



IOMPAR DE BHÓTHAR: COMHCHUIBHIÚ NA REACHTAÍOCHTA

Ní féidir margadh Eorpach aonair a chruthú don iompar de bhóthar gan comhchuibhiú a dhéanamh ar na forálacha dlí is ábhartha atá i bhfeidhm faoi láthair sna Ballstáit. Is de chineál fioscach, teicniúil, riaracháin agus sóisialta iad na bearta arna nglacadh ag AE.

AN BUNÚS DLÍ AGUS CUSPÓIRÍ

Teideal VI de Chonradh Liospóin, agus go háirithe Airteagal 91 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (CFAE). Tá gá le comhchuibhiú ar na forálacha dlí ábhartha sna Ballstáit do chomhbheartas iompair de bhóthar a dhéanann coimirciú ar choinníollacha córa comórtais agus a ráthaíonn an tsaoirse chun seirbhísí a sholáthar. Baineann sé seo ní hamháin le cánachas (CBL, cánacha feithicle agus cánacha breosla) agus Státchabhair, ach le sonraíochtaí teicniúla (toisí agus meáchan údaraithe uasta), forálacha sóisialta agus bearta chun an comhshaol a chosaint freisin.

A BHFUIL BAINTE AMACH

A. Comhchuibhiú cánach agus teicniúil

1. Córas dleachta máil agus muirir ar bhonneagair

An 8 Iúil 2008, thíolaic an Coimisiún Eorpach pacáiste tionscnamh chun iompar a dhéanamh níos glaise ([an Pacáiste um 'Iompar a Ghlasú'](#)), a chuir samhail thrédhearcach agus infheidhme go ginearálta ar fáil chun gach costas seachtrach a ríomh, lena n-áirítear costais a bhaineann leis an gcomhshaol, le torann, le plódú agus le cúrsaí sláinte. Bhí sé ina bhonn leis na ríomhanna muirear bonneagair i gcomhthéacs an athbhreithnithe ar [Threoir 1999/62/CE](#) an 17 Meitheamh 1999 (ar a dtugtar an Treoir maidir leis an 'Eoraifínéad' freisin) agus mar shamhail do straitéis maidir le cur i bhfeidhm an mhúnla seo de réir a chéile i ngach modh iompair.

Tá an Treoir maidir leis an 'Eoraifínéad' fós ina pointe tagartha maidir le costais bhonneagair a ghearradh ar ghnóthais iompair. Rinneadh í a leasú le [Treoir 2006/38/CE](#) an 17 Bealtaine 2006 agus le [Treoir 2011/76/AE](#) an 27 Meán Fómhair 2011. Tá an Treoir maidir leis an 'Eoraifínéad' bunaithe ar an bprionsabal gurb é údar an truailithe a íocfaidh as agus inmheánú ar chostais sheachtracha iompar de bhóthar. Tá sé mar aidhm léi a áirithiú go léirítear costais an bhonneagair a úsáideann feithiclí earraí troma sna muirir.



Mar chuid do chlár oibre reachtach an Choimisiúin dar teideal ‘An Eoraip ag Gluaiseacht’, a foilsíodh an 31 Bealtaine 2017, tá dhá thogra nua leagtha síos anois i ndáil le modhnú ar an Treoir maidir leis an ‘Eoraifínéad’: togra le haghaidh treoir ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear Treoir 1999/62/CE maidir le muirir a ghearradh ar fheithiclí earraí troma as leas a bhaint as bonneagair áirithe (faoin COD — gnáthnós imeachta reachtach ([COM\(2017\)0275](#))) agus togra le haghaidh treoir ón gComhairle lena leasaítear Treoir 1999/62/CE maidir le muirir a ghearradh ar fheithiclí earraí troma as leas a bhaint as bonneagair áirithe, i dtaca le forálacha áirithe maidir le cánachas feithiclí (faoin CNS — nós imeachta comhairliúcháin ([COM\(2017\)0276](#))).

Ítim eile a cuireadh san áireamh freisin i gclár oibre reachtach 2017 dar teideal ‘An Eoraip ag Gluaiseacht’, ná togra le haghaidh Treoir ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le hidir-inoibritheacht na gcóras leictreonach dolaí bóthair agus lena n-éascaítear malartú trasteorann faisnéise faoi neamhíocaíocht táillí bóthair san Aontas ([COM\(2017\)0280](#)). Tar éis nós imeachta na comhchinnteoireachta a thabhairt chun críche, formheasadh an togra agus foilsíodh ina dhiaidh sin in Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh é mar [Threoir 2019/520/AE](#).

