



## AERIOMPAR: RIALACHA MARGAIDH

Ó bunaíodh an Margadh Aonair Eitlíochta sna 1990idí déanacha athraíodh tionscal an aeriompair ó bhonn agus rannchuidigh sé sin go mór le fás láidir an aeriompair san Eoraip le fiche bliain anuas

### AN BUNÚS DLÍ

Airteagal 100(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

### CUSPÓIRÍ

Margadh aonair aeriompair a bhunú san Eoraip, feidhmiú cuí an mhargaidh sin a áirithiú, agus é a leathnú amach chuig tríú tíortha a mhéid is féidir.

### A BHFUIL BAINTE AMACH

Go stairiúil, d'fhorbair aeriompar faoi choimirce agus faoi rialú na n-údarás náisiúnta. San Eoraip, chiallaigh sé sin go raibh aerlínte náisiúnta monaplacha ann agus aerfoirt a bhí faoi úinéireacht/faoi bhainistiú poiblí. Dá réir sin, d'fhorbair an t-aeriompar idirnáisiúnta, atá bunaithe ar chomhaontuithe déthaobhacha idir na stáit — a bhfuil diansmacht acu go háirithe ar rochtain ar an margadh agus ar chórais úinéireachta na n-aerlínte. Thosaigh ilroinnt na margaí náisiúnta agus easnamh fíoriomaíochta san earnáil ag freagairt níos lú is níos lú d'ardú na gcaighdeán maireachtála agus don éileamh méadaitheach ar aeriompar a d'eascair uaidh sin. Ó lár na 1970idí amach, bhí gá leis an eitlíocht shibhialta a aistriú ó gheilleagar riartha chuig geilleagar margaidh. Dá bhrí sin, rinne an tAcht um Dhírialáil Aerlínte, 1978 léirscaoileadh iomlán ar mhargadh na Stát Aontaithe.

Tharla amhlaidh san Eoraip i gcaitheamh próiseas deich mbliana, leis an Ionstraim Eorpach Aonair, 1986 agus le tabhairt chun críche an mhargaidh inmheánaigh: diaidh ar ndiaidh, mar gheall ar roinnt sraitheanna de bhearta rialála AE thiontaigh na margaí náisiúnta cosanta eitlíochta ina mhargadh aonair iomaíoch don aeriompar (*de facto*, tá eitlíocht anois ar an gcéad modh iompair — agus a bheag nó a mhór an t-aon cheann — a bhaineann tairbhe iomlán as margadh aonair comhtháite). Go háirithe, a bhuí leis an gcéad (1987) phacáiste agus an dara (1990) 'pacáiste' tosaíodh ag scaoileadh na rialacha a rialaigh táillí agus acmhainneachtaí. In 1992, leis an tríú 'pacáiste' (eadhon tháinig Rialachán (CEE) Uimh. 2407/92, Uimh. 2408/92 agus Uimh. 2409/92 ón gComhairle in ionad Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle) baineadh gach srian tráchtála a bhí fágtha ar aerlínte Eorpacha ag feidhmiú in AE, agus ar an gcaoi sin bunaíodh 'Margadh Aonair Eitlíochta



Eorpach'. Leathnaíodh é sin amach níos déanaí chuig an Iorua, an Íoslainn agus an Eilvéis. D'fhéadfaí é a leathnú amach fiú níos mo chuig tíortha comharsanachta trí 'Chomhaontú um Limistéar Comhchoiteann Eitlíochta Eorpach', ar choinníoll go ndéanfadh na tíortha sin gach riail ábhartha AE a chur chun feidhme diaidh ar ndiaidh — rud nach bhfuil tarlaithe fós<sup>[1]</sup>.

Chuir an 'tríú pacáiste' 'Aerlínte an Chomhphobail' in ionad aerlínte náisiúnta, agus bhunaigh sé an bunphrionsabal gur féidir le haon aerlíne sa Chomhphobal táillí do phaisinéirí agus do lastas a shocrú de réir mar a theastaíonn uathu agus is féidir leo rochtain a fháil ar aon aerbhealach in AE gan aon cheadúnas ná údarú a fháil (ach amháin i gcás aerbhealaí áirithe ar féidir leis na Ballstáit oibleagáidí seirbhíse poiblí a fhorchur ina leith, faoi réir coinníollacha agus ar feadh tréimhse theoranta ama).

