóirí, laistigh de limistéar Schengen, stopadh ag na teorainneacha ach amháin i gcás seiceálacha urghnácha.
Loingseoireacht mhara ghearrthuais	Oibleagáidí tuairiscithe do longa fiú agus iad ag dul isteach i gcalafoirt laistigh den Aontas	Earraí a thagann isteach i gcalafoirt mhuirí agus a fhágann iad, fiú mura mbaineann an tseirbhís ach le calafoirt an Aontais, tá siad faoi réir oibleagáidí tuairiscithe faoi láthair nach bhfuil infheidhme maidir le hiompar ar tír. I measc na samplaí d'oibleagáidí den sórt sin, tá fógraí teachta, dearbhú do na hearraí atá á n-iompar agus cumarsáid slándála.

Uiscebhealaí intíre	Comhordú neamhleor ag loic	Fiú amháin in éagmais tráthchláir fhoirmiúla agus rialacha sonracha tosaíochta, tá claonadh níos mó ann tosaíocht a thabhairt do ghluaiseacht soithí paisinéirí thar árthaí lastais ag loic.
---------------------	----------------------------	--

¹ Doiciméad Inmheánach Oibre de chuid an Choimisiúin a ghabhann leis an Seachtú tuarascáil faireacháin maidir le forbairt an mhargaidh iarnróid, [SWD\(2021\) 1](#), lch. 113.

² [Treoir 2007/59/CE](#) maidir le deimhniúchán tiománaithe traenach.

³ Gníomhaireacht Iarnróid an Aontais Eorpaigh, Measúnú Tionchair Iomlán. Athbhreithniú OPE TSI, 24.10.2018.

Foinse: CIE.

Giorrúcháin

AS REGIO: Ard-Stiúrthóireacht an Bheartais Réigiúnaigh agus Uirbigh

AS MOVE: Ardstiúrthóireacht na Soghluaisteachta agus an Iompair

CC: Ciste Comhtháthaithe

CFAE: Conradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh

CFRE: Ciste Forbraíochta Réigiúnaí na hEorpa

CINEA: An Ghníomhaireacht Feidhmiúcháin Eorpach um an Aeráid, Bonneagar agus Comhshaol

ECFE: An Eagraíocht um Chomhar agus Forbairt Eacnamaíochta

ERTMS: An Córas Eorpach um Bainistiú Tráchtála Iarnróid

SCE: An tSaoráid um Chónascadh na hEorpa

TEN-T: Gréasán Tras-Eorpach Iompair

TEU: Aonad coibhéiseach fiche troigh

Gluais

Aistriú módúil: Aistriú ó mhodh iompair amháin go ceann eile.

An Comhaontú Glas don Eoraip: Straitéis fáis an Aontais arna glacadh in 2019, arb é is aidhm léi aeráidneodracht a bhaint amach don Aontas faoi 2050.

An Córas Eorpach um Bainistiú Tráchtála Iarnróid: Tionscnamh chun tacar aonair de chaighdeán uile-Aontais a thabhairt isteach le haghaidh córais rialaithe agus ceannais traenacha, agus idir-inoibritheacht trasteorann a áirithiú ar an gcaoi sin.

An prionsabal gurb é údar an truaillithe a íocfaidh as: Prionsabal a cheanglaíonn ar na daoine is cúis le truailliú, nó ar dóigh dóibh a bheith ina gcúis le truailliú, costas na mbeart a sheasamh chun é a chosc, a rialú nó a leigheas.

An Seimeastar Eorpach: Timthriall bliantúil a chuireann creat ar fáil maidir le comhordú bheartais eacnamaíocha Bhallstáit an Aontais agus maidir le faireachán a dhéanamh ar an dul chun cinn.

An tSaoráid Téarnaimh agus Athléimneachta: Sásra tacaíochta airgeadais an Aontais chun tionchar eacnamaíoch agus sóisialta phaindéim COVID-19 a mhaolú agus téarnamh a spreagadh, agus fós an claochlú glas agus digiteach a bheith á chur chun cinn.