2. Caighdeáin feidhmíochta maidir le hastaíochtaí

Le [Rialachán \(CE\) Uimh. 443/2009](#) agus [Rialachán \(AE\) Uimh. 510/2011](#) socraíodh caighdeáin feidhmíochta maidir le hastaíochtaí do ghluaisteáin nua paisinéirí agus d’fheithiclí tráchtála éadroma nua mar chuid de chur chuige comhtháite chun astaíochtaí CO₂ a laghdú. Ansin leasaíodh na rialacháin sin le [Rialachán \(AE\) Uimh. 333/2014](#) an 11 Márta 2014 lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 443/2009 maidir le rialacha mionsonraithe a shainiú chun sprioc 2020 a bhaint amach i ndáil le hastaíochtaí CO₂ ó ghluaisteáin nua phaisinéirí a laghdú agus le [Rialachán \(AE\) Uimh. 253/2014](#) an 26 Feabhra 2014 lena leasaítear Rialachán AE Uimh. 510/2011 maidir le rialacha mionsonraithe a shainiú chun sprioc 2020 a bhaint amach i ndáil le hastaíochtaí CO₂ ó fheithiclí tráchtála éadroma nua.

Tá sé mar aidhm ag togra nua i ndáil le caighdeáin feidhmíochta maidir le hastaíochtaí do ghluaisteáin nua paisinéirí agus d’fheithiclí tráchtála éadroma nua ([COM\(2017\)0676](#)) lena leasaítear Rialachán (CE) Uimh. 715/2007 (athmhúnlú) lena n-aisghairtear Rialachán (CE) Uimh. 443/2009 [2007/0297\(COD\)](#) agus lena n-aisghairtear Rialachán (AE) Uimh. 510/2011 [2009/0173\(COD\)](#) spriocanna maidir le laghdú astaíochtaí a shocrú do 2025 agus 2030. Tá an próiseas comhchinnteoireachta curtha i gcrích anois agus formheasadh an gníomh. Foilsíodh an gníomh críochnaitheach san Iris Oifigiúil i mí Aibreáin 2019 ([2017/0293/COD](#)).

3. Toisí agus meáchan údaraithe uasta

Is í [Treoir 96/53/CE](#) an 25 Iúil 1996 lena leagtar síos toisí agus meáchan údaraithe uasta d’fheithiclí náisiúnta agus idirnáisiúnta an téacs tagartha a úsáidtear chun toisí uasta na bhfeithiclí earraí troma a bhíonn i gcúrsaíocht idir na Ballstáit a shocrú. Ach le hAirteagal 4 den treoir, deonaítear roinnt maoluithe náisiúnta, áfach: Féadfaidh na Ballstáit cead a thabhairt d’fheithiclí a sháraíonn na teorainneacha dá dtagraítear san iarscríbhinn den treoir (18.75 m agus 40 t) oibríochtaí iompair a chur i gcrích a mheastar nach bhfuil tionchar suntasach acu ar iomaíocht idirnáisiúnta san earnáil iompair (mar



shampla, oibríochtaí a bhaineann le lománaíocht agus tionscail na foraoiseachta). Ní mór do na Ballstáit an Coimisiún a chur ar an eolas maidir leis na bearta atá déanta, agus ansin eiseoidh sé maoluithe.

Cuireadh dlús leis an treoir sin agus leasaíodh í le [Treoir 97/27/CE](#) an 22 Iúil 1997 (a aisghaireadh ansin le Rialachán (CE) Uimh. 661/2009 an 13 Iúil 2009) agus le [Treoir 2002/7/CE](#) an 18 Feabhra 2002, a raibh sé mar aidhm léi comhchuibhiú a dhéanamh ar thoisí uasta na mbusanna chun saorchúrsaíocht a chumasú laistigh de AE agus, go háirithe, lena áirithiú go n-oibríonn oibríochtaí cabatáiste d'iompar paisinéirí go héifeachtúil.

Le [Treoir \(AE\) 2015/719](#) an 29 Aibreán 2015 leasaíodh Treoir 96/53/CE agus leagadh síos forálacha maidir le toisí údaraithe uasta sa trácht náisiúnta agus idirnáisiúnta agus an meáchan údaraithe uasta sa trácht idirnáisiúnta le haghaidh feithiclí áirithe bóthair ag cúrsaíocht laistigh de AE.

Le déanaí, thólaic an Coimisiún togra le haghaidh cinneadh ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([COM\(2018\)0275](#)) chun leasú a dhéanamh ar Threoir 96/53/CE maidir leis an teorainn ama ar chur chun feidhme na rialacha speisialta maidir le huasfhad i gcás cábán a sheachadann feidhmíocht aeridinimiciúil, éifeachtúlacht fuinnimh agus feidhmíocht sábháilteachta níos fearr. I mí an Mhárta 2019, ghlac an Pharlaimint a seasamh ar an gcéad léamh. Foilsíodh an gníomh críochnaitheach san Iris Oifigiúil i mí an Mheithimh 2019 ([2018/0130/COD](#)).

B. Comhchuibhiú riaracháin

1. Oibleagáidí dlíthiúla do thiománaithe

Le [Treoir 91/439/CEE](#) an 29 Iúil 1991 maidir le ceadúnais tiomána rinneadh comhchuibhiú ar fhormáid ceadúnas agus catagóirí feithiclí, tugadh isteach prionsabal an aitheantais fhrithpháirtigh agus leagadh síos buncheanglais maidir le sláinte agus inniúlacht. Le [Treoir 96/47/CE](#) an 23 Iúil rinneadh foráil d'fhormáid mhalartach cárta creidmheasa do cheadúnais tiomána. Leis an tríú treoir maidir le ceadúnais tiomána ([Treoir 2006/126/CE](#) an 20 Nollaig 2006, lena n-aisghairtear Treoir 91/439/CEE) rinneadh an formáid cárta creidmheasa éigeantach do gach ceadúnas arna eisiúint in AE ón 19 Eanáir 2013 ar aghaidh. De bhreis air sin, ní mór gach ceadúnas páipéir atá in úsáid a athrú go dtí an formáid nua cárta creidmheasa nuair a dhéantar iad a athnuachan nó faoi 2033 ar a dhéanaí. Beidh gach ceadúnas nua bailí ar feadh tréimhse socraithe (ó 10 mbliana go 15 bliana do ghluaisrothair agus gluaiстеáin, ag brath ar an tír, agus 5 bliana do leoraithe agus busanna) agus beidh siad bailí ar fud AE. Tá sé i gceist leis an gcomhchuibhiú na cuspóirí seo a leanas a bhaint amach: calaois a chomhrac, turasóireacht maidir le ceadúnais tiomána a laghdú, saorchúrsaíocht a ráthú agus sábháilteacht bóithre a fheabhsú.

An 1 Feabhra 2017, d'fhoilsigh an Coimisiún togra le haghaidh Treoir (AE) 2018/645 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear Treoir 2003/59/CE maidir le cáiliú tosaigh agus le hoiliúint thréimhsiúil tiománaithe feithiclí áirithe bóthair i gcomhair iompar earraí nó paisinéirí agus Treoir 2006/126/CE maidir le ceadúnais tiomána ([COM\(2017\)0047](#)). Foilsíodh an Treoir san [Iris Oifigiúil](#) an 2 Bealtaine 2018.



Ón 4 Nollaig 2011 ar aghaidh, tá fianú tiománaí faoi rialú [Rialachán \(CE\) Uimh. 1072/2009](#) an 21 Deireadh Fómhair 2009 maidir le rialacha comhchoiteanna le haghaidh rochtain ar an margadh idirnáisiúnta iompair earraí de bhóthar. Tagann an reachtaíocht sin in ionad [Rialachán \(CE\) Uimh. 484/2002](#) lena leasaítear na Rialacháin ón gComhairle ([CEE](#)) Uimh. 881/92 agus ([CEE](#)) Uimh 3118/93. Is doiciméad aonfhoirmeach é an fianú tiománaí a dheimhníonn go bhfuil tiománaí na feithicle atá i mbun oibríochtaí iompair earraí idir Ballstáit fostaithe go dleathach ag an oibreoir iompair AE lena mbaineann sa Bhallstáit ina bhfuil an t-oibreoir bunaithe, nó go bhfuil an tiománaí curtha ar fáil go dleathach don oibreoir sin.