Sa 'tríú pacáiste' leagadh síos freisin ceanglais a gcaithfidh aerlínte an Chomhphobail a chomhlíonadh chun oibríochtaí a thosú nó leanúint de na hoibríochtaí sin, go príomha:

1. Beidh siad faoi úinéireacht na mBallstát agus/nó faoi úinéireacht náisiúnach sna Ballstáit, agus á rialú go héifeachtach acu, agus beidh a bpríomháit ghnó lonnaithe sa Bhallstát.
2. Beidh a staid airgeadais fabhrach. Beidh árachas cuí acu chun aon dliteanas a d'fhéadfadh eascairt ó thimpistí a chumhdach.
3. Beidh an cumas agus an t-eagrúchán gairmiúil acu chun sábháilteacht na n-oibríochtaí a áirithiú i gcomhréir leis na rialacháin atá i bhfeidhm. Beidh fianaise ann den chumas sin i bhfoirm 'teastas aeroibreora'.

Go comhuaineach le bunú an Mhargaidh Aonair Eitlíochta, glacadh rialacha comhchoiteanna chun feidhmiú cuí an mhargaidh sin a áirithiú, a éilíonn, go háirithe, (1) cothrom iomaíochta agus (2) leibhéal ard agus aonfhoirmeach de chosaint do phaisinéirí.

Chun go mbeadh cothrom iomaíochta ann, tá feidhm ag an reachtaíocht maidir le Státchabhair (cumaisc, comhghuaillíochtaí, praghas-socrú, etc.) i leith na hearnála aeriompair. This was not obvious since major public recapitalisations of airlines were rather common until the mid-1990s. I gcaitheamh na mblianta, áfach, bhí ag teip ar na treoirlínte ón gCoimisiún a raibh mar aidhm leo measúnú a dhéanamh ar chistiú poiblí na hearnála fanacht bord ar bhord leis an timpeallacht reatha sa mhargadh, sa mhéid gur imigh siad siar chomh fada le 1994 (aerlínte) agus 2005 (aerfoirt agus cúnamh tosaigh d'aerlínte ag eitilt ó aerfoirt réigiúnacha). Dá bhrí sin, cuireadh cinn nua ina n-ionad in earrach 2014.

Áirithíonn rialacha AE go dtugtar na cearta agus na deiseanna céanna ó thaobh rochtain a fháil ar sheirbhísí atá bainteach le haeriompar do gach iompróir, idir Eorpach agus neamh-Eorpach. D'fhéadfadh nach amhlaidh an cás, áfach, i dtríú dtíortha áirithe ina bhféadfadh cleachtais agus fóirdheontais idirdhealaitheacha buntáistí iomaíocha éagóracha a chruthú d'aerlínte ó na tríú tíortha sin. Sa teachtaireacht uaidh faoi Straitéis Eitlíochta don Eoraip an 7 Nollaig 2015 (COM(2015)0598), chuir an Coimisiún in iúl go bhfuil sé beartaithe aige éifeachtacht Rialachán (CE) Uimh. 868/2004 a mheas chun go

---

[1] Staidéar dar teideal '[Overview of the air services agreements concluded by the EU](#)' (Parlaimint na hEorpa, 2013) tá anailís ar fáil ar inneachar agus ar thoradh na gcomhaontuithe sin.



ndéanfaí é a athbhreithniú nó ionstraim níos éifeachtaí a chur ina áit lena n-áiritheofaí dálaí iomaíochta córa idir na haerlínte uile agus dá bhrí sin dhéanfaí nascacht chuig an Aontas agus uaidh a chosaint. Ina dhiaidh sin, i mí an Mheithimh 2017 foilsíodh togra le haghaidh rialachán maidir le cosaint na hiomaíochta san aeriompar, lena n-aisghairtear Rialachán (CE) Uimh. 868/2004.