An tSaoráid um Chónascadh na hEorpa: Ionstraim Eorpach a sholáthraíonn tacaíocht airgeadais chun bonneagar idirnasctha inbhuanaithe a chruthú san earnáil fuinnimh, san earnáil iompair agus in earnáil na teicneolaíochta faisnéise agus cumarsáide.

Bainistíocht chomhroinnte: Modh ina gcaitear buiséad an Aontais Eorpaigh trína ndéanann an Coimisiún tarmligeán chuig an mBallstát, murab ionann agus bainistíocht dhíreach, cé gurb é an Coimisiún féin a bheidh freagrach sa deireadh.

Bainistiú díreach: Bainistíocht ar chiste nó clár de chuid an Aontais ag an gCoimisiún amháin, i gcodarsnacht le bainistíocht chomhroinnte nó bainistíocht indíreach.

Ciste Comhtháthaithe: Ciste de chuid an Aontais ar mhaithe le héagsúlachtaí eacnamaíocha agus sóisialta a laghdú san Aontas Eorpach trí infheistíochtaí a chistiú sna Ballstáit ina bhfuil an t-ollioncam náisiúnta in aghaidh an áitritheora níos lú ná 90 % de mheán an Aontais.

Ciste Forbraíochta Réigiúnaí na hEorpa: Ciste de chuid an Aontais lena neartaítear comhtháthú eacnamaíoch agus sóisialta san Aontas trí infheistíochtaí a mhaoiniú lena laghdaítear míchothromaíochtaí idir réigiúin.

Clár oibríochtúil: An creat maidir le tionscadail chomhtháthaithe atá cistithe ag an Aontas a chur chun feidhme, ina léirítear na tosaíochtaí agus cuspóirí a leagtar síos i gcomhaontuithe comhpháirtíochta idir an Coimisiún agus Ballstáit aonair.

Comhaontú Comhpháirtíochta: Comhaontú idir an Coimisiún agus Ballstát nó tríú tír/tríú tíortha i gcomhthéacs clár caiteachais de chuid an Aontais, ina leagtar amach, mar shampla, pleananna straitéiseacha, tosaíochtaí infheistíochta nó na téarmaí le haghaidh cabhair thrádála nó forbartha a sholáthar.

Comhaontú Pháras: Comhordú idirnáisiúnta a síníodh in 2015 chun teorainn níos lú ná 2 C a chur le téamh domhanda agus gach iarracht é a chur síos go 1.5 C.

Digiteáil: An t-aistriú i dtreo teicneolaíocht dhigiteach agus faisnéis dhigitithe a ionchorprú agus a úsáid chun próisis agus cúraimí a dhéanamh níos simplí, níos sciobtha, níos éifeachtúla agus/nó níos barainní.

Faireachán: Dul chun cinn a bhreathnú agus a sheiceáil go córasach, i bpáirt trí tháscairí, i dtreo cuspóir a bhaint amach.

Meastóireacht *ex post*: Measúnú neamhspleách ar éifeachtacht, éifeachtúlacht, comhleanúnachas, ábharthacht agus breisluach Eorpach a mhéid a bhaineann le tionscadal nó clár atá tugtha chun críche.

Moladh tírshonrach: Treoraíocht bhliantúil a chuireann an Coimisiún faoi bhráid na Comhairle lena formheas agus ansin a eisíonn sé, mar chuid den Seimeastar Eorpach, chuig Ballstáit aonair maidir lena mbeartais mhaicreacnamaíocha, bhuiséadacha agus struchtúracha.

Oibreoir eacnamaíoch: Aon duine nádúrtha nó dlítheanach a sholáthraíonn táirge nó seirbhís mar mhalairt ar íocaíocht.

Rialachán na bhForálacha Coiteanna: Rialachán lena leagtar amach na rialacha is infheidhme maidir le gach ceann de Chistí Struchtúracha agus Infheistíochta na hEorpa, a bhfuil cúig cinn acu ann.