2. Clárúchán feithiclí

Le [Treoir 1999/37/CE](#) an 29 Aibreán 1999 (arna leasú le [Treoir 2003/127/CE](#) agus arís le [Treoir 2014/46/AE](#), a áirítear sa Phacáiste Ródacmhainneachta) déantar comhchuíbhíú ar dhoiciméid chlárúcháin feithiclí agus simplítear na seiceálacha maidir le húinéireacht agus aistrithe idir cónaithigh ó dhá Bhallstáit éagsúla. Faoi [Rialachán \(CE\) Uimh. 2411/98](#) an 3 Samhain 1998 (maidir le haitheantas sa trácht laistigh den chomhphobal i ndáil le suaitheantas an Bhallstáit inar cláraíodh mótarfeithiclí agus a leantóirí) tá sé éigeantach go léireofaí bratach Eorpach aisfhrithchaiteach ar na huimhirphlátaí agus go mbeadh suaitheantais an Bhallstáit greamaithe ar an taobh clé den uimhirphláta.

C. Comhchuíbhíú sóisialta maidir le ham oibre, tréimhsí tiomána agus tréimhsí scíthe.

Eisiadh earnáil an iompair ó raon feidhme i [dTreoir 93/104/CE](#) an 23 Samhain 1993 i dtaca le gnéithe ar leith d'eagrúchán uaireanta oibre. Tá sé beartaithe le [Treoir 2002/15/CE](#) an 11 Márta 2002 maidir le heagrú ama oibre daoine atá i mbun gníomhaíochtaí soghluaiste iompair de bhóthar íoscheanglais a leagan síos i ndáil le ham oibre chun sláinte agus sábháilteacht tiománaithe a fheabhsú. Faoi treoir, is é 48 uair an chloig an meán-am oibre seachtainiúil. Féadfar é sin a mhéadú go 60 uair an chloig fad is nach sáraítear meán de 48 uair an chloig in aghaidh na seachtaine in aon tréimhse ceithre mhí. Leagtar síos rialacha maidir le huastréimhsí tiomána laethúla agus seachtainiúla, íos-sosanna agus tréimhsí scíthe laethúla agus seachtainiúla i [Rialachán \(CE\) 561/2006](#) an 15 Márta 2006 lena n-aisghairtear [Rialachán \(CEE\) 3820/85](#) an 20 Nollaig 1985. Tá feidhm ag an rialachán sin maidir le tiománaithe atá ag iompar earraí (feithiclí níos troime ná 3.5 tona) nó paisinéirí (feithiclí ag iompar níos mó ná naonúr). Thug sé isteach sosanna níos minice agus bearta seiceála agus pionóis feabhsaithe agus simplithe freisin. Le [Rialachán \(CE\) 561/2006](#) leasaíodh [Rialachán \(CEE\) 3821/83](#) an 20 Nollaig 1985 freisin agus rinneadh éigeantach an tacagraf digiteach. Ó tharla nach féidir crioscaíl a dhéanamh leis, déanann an tacagraf níos éasca é sárúithe ar reachtaíocht shóisialta AE a bhrath. Le [Treoir 2006/22/CE](#) an 15 Márta 2006 leagtar síos íoscheanglais maidir le cur chun feidhme na rialacháin a luadh roimhe seo agus sonraítear an t-íoslíon seiceálacha (ar a laghad 3% de na laethanta a d'oibrigh tiománaithe in 2010) atá le cur i gcrích ag na Ballstáit chun faireachán a dhéanamh ar chomhlíonadh na rialacha maidir le tréimhse tiomána, sosanna agus tréimhsí scíthe. Tá ceangal freisin ag [Rialachán \(CE\) 561/2006](#) le [Rialachán \(AE\) 165/2014](#) a rialaíonn na ceangail do thacagraif. Bhí súil, agus tacagraif dhigiteacha á



gcur in ionad tacagraif analógacha, go mbeadh sé níos éasca de réir a chéile méid níos mó sonraí a sheiceáil ar bhealach níos tapúla agus níos cruinne, agus go gcuirfí ar chumas na mBallstát níos mó seiceálacha a chur i gcrích dá bhrí sin. Mar chuid de phacáiste 2009 maidir le hiompar de bhóthar, rinne [Rialachán \(CE\) 1073/2009](#) leasú ar [Rialachán \(CE\) 561/2006](#), ag tabhairt isteach in athuair an 'riail 12 lá' faoinar féidir le tiománaithe cóiste, atá i mbun seirbhís ócáideach aonair paisinéara a chur ar fáil, a bheith ag obair ar feadh suas le 12 lá as a chéile (seachas uaslíon 6 lá) ar choinníoll gur seirbhís iompair ócáideach idirnáisiúnta atá i gceist agus go bhfuil ar a laghad tréimhse scíthe 24 uair an chloig amháin san áireamh. Ní cheadaítear an maolú ach amháin ar bhonn coinníollacha dochta, a choimeádann sábháilteacht ar bhóithre agus a chuireann ceangal ar thiománaithe tréimhsí scíthe seachtainiúla a thógáil díreach roimh agus i ndiaidh na seirbhíse. Cuirfear coinníollacha eile leis ón 1 Eanáir 2014 ar aghaidh: ní mór tacagraf digiteach a bheith san fheithicil agus i gcásanna ina n-oibríonn an tiománaí idir 22.00 agus 6.00, déanfar tréimhse oibre an tiománaí a laghdú trí uair an chloig nó beidh tiománaithe eile ar bord chun áit an tiománaí a thógáil. Comhlánaíonn reachtaíocht iompar de bhóthar amháil [Treoir 2002/15/CE](#) agus [Treoir 2006/22/CE](#) [Rialachán \(CE\) 561/2006](#), go háirithe maidir le ham oibre agus forghníomhú.

An 31 Bealtaine 2017, chuir an Coimisiún ar aghaidh a phacáiste reachtach 'An Eoraip ag Gluaiseacht', inar áiríodh togra le haghaidh rialacháin ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear [Rialachán \(CE\) Uimh. 561/2006](#) i dtaca le híoscheanglais maidir le huastréimhsí tiomána laethúla agus seachtainiúla, íos-sosanna agus tréimhsí scíthe laethúla agus seachtainiúla agus [Rialachán \(AE\) 165/2014](#) i dtaca le suíomh le tacagraif ([COM\(2017\)0277](#)). Mar chuid dá phacáiste 'An Eoraip ag Gluaiseacht' 2017, chuir an Coimisiún togra le haghaidh treoir ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear [Treoir 2006/22/CE](#) maidir le ceanglais forfheidhmiúcháin agus rialacha sonracha a leagan síos maidir le [Treoir 96/71/CE](#) agus [Treoir 2014/67/AE](#) maidir le tiománaithe a phostú san earnáil iompair de bhóthar ([COM\(2017\)0278](#)). In Aibreán 2019, ghlac an Pharlaimint cinneadh ar an gcéad léamh maidir leis an dá thogra. I mí Mheán Fómhair 2019, chinn a Coiste um Iompar agus um Thurasóireacht (TRAN) tús a chur le caibidlíochtaí idirinstiúideacha. I mí Eanáir 2020, d'fhormheas an Coiste an téacs a comhaontaíodh ag caibidlíochtaí idirinstiúideacha luath-chomhaontaithe ar an dara léamh ([2017/0121\(COD\)](#)).

RÓL PHARLAIMINT NA HEORPA

D'úsáid Parlaimint na hEorpa a cumhachtaí reachtacha chun tacú i bprionsabal, leis an gcuid is mó de na tograí ón gCoimisiún maidir le comhchuibhiú, agus béim á leagan aici ag an am céanna ar ghnéithe sonracha a bhfuil tábhacht ar leith ag baint leo dar léi. Nuair a cuireadh an t-athbhreithniú deireanach ar an 'Treoir maidir le hEoraifínéad' i gcrích, leag an Pharlaimint béim ar thábhacht na ngnéithe comhshaoil, agus mar thoradh air sin, ón dara leath de 2013 ar aghaidh is féidir na costais a bhaineann le truailliú torainn agus aeir a bheith san áireamh i bpraghasanna dola. Baineadh amach an toradh seo, a mheas an Pharlaimint a bheith ina bhunriachtanas chun cur i bhfeidhm an phrionsabail gurb é údar an truaillithe a íocfaidh as a áirithiú, a bhuíochas do thiomantas buanseasmhach Choiste TRAN. Ina [rún an 15 Márta 2017](#) maidir le formheas an Choimisiúin ar phlean athbhreithnithe na Gearmáine dola bóthair



a thabhairt isteach, chuir an Pharlaimint in iúl go bhfuil nós imeachta maidir le sárú ar bun faoi láthair i gcoinne na Gearmáine chun aghaidh a thabhairt ar idirdhealú indéreach bunaithe ar náisiúntacht, a sháraíonn dlí an Aontais agus bunphrionsabail na gConarthaí.

Ina [rún an 9 Meán Fómhair 2015](#) dar teideal 'Cur chun feidhme [Phaipéar Bán 2011 maidir le hlompar](#): an staid mar atá agus an bealach ar aghaidh i dtreo na soghluaisteachta inbhuanaithe', d'iarr an Pharlaimint ar an gCoimisiún bearta reachtacha breise a mholadh i roinnt de na réimsí a luaitear thuas. D'iarr sí go háirithe go ndéanfaí athbhreithniú ar an tríú Treoir maidir le Ceadúnais Tiomána ([Treoir 2006/126/CE](#)) chun neartú a dhéanamh ar na ceanglais maidir le ceadúnais tiomána a eisiúint agus oiliúint a chur ar thiománaithe, agus go ndéanfaí athbhreithniú ar [Threoir \(AE\) 2015/719](#) an 29 Aibreán 2015, lena leasaítear [Treoir 96/53/CE](#), maidir leis na toisí agus an meáchan údaraithe uasta sa trácht náisiúnta agus/nó idirnáisiúnta.

In ainneoin seicéalacha níos doichte maidir le tréimhsí tiomána agus scíthe a bheith bainte amach aici, déanann an Pharlaimint argóint go leanúnach i bhfabhar comhchuibhiú sóisialta éifeachtach in AE. Chuige sin, d'iarr an Pharlaimint ar an gCoimisiún, roimh dheireadh 2013, athbhreithniú a dhéanamh ar an gcreat rialála lena rialaítear tréimhsí tiomána agus scíthe in iompar paisinéirí agus earraí agus feabhas a chur ar chomhchuibhiú maidir le cur i bhfeidhm agus rialáil na rialacha. Sa tuarascáil maidir le Staid Mhargadh Iompair de Bhóthar an Aontais ([COM\(2014\)0222](#)), a glacadh an 14 Aibreán 2014, leagtar amach an fhorbairt ar an margadh iompair de bhóthar agus déantar cur síos ar an gné shóisialta den earnáil iompair de bhóthar.

An 16 Deireadh Fómhair 2017, réachtáil Coistí TRAN agus EMPL éisteacht phoiblí chomhpháirteach sa Pharlaimint maidir le coinníollacha oibre oibrithe taistil san iompar. Sa bhreis air sin, tá staidéar foilsithe ag Roinn Beartais um na Beartais Struchtúracha agus Chomhtháthaithe na Parlaiminte dar teideal '[Taighde do Choiste TRAN – Daoine a bhíonn ag iompar earraí de bhóthar in AE: Coinníollacha Sóisialta agus Oibre](#)', a dhéanann nuashonrú ar staidéar a cuireadh i gcrích in 2013. Déantar anailís ann ar an reachtaíocht shóisialta a bhaineann le tiománaithe gairmiúla atá gníomhach san earnáil iompair lastais de bhóthar agus ar na coinníollacha oibre atá acu. Déantar anailís ann ar an reachtaíocht shóisialta a bhaineann le tiománaithe gairmiúla atá gníomhach san earnáil iompair lastais de bhóthar agus ar na coinníollacha oibre atá acu. Dírionn sé ar na saincheistanna sóisialta bunúsacha a thagann chun cinn sa mhír iompair sin, lena n-áirítear tréimhsí tiomána, tréimhsí scíthe agus gnéithe praiticiúla a bhfuil tionchar díreach acu ar cháilíocht saoil na dtiománaithe, amhail scéimeanna fostaíochta agus leibhéil ioncaim.

[Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER](#)
02/2020