Áirithítear rochtain chóir ar aerfoirt agus ar sheirbhísí aerfoirt le Rialachán (CEE) Uimh. 95/93, lena ndéantar foráil maidir le 'sealanna' (i.e. an cead maidir le tuirlingt nó éirí de thalamh ar dháta ar leith ag am ar leith) ag aerfoirt phlódaíthe a leithdháileadh ar aerlínte ar bhealach cothrom, neamh-idirdhealaitheach agus trédhearcach trí 'comhordaitheoir sealanna atá ina chomhordaitheoir neamhspleách. Cuireann an córas leithdháilte sealanna sin cosc, áfach, ar an úsáid is fearr a bhaint as acmhainneacht an aerfoirt<sup>[2]</sup>. Dá bharr sin, mhol an Coimisiún in 2011 go ndéanfaí roinnt leasuithe ar Rialachán 95/93 chun feabhas a chur ar éifeachtúlacht an chórais, ach go nuige seo níor thángthas as aon chomhaontú idir an dá reachtóir sin. Le Treoir 96/67/CE osclaíodh diaidh ar ndiaidh don iomaíocht na seirbhísí láimhseála ar an talamh (i.e. na seirbhísí arna soláthar d'aerlínte ag aerfoirt, amhail láimhseáil paisinéirí agus bagáiste, breoslú agus glanadh an aerárthaigh, etc.). Níor fhorhmeas an reachtóir togra eile ón gCoimisiún ón mbliain 2011 chun an margadh sin ag na haerfoirt Eorpacha is mó a oscailt tuilleadh agus tharraing an Coimisiún siar an togra in 2014. De bhreis air sin, leagtar síos le Treoir 2009/12/CE na bunphrionsabail maidir le muirir aerfoirt a ghearradh ar aerlínte le haghaidh úsáid saoráidí agus seirbhísí aerfoirt. Níor chuir sé sin cosc, áfach, le díospóidí idir aerfoirt agus aerlínte a bheith ag dul i líonmhaireacht.

Chun rochtain chóir ar na gréasáin dáileacháin a áirithiú agus chun cosc a chur orthu dul i bhfeidhm ar rogha an tomhaltóra, bhí rialacha comhchoiteanna i bhfeidhm ó 1989 i leith. Déanann siad foráil maidir le Córais Áirithinte ar Ríomhairí nó CRSanna (a fheidhmíonn mar 'idirghabhálaithe teicniúla' idir na haerlínte agus na gníomhairí taistil) go ndéanfaidh siad seirbhísí gach aerlíne a chur ar taispeáint ar bhealach neamh-idirdhealaitheach ar scáileáin ríomhaire na ngníomhaireachtaí taistil (Rialachán (CE) 80/2009). Tá laghdú ag teacht ar ról na CRSanna, áfach, sa mhéid go bhfuil dáileadh ar líne níos mó is níos mó in úsáid, lena n-áirítear ag suíomhanna gréasáin na n-aerlínte.

(Ní miste a lua go raibh sé mar aidhm le Rialachán (CE) Uimh. 868/2004 déileáil le hiomaíocht éagórach ó aerlínte eachtracha). Bhí sé dodhéanta an ionstraim sin a chur i bhfeidhm, áfach. In 2017, chuir an Coimisiún síos sásra nua chun a áirithiú go mbeadh iomaíocht chóir ann idir aerlínte AE agus aerlínte eachtracha ([COM\(2017\)0289](#)) agus tá an togra sin á phlé faoi láthair).

Chun paisinéirí agus aerárthaí a chosaint agus chun leibhéal ard agus aonfhoirmeach sábháilteachta a áirithiú ar fud AE, ionadaíodh rialacha sábháilteachta náisiúnta le rialacha sábháilteachta comhchoiteanna a ndearnadh leathnú amach orthu diaidh ar ndiaidh chuig an slabhra iomlán aeriompair. Lena chois sin, bunaíodh Gníomhaireacht Sábháilteachta Eitlíochta na hEorpa a ullmhaíonn rialacha, i measc nithe eile<sup>[3]</sup>.

---

[2]Féadfaidh aerlínte 'tearcúsáid' a bhaint as a sealanna chun nach mbeidh orthu iad a thabhairt ar ais le cur isteach sa 'chomhthiomsú sealanna' le go ndéanfaí iad a athdháileadh ar a n-iomaitheoirí. Is díol suntais é in 2016, go raibh 90 aerfort comhordaithe (i.e. 'le sealanna') ag AE, cé nach raibh ach dhá aerfort dá leithéid sna Stáit Aontaithe. Féach go háirithe '[Airport slots and aircraft size at EU airports](#)' (Parlaimint na hEorpa, 2016).

[3]Déileálann Bileog Eolais [3.4.9](#) le sábháilteacht san eitlíocht shibhialta.



Rinneadh comhchuibhiú freisin ar cheanglais slándála ag gach aerfort AE chun cosaint níos fearr i gcoinne gníomhartha mailíseacha i gcoinne aerárthaí agus a bpaisinéirí agus a bhfoirne (is fiú a lua, áfach, go bhforchoimeádann na Ballstáit an ceart bearta níos déine slándála a chur i bhfeidhm<sup>[4]</sup>). Thairis sin, tá sé mar aidhm le rialacha comhchoiteanna (Rialachán (CE) Uimh. 261/2004) chun cearta paisinéirí a chosaint a áirithiú go bhfaighidh paisinéirí ar a laghad íosleibhéal cúnamh i gcás ina bhfuil moilleanna tromchúiseacha ann nó eitiltí curtha ar ceal. Tá foráil sna rialacha maidir le scéimeanna cúitimh freisin. Tá sé deacair iad a chur i bhfeidhm, áfach, agus is minic a eascraíonn cásanna cúirte uathu<sup>[5]</sup>. I mí an Mhárta 2013, thíolaic an Coimisiún togra nua lenar leasaíodh Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ([COM\(2013\)0130](#)) d'fhonn feabhas breise a chur ar fhorfheidhmiú rialacha AE trí shoiléiriú a dhéanamh ar chroíphrionsabail agus ar chearta intuigthe paisinéirí, as ar eascair a lán díospóirí idir aerlínte agus paisinéirí san am atá caite. Tá an próiseas comhchinnteoireachta fós ar siúl agus tá réiteach deiridh fós le comhaontú idir an Pharlaimint agus an Chomhairle.

Tar éis fiche bliain ó theacht i bhfeidhm an 'tríú pacáiste' sin, d'fhéadfaí fós féin feabhas a chur ar fheidhmiú an Mhargaidh Aonair Eitlíochta, mar a léiríonn na fachtóirí seo a leanas: lochtanna ar an gcóras leithdháilte sealanna; an fíoras nach bhfuil ach iompróir amháin (60%) nó dhá iompróir (20%) ag freastal ar fhormhór mór (80%) na n-aerbhealaí a imíonn ó aerfoirt AE; na deacrachtaí airgeadais a bhfuil ar roinnt aerlínte agus roinnt aerfort tánaisteach aghaidh a thabhairt orthu; nó an mhaoirseacht chasta ar aerlínte atá i bhfeidhm anois i roinnt de na Ballstáit.

Mar sin féin, táthar tar éis an príomhchuspóir a bhaint amach ina iomláine: ó 1995 go dtí 2014, cé nár ardaigh líon na gciliméadar in aghaidh an phaisinéara laistigh de AE-28 ach faoi isteach is amach le 23%, d'ardaigh sé faoi tuairim is 74% don aeriompar. Don tréimhse chéanna, d'ardaigh sciar na heitlíochta d'iompar iomlán paisinéirí ó 6.5% go dtí 9.2%, atá ar an bhfás is fearr as measc na modhanna iompair go léir in AE.

## RÓL PHARLAIMINT NA HEORPA

I dtuarascálacha iomadúla, agus go háirithe ina rún ón 14 Feabhra 1995 dar teideal 'The way forward for civil aviation in Europe', leag an Pharlaimint béim ar an ngá le comhbheartas maidir le haeriompar ionas go mbeadh iomaíocht níos fearr agus níos córa ann i measc aerlínte. Mar sin, bhí tacaíocht leanúnach ann ón bParlaimint do bhunú agus d'fheidhmiú ceart an Mhargaidh Aonair Eitlíochta.

Agus an méid sin á dhéanamh aici, chuir an Pharlaimint i bhfios go láidir go mbeadh gá le léirscaoileadh an aeriompair a chur chun feidhme go cáiríseach agus diaidh ar dhiaidh agus go mbeadh gá le cothromaíocht a bhaint amach idir leasanna na dtomhaltóirí agus leasanna an tionscail araon.

Dá bhrí sin, le breis is fiche cúig bliain phléadáil an Pharlaimint ar son iomaíocht chóir, sábháilteacht eitlíochta, cáilíocht seirbhíse agus cearta paisinéirí, agus chosain sí dálaí oibre pearsanra aerlínte, chomh maith leis an gcomhshaol. Mar shampla, is í

---

[4]Déileáilann Bileog Eolais [3.4.7](#) le slándáil san eitlíocht shibhialta. Is achoimre chuimsitheach é 'The EU regulatory framework applicable to civil aviation security' (Parlaimint na hEorpa, 2013) ar reachtaíocht AE maidir le slándáil eitlíochta.

[5]Déileáilann Bileog Eolais [2.2.3](#) le cearta paisinéirí. I mí an Mheithimh 2016, chun na rialacha i bhfeidhm a shoiléiriú, ghlac an Coimisiún sraith treoirínte bunaithe ar chásdlí.



an Pharlaimint, ó thús an phróisis léirscaoilte, a d'iarr go mbeadh critéir ann a rialódh Státchabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte agus go nglacfaí rialacha comhchoiteanna maidir le láimhseáil ar an talamh, muirir aerfoirt agus cearta paisinéirí.

Léiríodh an 'dearcadh cothromaithe' sin i leith léirscaoileadh an aeriompair athuair nuair a leasaigh an Pharlaimint, ar an gcéad léamh go mór an togra ón gCoimisiún ó 2011 maidir le sealanna agus seirbhísí láimhseála ar an talamh ag aerfoirt AE.

I dtuarascáil a foilsíodh le déanaí, an 20 Márta 2018, maidir le coimirciú iomaíocht an aeriompair, chuir an Pharlaimint in iúl gur thacaigh sí leis an togra ón gCoimisiún a bhfuil mar aidhm leis aerlínte an Aontais a chosaint ar chleachtais éagóracha ag aerlínte ó thríú tíortha. An phríomhspríoc atá aici ná go mbeadh ionstraim Aontais ann atá praiticiúil, éifeachtach agus éasca le húsáid a bheadh ina dhíspreagadh nó a bhfuil in ann aon díobháil a fhritháireamh a eascródh ó Státchabhair nó ó iompraíocht éagóra ag gníomhaithe eitlíochta lasmuigh de AE. Le leasuithe breise ó FPE giorraíodh tréimhse ama an imscrúdaithe faoi stiúir an Choimisiúin, arna iarraidh sin ag aerlínte AE nó ag Ballstáit AE a dtéann na cleachtais sin i bhfeidhm orthu, agus tugadh isteach coincheap na 'mbeart sealadach sásaimh', a d'fhéadfaí a chur i bhfeidhm i gcásanna práinneacha chun nach dtiontódh bagairt díobhála ina fíordhamáiste. D'éiligh an Pharlaimint freisin go dtabharfaí isteach 'tástáil leasa Aontais', ar chríochnú an imscrúdaithe, chun a bheith deimhin de nach ndéanfadh frithbhearta arna nglacadh ag AE díobháil dá nascacht nó dá staid shocheachnamaíoch. Tá an chaibidlíocht idir-institiúideach maidir leis an rialachán sin fós idir lámha.

Cinntí gaolmhara ó Pharlaimint na hEorpa:

- Rún an 14 Feabhra 1995 maidir leis an teachtaireacht ón gCoimisiún faoin mbealach chun cinn le haghaidh eitlíocht shibhialta san Eoraip ([IO C 56, 6.3.1995, lch. 12](#)).
- Rún reachtach an 11 Iúil 2007 maidir leis an togra le haghaidh rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le rialacha comhchoiteanna le haghaidh oibriú seirbhísí aeriompair sa Chomhphobal ([IO C 175E, 10.7.2008, lch. 371](#)).
- Rún reachtach an 12 Nollaig 2012 maidir leis an togra le haghaidh rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le rialacha comhchoiteanna le haghaidh leithdháileadh sealanna ag aerfoirt AE ([OJ C 434, 23.12.2015, p. 217](#)).
- Rún reachtach an 16 Aibreán 2013 maidir leis an togra le haghaidh rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le seirbhísí láimhseála ar an talamh ag aerfoirt Aontais agus lena n-aisghairtear Treoir 96/67/CE ([IO C 45, 5.2.2016, lch. 120](#)).
- Rún reachtach an 5 Feabhra 2014 maidir leis an togra le haghaidh rialachán ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 lena mbunaítear comhrialacha maidir le cúiteamh agus cúnamh do phaisinéirí i gcás nach gceadófar dóibh bordáil agus i gcás ina gcuirfear eitiltí ar ceal nó i gcás ina gcuirfear moill fhada orthu agus Rialachán (CE) Uimh. 2027/97 maidir le dliteanas aeriompróra i ndáil le hiompar paisinéirí agus a gcuid bagáiste d'aer ([IO C 93, 24.3.2017, lch. 336](#)).



Esteban Coito  
04/2019