Státchabhair: Tacaíocht dhíreach nó indíreach ón rialtas do ghnólacht nó eagraíocht, lena dtugtar buntáiste dó thar a iomaitheoirí.

Tairbhí: Duine nádúrtha nó dlítheanach a fhaigheann deontas nó iasacht ó bhuiséad an Aontais Eorpaigh.

Údarás bainistíochta: An t-údarás náisiúnta, réigiúnach nó áitiúil (poiblí nó príobháideach) atá ainmnithe ag Ballstát chun clár atá maoinithe ag an Aontas a bhainistiú.

Freagraí ón gCoimisiún

<https://www.eca.europa.eu/ga/Pages/DocItem.aspx?did=63659>

Amlíne

<https://www.eca.europa.eu/ga/Pages/DocItem.aspx?did=63659>

An fhoireann iniúcháireachta

I dtuarascálacha speisialta Chúirt Iniúcháirí na hEorpa, leagtar amach torthaí a hiniúchtaí ar bheartais agus ar chláir an Aontais, nó ar thopaicí a bhaineann le bainistíocht ó réimsí buiséadacha ar leith. Roghnaíonn agus ceapann an Chúirt na cúraimí iniúcháireachta sin a mbeidh an tionchar is mó acu trí mhachnamh a dhéanamh ar na rioscaí don fheidhmíocht nó don chomhlíonadh, an leibhéal ioncaim nó caiteachais lena mbaineann, forbairtí atá ar na bacáin agus leas polaitiúil agus poiblí.

Is é Seomra Iniúchta II – Infheistíocht maidir le comhtháthú, fás agus cuimsiú, atá faoi cheannas Annemie Turtelboom (Comhalta den Chúirt), a rinne an t-iniúchadh feidhmíochta seo. Rinneadh an t-iniúchadh faoi stiúir Annemie Turtelboom (Comhalta den Chúirt), agus fuarthas tacaíocht ó na daoine seo a leanas: Paul Sime (Ceann na hOifige Príobháidí), Celil Ishik (Ataisé na hOifige Príobháidí), Marion Colonerus agus Niels-Erik Brokopp (Príomhbhainisteoirí), Guido Fara (Ceann Cúraim), Manja Ernst (Leas-Cheann Cúraim) agus Tomasz Kapera, Annabelle Miller agus Laurence Szwajkajzer (Iniúcháirí).



Ó chlé go deas: Marion Colonerus, Paul Sime, Manja Ernst, Tomasz Kapera, Annemie Turtelboom, Guido Fara, Niels-Erik Brokopp, Celil Ishik, Laurence Szwajkajzer.

CÓIPCHEART

© An tAontas Eorpach, 2023

Is i [gCinneadh Uimh. 6-2019 ó Chúirt Iniúchóirí na hEorpa](#) maidir leis an mbeartas sonraí oscailte agus athúsáid doiciméad a leagtar amach an beartas athúsáide atá ag Cúirt Iniúchóirí na hEorpa.

Mura léirítear a mhalairt (e.g. i bhfógraí cóipchirt aonair), déantar ábhar na Cúirte Iniúchóirí atá faoi úinéireacht an Aontais a cheadúnú faoi [cheadúnas Creative Commons – Sannadh 4.0 Idirnáisiúnta \(CC BY 4.0\)](#). Mar riail ghinearálta, dá bhrí sin, ceadáítear athúsáid ar choinníoll go dtugtar aitheantas cuí agus go léirítear aon athruithe. Ní fhéadfaidh aon duine a bhaineann athúsáid as ábhar na Cúirte Iniúchóirí an bhunbhrí ná an teachtaireacht a shaobhadh. Ní bheidh an Chúirt Iniúchóirí faoi dhliteanas i leith aon iarmhairt a bhaineann le hathúsáid.

Caithfear cead breise a fháil má léirítear daoine príobháideacha inaitheanta in ábhar ar leith, e.g. i bpictiúir d'fhoireann na Cúirte Iniúchóirí, nó má tá oibreacha tríú páirtí san áireamh.

I gcás ina bhfaightear an cead sin, déanfaidh sé an cead ginearálta thuasluaite a chur ar ceal agus tiocfaidh sé ina ionad, agus cuirfear in iúl go soiléir sa chead nua má tá aon srianta ag gabháil leis an úsáid.

Má táthar ag iarraidh ábhar nach leis an Aontas Eorpach é a úsáid nó a atáirgeadh, d'fhéadfadh sé go gcaithfí cead a lorg go díreach ó shealbhóirí an chóipchirt:

- Fíor 1 agus Tábla 6 – Deilbhíní: rinneadh na fíoracha sin a dhearadh ag úsáid acmhainní ó <https://flaticon.com>. © Freepik Company S.L. Gach ceart ar cosaint.

Maidir le bogearraí nó doiciméid atá cumhdaithe ag cearta maoiníochta tionsclaíche, amhail paitinní, trádhmharcanna, dearáí cláraithe, lógónna agus ainmneacha, tá siad eisiata ó bheartas athúsáide na Cúirte Iniúchóirí.

Tá naisc chuig suíomhanna gréasáin tríú páirtí le fáil ar Shuíomhanna Gréasáin an Aontais Eorpaigh atá san fhearann europa.eu. Ós rud é nach bhfuil aon smacht ag an gCúirt orthu sin, moltar duit a mbeartais phríobháideachais agus cóipchirt a léamh go cúramach.

Úsáid Lógó CIE

Ní fhéadtar lógó Chúirt Iniúchóirí na hEorpa a úsáid gan toiliú a fháil ó Chúirt Iniúchóirí na hEorpa roimh ré.

PDF	ISBN 978-92-847-9654-0	ISSN 2529-3370	doi:10.2865/645140	QJ-AB-23-007-GA-N
HTML	ISBN 978-92-847-9658-8	ISSN 2529-3370	doi:10.2865/785813	QJ-AB-23-007-GA-Q

Is éard atá i gceist le hiompar lastais idirmhódúil ná earraí a iompar in aon aonad lódála amháin (amhail coimeádán) trí úsáid a bhaint as meascán de mhodhanna iompair: bóthar, iarnród, uiscebhealaí nó aer. Is féidir leis láidreachtaí coibhneasta gach modh iompair a bharrfheabhsú ó thaobh solúbthachta, luais, costas agus feidhmíochta comhshaoil de. Do thréimhse 2014-2020, b'ionann an cistiú iomlán a bhí geallta ón Aontas le haghaidh tionscadail a thacaigh le hidirmhódúlacht agus thart ar € 1.1 billiún.

Shocraigh an Coimisiún spriocanna ag leibhéal an Aontais maidir le húsáid mhéadaithe iarnróid agus uiscebhealaí intíre. Bhí na spriocanna neamhréalaíoch agus bhí a spriocanna féin ag Ballstáit nach raibh ailínithe leo. Ar an iomlán, tháingamar ar an gconclúid nach bhfuil iompar lastais idirmhódúil in ann dul in iomaíocht ar bhonn cothrom le hiompar de bhóthar mar gheall ar bhacainní rialtachta agus bonneagair. Rinneamar roinnt moltaí maidir le héifeachtacht chistiú AE a mhéadú sa réimse sin.

Tuarascáil Speisialta ó Chúirt Iniúchóirí na hEorpa de bhun Airteagal 287(4), an dara fomhír, den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.



CÚIRT
INIÚCHÓIRÍ
NA hEORPA



Oifig Foilseachán
an Aontais Eorpaigh

EUROPEAN COURT OF AUDITORS
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Teil. +352 4398-1

Fiosrúcháin: eca.europa.eu/en/Pages/ContactForm.aspx
Suíomh gréasáin: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors