EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

Käesolev ettepanek käsitleb uue määruse loomist alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks. Uue määrusega tühistatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta[1].

1.1. Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Liikuvus ja transport on olulised kõigile Euroopas elavatele inimestele ja Euroopa majandusele tervikuna. Inimeste ja kaupade vaba liikumine üle Euroopa Liidu sisepiiride on ELi ja selle ühtse turu üks põhivabadusi. Liikuvus toob Euroopa kodanikele ja ettevõtjatele palju sotsiaal-majanduslikke hüvesid, kuid avaldab ka keskkonnale üha suuremat mõju, sealhulgas suurenenud kasvuhoonegaaside heitkoguste ja kohaliku õhusaaste näol, mis kahjustab inimeste tervist ja heaolu.

Komisjon võttis 2019. aasta detsembris vastu teatise „Euroopa roheline kokkulepe“[2]. Euroopa rohelise kokkuleppega nõutakse transpordisektoris kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamist 90 % võrra. Eesmärk on, et EL saaks 2050. aastaks kliimaneutraalse majanduse, töötades samal ajal nullsaaste eesmärgi saavutamise nimel. Komisjon võttis 2020. aasta septembris vastu ettepaneku Euroopa kliimamääruse kohta, et vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aastaga ja viia Euroopa vastutustundlikule teele, et saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus[3]. Teatises „Euroopa 2030. aasta kliimaeesmärgi suurendamine“[4] rõhutatakse tervikliku lähenemisviisi olulisust ulatusliku ja kohaliku taristu kavandamisel ning vajadust võtta kasutusele alternatiivkütuste taristu, et toetada üleminekut peaaegu saastevabale autopargile 2050. aastaks. Nõukogu ja Euroopa Parlament jõudsid 21. aprillil 2021 Euroopa kliimamääruse suhtes esialgsele poliitilisele kokkuleppele.

Komisjon võttis 2020. aasta detsembris vastu teatise „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia“[5]. Strateegias pannakse alus sellele, kuidas ELi transpordisüsteem saaks sellist muutust saavutada, ning seab konkreetsed vahe-eesmärgid, et hoida transpordisüsteem teel aruka ja säästva tuleviku suunas. Transpordisektor sõltub endiselt suuresti fossiilkütustest. Kõigis transpordiliikides on esmatähtsaks eesmärgiks kõigi transpordiliikide säästvamaks muutmisel heiteta ja vähese heitega sõidukite, laevade ja lennukite ning taastuvkütuste ja vähese CO_2-heitega kütuste kasutuselevõtu edendamine.

Samal ajal kui üha rohkem võetakse kasutusele ja kasutatakse taastuvkütuseid ja vähese CO_2-heitega kütuseid, tuleb luua laadimis- ja tankimistaristu üldvõrk, et kõigi transpordiliikide puhul oleks võimalik kasutada ainult vähese heitega ja heiteta sõidukeid. Eriti sõiduautode turul läheb tarbijate suur hulk üle heiteta sõidukitele alles siis, kui nad on kindlad, et saavad oma sõidukeid laadida või tankida kõikjal ELis ja sama lihtsalt nagu traditsioonilistel kütustel töötavaid sõidukeid. On oluline, et ühtki ELi piirkonda ega territooriumi ei jäetaks kõrvale ning et alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmisel lahendataks hästi piirkondlikke erinevusi riiklike poliitikaraamistike koostamisel ja rakendamisel.

Direktiivis 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (edaspidi „direktiiv“) on sätestatud sellise taristu ELis kasutuselevõtu ühiste meetmete raamistik. Selles nõutakse,

---

1 ELT 307, 28.10.2014, lk. 1.
2 COM(2019) 640 final.
3 COM(2020) 563 final.
4 COM(2020) 562 final.
5 COM(2020) 789 final.

et liikmesriigid kehtestaksid riiklikud poliitikaraamistikud, et luua alternatiivkütuste turud ning tagada asjakohane arv üldkasutatavaid laadimis- ja tankimispunkte, eelkõige selleks, et võimaldada selliste sõidukite ja laevade vaba piiriülest liiklust TEN-T võrgus. Komisjon märkis oma hiljutises aruandes alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva direktiivi 2014/94/EL kohaldamise kohta mõningaid edusamme direktiivi rakendamisel[6]. Praeguse poliitikaraamistiku puudused on siiski selgelt nähtavad: kuna liikmesriikidel puudub üksikasjalik ja siduv metoodika eesmärkide arvutamiseks ja meetmete võtmiseks, on nende ambitsioonikuse tase eesmärkide seadmisel ja poliitika toetamisel väga erinev. Aruandes jõutakse järeldusele, et kogu ELis ei ole olemas terviklikku ega täielikku alternatiivkütuste taristu võrgustikku. Ka Euroopa Kontrollikoda märkis oma eriaruandes laadimistaristu kohta, et ELis on endiselt takistusi elektrisõidukitega reisimisele ning laadimistaristu kasutuselevõttu liidus tuleb kiirendada[7].

Komisjon viis läbi käesoleva direktiivi järelhindamise[8]. Hindamise käigus leiti, et direktiiv ei ole hästi kohandatud kõrgemate 2030. aasta kliimaeesmärkide saavutamiseks. Üheks peamiseks probleemiks on, et liikmesriikide taristu kavandamises ei ole keskmiselt piisavalt ambitsioonikust, järjepidevust ja sidusust, mis viib ebapiisava, ebaühtlase taristu tekkimiseni. Jätkuvalt on probleeme füüsiliste ühenduste koostalitlusvõimega, samas kui on tekkinud uued probleemid sidestandardite, sealhulgas elektromobiilsuse ökosüsteemi eri osalejate vahelise andmevahetuse osas. Lisaks puudub läbipaistev tarbijate teavitamine ja ühised maksesüsteemid, mis piiravad kasutajate heakskiitu. Ilma täiendava ELi tasandi tegevuseta võib see koostalitlusvõimelise, kergesti kasutatava laadimis- ja tankimistaristu puudumine tõenäoliselt takistada vähese heitega ja heiteta sõidukite, laevade ning tulevikus lennukite turu vajalikku kasvu.

Käesolev ettepanek on osa paketi „Eesmärk 55“ (*Fit for 55*) raames omavahel seotud poliitikaalgatuste üldpaketist. Need poliitilised algatused vastavad meetmetele, mis on vajalikud kõigis majandussektorites, et täiendada riiklikke jõupingutusi 2030. aastaks seatud kliimaeesmärkide saavutamiseks, nagu on kirjeldatud komisjoni 2021. aasta tööprogrammis[9].

Selle algatuse eesmärk on tagada tiheda ja laiaulatusliku alternatiivkütuste taristu võrgustiku kättesaadavus ja kasutatavus kogu ELis. Kõik alternatiivkütust kasutavate sõidukite (sealhulgas laevade ja õhusõidukite) kasutajad peavad saama kogu ELis vabalt ringi liikuda, mida võimaldavad sellised olulised taristud nagu kiirteed, sadamad ja lennujaamad. Erieesmärgid on järgmised: i) tagada minimaalne taristu, toetamaks alternatiivsete kütusega töötavate sõidukite vajalikku kasutuselevõttu kõigis transpordiliikides ja liikmesriikides, et saavutada ELi kliimaeesmärgid; ii) tagada taristu täielik koostalitlusvõime; ja iii) tagada täielik kasutajateave ja piisavad maksevõimalused.

Selleks et saavutada Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärk vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet ja arendada välja ELi ühine transporditurg, on vaja täielikku ühendatust ja sujuvat kasutajakogemust Euroopa vähese heitega ja heiteta sõidukite, laevade ja õhusõidukite transpordivõrgus. See omakorda nõuab piisavat taristu kvantiteeti ja täielikku piiriülest koostalitlusvõimet. Neid eesmärke aitab saavutada ainult ühine Euroopa õigusraamistik. Käesolev algatus aitab kaasa sõidukite, laadimis- ja tankimistaristu ning kasutajateabe ja teenuste sidusale ja järjepidevale arendamisele ja kasutuselevõtule.

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Euroopa Kontrollikoda (2021): „Eriaruanne 05/2021: *Elektrisõidukite laadimistaristu:* laadimisjaamu on küll rohkem, kuid nende ebaühtlane paiknemine muudab kogu ELis reisimise keeruliseks“.

8 SWD(2021) 637, „Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL hindamine“.

9 COM(2020) 690 final.

1.2. Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega

Käesolev algatus on kooskõlas muude poliitikaalgatustega, mis on esitatud paketis „Eesmärk 55“. Käesolev algatus täiendab eelkõige: i) eeskirju, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite[10] ning raskeveokite[11] CO_2-heite normid; ja ii) seadusandlikku ettepanekut uute CO_2-heite normide kehtestamiseks uutele sõiduautodele ja uutele väikestele tarbesõidukitele pärast 2020. aastat, mis on samuti osa paketist „Eesmärk 55“[12]. CO_2-heite normid annavad tugeva tõuke heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtule, tekitades seega ka nõudlust alternatiivkütuste taristu järele. Käesolev algatus võimaldab seda üleminekut, tagades selle, et kergsõidukite ja raskeveokite jaoks on olemas piisav üldkasutatav laadimis- ja tankimistaristu.

See algatus toimib ka tihedas koostoimes muudetud taastuvenergia direktiivi,[13] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks (algatus „RefuelEU Aviation“),[14] ning ettepanekuga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO_2-heitega kütuste kasutamist meretranspordis (algatus „FuelEU Maritime“),[15] milles sätestatakse kohustused taastuvkütuste ja vähese CO_2-heitega transpordikütuste pakkumise ja nõudluse suhtes. Iga selline vahend edendab säästvate alternatiivkütuste pakkumise või nõudluse suurendamist ühe või mitme transpordiliigi puhul.

Veetranspordi puhul on kõnealuse algatusega seotud selge nõue, et Euroopa roheline kokkulepe kohustab dokitud laevu kasutama kaldalt tulevat elektrit. See täiendab täielikult algatust „FuelEU Maritime“, tagades, et sadamates on paigaldatud piisav kaldaäärne elektritoide, et pakkuda elektrit ajal, kui reisilaevad (sealhulgas ro-ro-reisiparvlaevad, kiirreisilaevad ja kruiisilaevad) ja konteinerlaevad seisavad kai ääres, ning rahuldades nõudlust vähese CO_2-heitega gaaside järele (st bio-LNG ja sünteetilised gaasilised kütused (e-gaas)). Reisilaevade puhul erinevad laevakategooriad kai ääres seistes oma energianõudluse näitajate poolest, mis toob kaasa erinevad investeeringuvajadused sadamas. Neid vajadusi tuleb ühendada sadamate erinevate käitamisnäitajatega, sealhulgas ülesehitus ja terminalid. Seetõttu eristatakse reisilaevu vastavalt algatuse „FuelEU Maritime“ kahele kategooriale – ro-ro reisiparvlaevad ja kiirreisilaevad ning muud reisilaevad, eeskätt kruiisilaevad. Koos algatusega „FuelEU Martime“ aitab see kaasa praeguse kumb-enne-küsimuse lahendamisele, mis on tähendanud, et laevakäitajate väga väike nõudlus elektrivõrguga ühendamise järele kai ääres seismise ajal on muutnud kaldaäärsesse elektritoitesse investeerimise sadamate jaoks vähem atraktiivseks. Kaldaäärse elektritoite piiratud kasutuselevõtt sadamates võib häirida võrdseid võimalusi sadamate, eriti varajaste investeerijate jaoks, kuna kaldaäärse elektritoite süsteemiga varustamata laevad võivad oma

---

10 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

11 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO_2-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

12 COM(2021) 556. Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2-heite normide tugevdamisega kooskõlas liidu kõrgemate kliimaeesmärkidega.

13 Direktiiv (EL) 2018/2001.

14 COM(2021) 561. Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks

15 COM(2021) 562. Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO_2-heitega kütuste kasutamist meretranspordis.

liiklust muuta. Seetõttu on oluline kehtestada miinimumnõuded kogu TEN-T võrgu meresadamatele.

Algatus täiendab ka algatust „ReFuelEU Aviation“. See täiendab kõnealuse algatuse eesmärki edendada selliste säästvate lennukikütuste kasutamist, mis ei vaja suures osas eraldi tankimistaristut, nähes ette kõikide seisvate õhusõidukite elektrivarustust käsitlevad sätted, ning toetab seega lennundussektori CO_2-heite vähendamist.

Lisaks seadusandlikule ettepanekule käsitleb komisjon vajadust täiendava teadustegevuse ja innovatsiooni järele, eelkõige programmi „Euroopa horisont“ raames tehnoloogiaplatvormil WATERBORNE välja pakutud ühiselt kavandatud partnerluse „Heiteta veetransport“ ning ühisettevõtte Clean Sky 2 ja saastevaba vesiniku ühisettevõtte kaudu, mis toimib koos nende kahe transpordipartnerlusega.

See algatus on kooskõlas ka taastuvenergia direktiivi muutmisega. Selle eesmärk on tagada, et laadimis- ja tankimistaristu puudumine ei takistaks taastuvkütuste ja vähese CO_2-heitega kütuste üldist kasutuselevõttu transpordisektoris, kus need vajavad eraldi taristut. Liidu tasandil ei ole olemas poliitilist vahendit, mis oleks samaväärne direktiiviga alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta, mis suudaks tagada üldkasutatavate laadimis- ja tankimistaristute kasutamise kõikide transpordiliikide lõikes samal viisil. See algatus on tihedalt seotud ka tulevase ettepanekuga vaadata läbi määrus üle-euroopalise transpordivõrgu suuniste kohta[16]. Kõnealuse määruse kavandatud läbivaatamine põhineb alternatiivkütuste taristul, mida on TEN-T võrgu koridoride üksikute projektide kaudu juba kasutatud, ja täiendab seda. Käesoleva algatuse sätete järjepideva ristviitamise kaudu tagatakse määruse läbivaatamisega TEN-T põhi- ja üldvõrgu piisav kaetus.

Tagades heiteta ja vähese heitega sõidukite ja laevade vajaliku taristu olemasolu, täiendab see algatus ka paketis „Eesmärk 55“ sätestatud mitmeid muid poliitilisi algatusi, mis ergutab selliste sõidukite nõudlust, kehtestades hinnasignaalid, mis hõlmavad fossiilkütuste kliima- ja keskkonnamõjusid; sellised algatused hõlmavad heitkogustega kauplemise süsteemi [17]ja ELi energia maksustamise direktiivi läbivaatamist[18].

1.3. Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega

See algatus peab toimima koostoimes hoonete energiatõhususe direktiiviga[19], milles käsitletakse eralaadimistaristut, sätestades nõuded selle taristu kasutuselevõtuks hoonetes. Avaliku ja eraomandis oleva laadimistaristu vahelisi suhteid on põhjalikult käsitletud kõnealust poliitilist algatust toetavas mõjuhinnangus.

Heiteta ja vähese heitega sõidukite ja laevade vajaliku taristu loomise tagamisega täiendab see algatus ka maanteemaksu valdkonnas tehtavaid poliitilisi jõupingutusi, mille eesmärk on samuti ergutada nõudlust selliste sõidukite järele. Eesmärk on paremini kaasata fossiilkütuste kliima- ja keskkonnavälismõjusid, nagu on ette nähtud eurovinjeti direktiiviga,[20] mida praegu ka läbi vaadatakse.

Veel üks poliitikavahend, mille eesmärk on kiirendada vähese heitega ja heiteta sõidukite kasutuselevõttu, on keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv[21]. Taristu ulatuslikum kättesaadavus ning heiteta ja vähese heitega sõidukite kiirem kasutuselevõtt lihtsustab kaudselt keskkonnasõbralike sõidukite kasutuselevõttu riiklikes sõidukiparkides. Avaliku

16 Määrus (EL) nr 1315/2013.
17 Direktiiv 2003/87/EÜ.
18 Direktiiv 2003/96/EÜ.
19 Direktiiv 2010/31/EL.
20 Direktiiv 1999/62/EÜ.
21 Direktiiv (EL) 2019/1161.

sektori sõidukipargid (eelkõige bussipargid) sõltuvad tavaliselt siiski pigem oma laadimis- ja tankimispunktidest kui üldkasutatavast taristust. Koostoime direktiiviga toimub peamiselt standardimise kaudu, et tagada koostalitlusvõime.

Suurema hulga vesinikusõidukite ja akutoitega elektrisõidukite kasutamine ELi sõidukipargis on samuti oluline osa komisjoni vesinikustrateegiast[22] ja aruka energiasüsteemi lõimimise strateegiast[23]; neid ambitsioone võib ohustada vastavate sõidukite taristu ebapiisav kättesaadavus.

Tänu heiteta ja vähese heitega sõidukite arvu kasvu soodustamisele aitab see algatus kaasa ka nullheite eesmärgi saavutamisele Euroopa rohelises kokkuleppes, mis täiendab Euro 6 (sõiduautod ja kaubikud)[24] ja Euro VI (bussid ja veokid)[25] saasteainete heitkoguste standardeid, millega kehtestatakse heitkoguste piirmäärad kõigile sõidukitele.

Lõpuks töötab see algatus koos intelligentsete transpordisüsteemide direktiiviga[26], mille kohta komisjon kavatseb esitada läbivaatamise ettepaneku käesoleva aasta lõpupoole, ja selle delegeeritud õigusaktidega, eelkõige delegeeritud määrusega kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste kohta[27]. Alternatiivkütuste kiiresti arenev andmekeskkond nõuab, et selles algatuses täpsustaks asjakohased andmetüübid, mis tuleb kättesaadavaks teha kooskõlas intelligentsete transpordisüsteemide direktiivis kehtestatud üldise raamistikuga.

Programm „Euroopa horisont“ on ELi peamine teadusuuringute ja innovatsiooni rahastamisprogramm[28]. Selles käsitletakse kliimamuutust, aidatakse saavutada ÜRO kestliku arengu eesmärke ning suurendatakse ELi konkurentsivõimet ja majanduskasvu. Teemavaldkond 5: Kliima, energia ja liikuvuse eesmärk on võidelda kliimamuutuste vastu, muutes energia- ja transpordisektorid kliima- ja keskkonnasõbralikumaks, tõhusamaks ja konkurentsivõimelisemaks, arukamaks, turvalisemaks ja vastupidavamaks. Euroopa teadusuuringud ja innovatsioon võivad edendada, juhtida ja kiirendada muutusi toovat rohelise kokkuleppe tegevuskava, määrates kindlaks lahenduste suuna, testimise ja tutvustamise, kompromisside käsitlemise ning tagades, et poliitika on sidus, innovatsioonisõbralik ja tõendipõhine. Partnerlused „Heiteta maanteetransport“ (2ZERO), „Koostoimeline, ühendatud ja automatiseeritud liikuvus“, „Patareid ja akud“ (Batt4EU), „Saastevaba vesinik“, „Üleminek puhtale energiale“ ja „Linnade muutumise soodustamine jätkusuutliku tuleviku nimel“ etendavad olulist osa kliimaneutraalsuse ja keskkonnasõbralikkuse saavutamisel. Programmi „Euroopa horisont“ kliimaneutraalsete ja arukate linnade missiooni[29] eesmärk on toetada, edendada ja tutvustada 100 Euroopa linna nende süsteemsel üleminekul kliimaneutraalsusele 2030. aastaks.

Ühtekuuluvuspoliitikal on keskne roll kõigi piirkondade aitamisel üleminekul keskkonnahoidlikuma ja kliimaneutraalse Euroopa suunas. Euroopa Regionaalarengu Fond ja Ühtekuuluvusfond on kättesaadavad, et toetada investeeringuid innovatsiooni ja arendamisse eelkõige vähem arenenud liikmesriikides ja piirkondades. Ühtekuuluvuspoliitika pakub toetust säästvale, arukale ja vastupidavale transpordisüsteemile, mis hõlmab kõiki transpordiliike ja transpordisüsteemi kõiki

22 COM(2020) 301 final.
23 COM(2020) 299.
24 Määrus (EÜ) nr 715/2007.
25 Määrus (EÜ) nr 595/2009.
26 Direktiiv 2010/40/EL.
27 Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2015/962.
28 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en.
29 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

tasandeid kooskõlas riiklikes ja piirkondlikes programmides määratletud erinõuete ja prioriteetidega.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

2.1. Õiguslik alus

Siseturu nõuetekohase toimimise tagamiseks on Euroopa Liidu toimimise lepingus (ELi toimimise leping) sätestatud liidu õigus kehtestada sätted ühise transpordipoliitika kohta, VI jaotis (artiklid 90–91), ja üleeuroopaliste võrkude kohta, XVI jaotis (artiklid 170–171). Seda õigusraamistikku silmas pidades võimaldab liidu tegevus paremini koordineerida alternatiivkütuste taristu ühtlast ja laialdast kasutuselevõttu, selle asemel et tugineda ainult liikmesriikidele. See hõlbustab alternatiivkütusega sõidukite liiklemist kogu liidus nii erakasutajate kui ka ettevõtjate jaoks. Samuti aitab see ära hoida alternatiivkütuste taristu vähese või ebaühtlase kasutuselevõtu, mis võib takistada siseturu väljakujundamist ning takistada autotööstuses heiteta ja vähese heitega sõidukite tootmist.

Euroopa rohelise kokkuleppe transpordivaldkonna heitkoguste vähendamise eesmärkide (mida kinnitab säästva ja aruka liikuvuse strateegia) saavutamine nõuab heiteta ja vähese heitega sõidukite ja laevade arvu olulist suurendamist. See ei toimu ilma täielikult koostalitlusvõimelise alternatiivkütuste taristu ühtse ja täieliku võrgustiku loomiseta, mis võimaldab liikuda kogu liidus alternatiivkütust kasutava sõidukiga. Nagu on märgitud kehtiva direktiivi vastuvõtmisel, ei saa liikmesriigid sellist võrgustikku eraldi piisavalt arendada, sest see nõuab liidu sekkumist.

2.2. Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Käesoleva direktiivi hindamisel rõhutatakse liidu kõnealuse sekkumise lisaväärtust tõhususe, tulemuslikkuse ja koostoime seisukohast koos liikmesriikide esitatud riiklike rakendusaruannete hindamisega. See hindamine näitas, et ELi ühise raamistiku väljatöötamine on teataval määral aidanud vältida killustumist. Selline raamistik on toetanud riiklike poliitikate väljatöötamist alternatiivkütuste taristu arendamiseks kõigis liikmesriikides ning toetanud võrdsete võimaluste loomist tööstuses. Edendades koostalitlusvõimet, asjakohaseid tehnilisi standardeid ja kehtestades eesmärke sarnaste ajakavade alusel, on liidu tasandi meetmetega saavutatud teatav kulude kokkuhoid ja parem raha eest saadav väärtus mastaabisäästu hõlbustamise, jõupingutuste vältimise ja ressursside dubleerimise ning taristule rahastamise pakkumise kaudu. Direktiivi rakendamine (ja sellega seotud tegevused) on soodustanud alternatiivsete kütuste alast koostööd ja teabevahetust asjaomase tööstusharu ja avaliku sektori osalejate vahel. Ilma direktiivita sellist koostööd tõenäoliselt ei tehta.

Ilma liidu sekkumiseta oleks väga ebatõenäoline, et kõigis liikmesriikides arendataks välja täielikult koostalitlusvõimelise alternatiivkütuste taristu ühtne ja terviklik võrgustik, mis tagaks, et kogu liidus oleks võimalik liikuda alternatiivset kütust kasutava sõidukiga. See omakorda on eeltingimus selliste sõidukite kasutuselevõtuks kogu liidus, mis on ELi jaoks eluliselt tähtis, et täita oma 2030. aasta suurenenud kliimaeesmärke.

2.3. Proportsionaalsus

Proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev ettepanek kaugemale sellest, mis on vajalik seatud eesmärkide saavutamiseks. Kõiki meetmeid peetakse nende mõju poolest

proportsionaalseks, nagu on näidatud käesolevale algatusele lisatud mõjuhinnangus[30]. Kavandatud meetmega kehtestatakse liikmesriikidele siduvad nõuded, et tagada liidus piisav üldkasutatav taristu alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite laadimiseks ja tankimiseks. See on vajalik selleks, et EL saavutaks 2030. aastaks suuremad kliima- ja energiaalased eesmärgid ning saavutaks üldise eesmärgi saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus, mida on muu hulgas kajastatud ka autode ja kaubikute CO_2 standardites ning selliste sõidukite piiriüleses ühenduvuses TEN-T põhi- ja üldvõrgus.

Praeguse direktiivi rakendamise kogemus näitab, et selline sekkumine läbivaatamise näol on vajalik. Kehtiva direktiivi rakendamine toob kaasa taristu ebaühtlase kasutuselevõtmise liikmesriikides, mitte ei suurenda vajalikku tihedat ja väga vajalikku alternatiivkütuste taristu võrgustikku. Seda on täielikult näidatud komisjoni aruandes Euroopa Parlamendile ja nõukogule direktiivi 2014/94/EL (alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta) kohaldamise[31] kohta ning käesolevat algatust toetavas mõjuhinnangus. Probleemi olemus ja ulatus on liikmesriigiti sarnane ning on tõendeid selle kohta, et liidus on vaja tagada alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite piiriülene ühenduvus ning et see põhjendab õiguspäraselt liidu tegevust.

Selle algatusega luuakse stabiilne ja läbipaistev poliitiline raamistik, mis aitab luua avatud ja konkurentsivõimelisi turge, ergutades seega investeerimist laadimistaristusse ja tankimistaristutesse kõikides transpordiliikides. Sellega kehtestatakse ühine miinimumtase, mille alusel turud saavad välja töötada ja luua täiendava taristu, et vastata sõidukite nõudlusele turgudel, tuginedes selgele ja läbipaistvale sihtmehhanismile, mida kohaldatakse kogu liidus.

2.4. Vahendi valik

Kuigi mõju hindamise tulemusena koostati eelistatud poliitikavariandi alusel direktiiv, tegi komisjon valiku teha ettepanek määruse kohta. Määrus tagab kiire ja ühtse arengu tiheda ja laialt levinud võrgu suunas, mis hõlmab täielikult koostalitlusvõimelist laadimistaristut kõikides liikmesriikides. Otsus on eriti põhjendatud, arvestades liikmesriikide tasandil kehtestatud sõidukipargil põhinevate minimaalsete kasutuselevõtu eesmärkide ja üleeuroopalise transpordivõrgu kohustuslike vahemaapõhiste eesmärkide kiiret ja ühtset rakendamist, kuna esimesed kavandatud eesmärgid tuleks saavutada juba 2025. aastaks. Selle ajakava alusel piisavalt tiheda ja ulatusliku võrgu loomine, mis hõlmab nii heiteta kui ka vähese heitega sõidukite laadimis- ja tankimistaristut kogu liidus samas tempos ja samadel tingimustel, on väga oluline, et toetada heiteta ja vähese heitega sõidukite kiiret kasutuselevõttu turul. See nõuab juba enne 2025. aastat liikmesriikide kavade ja meetmete kavandamist ja väljatöötamist. Uue määrusega kehtestatakse liikmesriikidele riiklikul tasandil selgelt siduvad ja vahetult kohaldatavad kohustused ning tagatakse nende ühtne ja õigeaegne kohaldamine ja rakendamine kogu ELis. Sellega välditakse viivituste ja ebakõlade ohtu riiklikes ülevõtmisprotsessides, luues turgudele selged võrdsed tingimused, mis aitavad võtta laadimis- ja tankimistaristu kasutusele kogu liidus. Määrusega luuakse tugevam juhtimismehhanism, mis jälgib liikmesriikide edusamme eesmärkide saavutamisel ja võimaldab liikmesriikidel kehtestada õiged stiimulid konkurentsivõimeliste laadimisturgude arendamiseks. Liikmesriikide eesmärkide saavutamise, kindlate järelevalve- ja aruandlusmehhanismide loomise riiklike raamistiku kavandamise ja väljatöötamise selge ajakava koos liikmesriikide parandusmeetmetega võivad võimaldada tõhusat üldist järelevalvet ja eesmärkide saavutamiseks tehtavate jõupingutuste juhtimist

[30] SWD(2021) 631, „Mõjuhinnang, mis on lisatud ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL".

[31] COM(2021) 103 final.

liikmesriikides. Käesolev algatus tagab sellise lähenemisviisi.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

3.1. Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

Järelhindamine näitas, et direktiiv on toetanud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu poliitika ja meetmete väljatöötamist liikmesriikides, eelkõige riiklike poliitikaraamistike väljatöötamise nõude kaudu[32].

Siiski on hindamisel esile toodud ka praeguse poliitilise raamistiku puudused. Lisaks sellele ei ole täidetud direktiivi põhieesmärki, nimelt tagada turu ühtne areng ELis. Puudused hõlmavad eelkõige kolme valdkonda: i) puudub täielik taristuvõrk, mis võimaldaks sujuvat reisimist kogu ELis; ii) vajadus täiendavate ühiste tehniliste kirjelduste järele, et tagada koostalitlusvõime uute tehnoloogiate valguses; ning iii) täieliku kasutajateabe, ühtsete ja kergesti kasutatavate makseviiside ning täieliku hindade läbipaistvuse puudumine kogu liidus.

Hinnangus jõuti järeldusele, et kuus aastat pärast direktiivi vastuvõtmist on kogu Euroopa alternatiivkütuste taristu turg ikka veel üsna varajases arengujärgus, kuigi mõnes ELi osas on turud selleks valmis. Arvestades, et sõidukite ja laevade vajaliku kasutuselevõtu toetamiseks on üldiselt oluline tagada piisav taristu, pidades silmas 2030. aasta suuremaid kliimaeesmärke, soovitati direktiivi hindamisel õigusakt alles jätta, kuid see tuleks läbi vaadata.

3.2. Konsulteerimine sidusrühmadega

Mõju hindamise raames konsulteeriti sidusrühmadega erinevas vormis.

Avalik arutelu kõnealuse algatuse algse mõjuhinnangu üle[33] kestusega 6. aprillist 4. maini 2020. Komisjon sai 86 vastust, peamiselt (61) ettevõtjatelt ja ettevõtjate ühendustelt. Kõnealuse algatuse algses mõjuhinnagus osalesid ka valitsusvälised organisatsioonid ja kodanikud, samuti üks linnade võrgustik.

Avatud avalik konsultatsioon, mille komisjon korraldas ajavahemikus 6. aprill 2020. a. kuni 29. juuni 2020. a. Konsultatsiooni käigus kutsuti kõiki üksikisikuid ja organisatsioonide esindajaid üles andma oma panust nii hindamisse kui ka mõjuhinnangusse[34]. Kokku saadi 324 vastust.

Sihipärased intervjuud sidusrühmadega ja küsitlused toimusid 2020. aasta oktoobrist 2021. aasta jaanuarini: komisjon pidas ettevalmistavaid intervjuusid peamiste sidusrühmade ELi tasandi esindajatega, et eelkõige toetada ja täpsustada probleemi üldist määratlust ja võimalikke poliitikavariante. Täiendavad intervjuud ja veebipõhine küsitlus viidi läbi asjaomaste sidusrühmade seas, kes esindavad riigiasutusi ja muid avalik-õiguslikke asutusi (riiklikud, piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused, ELi asutused), tööstust (sealhulgas asjaomased ühendused) ja kodanikuühiskonna liikmeid (valitsusvälised organisatsioonid, tarbijarühmad).

Mõjuhinnangu eest vastutav konsultant korraldas sidusrühmadele suunatud konsultatsiooni

---

32 SWD(2021) 637.

33 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Revision-of-Alternative-Fuels-Infrastructure-Directive (Alternatiivsete kütuste taristu direktiivi läbivaatamine).

34 Hindamise raames saadud vastukaja analüüsiti sidusrühmadega peetud konsultatsioonide aruandes, mida kasutati hindamise lõpparuande koostamisel.

kestusega 2020. aasta detsembrist kuni 2021. aasta veebruarini. Konsulteerimine hõlmas peamiste sidusrühmade seas korraldatud sihtuuringuid ning suunatud intervjuusid ja teabenõudeid, täitmaks konkreetseid teabenõudeid, eelkõige selleks, et toetada metoodika väljatöötamist, mille abil määrata kindlaks piisava taristu kasutuselevõtt ja toetada võimalike poliitikameetmete mõju hindamist.

3.3. Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine

Käesoleva algatuse ettevalmistamisel kasutas komisjon direktiivi järelhindamise tulemusi[35]. Sidusrühmad esitasid konsultatsioonidel palju teavet, mida nad esitasid komisjonile selle nõudmisel. Mõju hindamine tugineb olulisel määral konsultandi poolt läbi viidud välistugiuuringule[36]. Komisjon lähtus ka laiaulatuslikust konsultatsioonist komisjoni alternatiivkütuseid käsitleva ekspertide rühma säästva transpordi foorumiga. Arutelu säästva transpordi foorumiga toimus 2018. aasta oktoobrist 2019. aasta novembrini, keskendudes alternatiivkütuste taristu probleemidele ja tulevastele poliitilistele vajadustele[37]. Üldiselt olid mõju hindamise aruande koostamiseks kasutatud arvukaid allikaid, mis olid suures osas ammendavad ja esindasid erinevaid sidusrühmi.

3.4. Mõjuhinnang

Regulatiivse järelevalve komitee sai mõjuhinnangu aruande eelnõu kätte 7. aprillil 2021 ja esitas positiivse arvamuse 7. mail 2021. Juhatus leidis, et aruannet saaks veelgi parandada: a) variantide erinevuste ja nende tuvastatud probleemidega seostatuse parem kirjeldamine; ja b) erinevate nüansside esiletõstmine aruandes, et selgitada, kas oodatav mõju tuleneb kõnealusest konkreetsest algatusest või muust poliitikast või nende kahe kombinatsioonist”.

Lõplik mõju hindamise aruanne sisaldab algatuse lisaväärtuse põhjalikku kirjeldust ja hindamist ning selle algatuse seoseid teiste poliitiliste algatustega. Need on esitatud hindamisaruande punktides 1.3, 3.3 ja 8.1. Poliitikavariantide üksikasjalik kirjeldus on esitatud 5. jaos, samas kui kõigi variantide mõju põhjalik analüüs on esitatud 6. jaos. Analüüsitud poliitikavariante võib kokku võtta järgmiselt:

– *1. poliitikavariant:* **direktiivi sisulised muudatused**. Riikliku poliitikaraamistiku kohane riikliku eesmärgi seadmine ja aruandlus jääks oluliseks sambaks, mida tugevdavad kohustuslikud sõidukipargi-põhised eesmärgid väikeste tarbesõidukite laadimispunktide jaoks. Raskeveokite puhul kehtestatakse üleeuroopalises transpordivõrgus kohustuslikud vahemaapõhised eesmärgid laadimispunktide ja vesiniku tankimispunktide jaoks, sealhulgas piiratud sätted vesiniku tankimise kohta linnatranspordisõlmedes. Kohustuslikud eesmärgid kehtestatakse ka seisvate õhusõidukite ning mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite jaoks. Lisaks käsitletakse taristu teatavaid kvaliteedi aspekte, et parandada koostalitlusvõimet ja kasutajate teavitamist.

– *2. poliitikavariant:* **1. variandist rohkem sisulisi muudatusi**. Lisaks väikeste tarbesõidukite elektrilaadimispunktide kohustuslikele sõidukipargi põhistele eesmärkidele kehtestatakse vahemaapõhised eesmärgid kõigi TEN-T teedevõrgu jaoks, sealhulgas raskeveokite taristu linnatranspordisõlmede jaoks. See variant hõlmaks ka üksikasjalikumaid sätteid sadamate ja lennujaamade kohta ning suuremat

35 SWD(2021) 637.

36 Lõpparuanne, mõju hindamise tugiuuring „Alternatiivsete kütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva direktiivi (2014/94/EL) läbivaatamise mõju hindamine”, 2021.

37 Selle uuringu tulemused võeti kokku säästva transpordi foorumi täiskogu 2019. aasta novembril koostatud põhjalikus aruandes: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

ühtlustamist maksevõimaluste, füüsiliste ja sidepidamisstandardite ning tarbijate õiguste osas laadimisel. See tugevdaks sätteid hindade läbipaistvuse ja muu kasutajateabe kohta, sealhulgas laadimisjaamade ja tankimistaristu füüsilise märgistamise kohta.

– *3. poliitikavariant:* **direktiivi muutmine määruseks** (minnes seega siduvate õigusaktide osas kõige kaugemale). Lisaks kohustuslikele sõidukipargi- ja vahemaapõhistele eesmärkidele 2. variandi puhul lisatakse selle valikuga täiendavad asukohapõhised eesmärgid väikeste tarbesõidukite ning edasised eesmärgid raskeveokite jaoks. See võimalus lisab ka märkimisväärseid ambitsioone sadamate taristu suhtes ning muudab uute kiirlaadijate puhul terminalimakse ainsaks kohustuslikuks maksevõimaluseks.

Kuna see loob parima tasakaalu saavutatud eesmärkide ja rakenduskulude vahel, määrati 2. variant parimaks poliitikavariandiks. 2. poliitikavariant toetab samuti määrust, millel on käesoleval juhul kiirem mõju sätete rakendamisele. Mõju hindamine sisaldab erinevate poliitikavariantidee alla kuuluvate reguleerivate meetmete üksikasjalikku kirjeldust.

3.5. Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine

Selleks et toetada heiteta ja vähese CO_2-heitega sõidukite vajalikku kasutuselevõttu turul, on vaja palju suuremaid poliitilisi eesmärke piisava ja täielikult koostalitlusvõimelise laadimis- ja tankimistaristu pakkumiseks kooskõlas paketi „Eesmärk 55“ ja sellega seotud poliitikaalgatuste üldise poliitilise eesmärgiga. Õigusloome kvaliteet saavutatakse, kehtestades vajalikud miinimumnõuded ametiasutustele ja turuosalistele. Sellega seotud suuremaid kulusid, mida riigiasutused peavad taristu kasutuselevõtu toetamiseks maksma, eriti sellistes transpordivõrgu osades, kus nõudlus on madal, tuleb vaadelda oluliselt suurenenud kasutajanõudluse ja laiaulatuslike turukasvu võimaluste taustal. Paketi „Eesmärk 55“ poliitikameetmete läbivaatamine võimaldab võtta turul kasutusele heiteta sõidukeid ja teenindada kaldaäärse elektritoite süsteemiga varustatud laevu. Mõjuhinnangus on esitatud kulude ja tulude üksikasjalik analüüs, sealhulgas kokkuvõte 3. lisas.

Kuigi läbivaatamine suurendab poliitika üldisi eesmärke, hõlmab see ka mõningaid olulisi lihtsustamise aspekte. See lihtsustamine mõjutab eelkõige laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid. Selgete ja ühiste miinimumnõuete kehtestamine lihtsustab nende äritegevust, kuna kõigis liikmesriikides hakkavad kehtima sarnased miinimumnõuded. Sellised nõuded lihtsustavad taristu kasutamist era- ja äriklientide poolt (kes seisavad praegu vastamisi suu hulga kasutusviisidega) ning võimaldavad äriteenuste paremat uuendamist. Tarbijate usaldus stabiilse üleeuroopalise laadimis- ja tankimistaristu võrgustiku vastu suureneb, mis toetab laadimis- ja tankimiskohtade üldist kasumlikkust ning toetab stabiilset ärimudelit. Kõik turuosalised ja kasutajarühmad saavad kasu madalamatest teabekuludest ning turuosaliste puhul väiksematest õigusaktidest tulenevate nõuetele vastavuse kuludest keskpikas perspektiivis, kuna määruse kohased nõudeid taristu loomiseks ühtlustatakse paremini. Riigiasutused saavad kasu ka ühtsest kogu ELi hõlmavast raamistikust, mis lihtsustab kooskõlastamist avaliku ja erasektori turuosalistega.

Mõjuhinnangus ei ole kindlaks määratud ühtegi valdkonda, kus selle algatuse kavandatud sätted tooksid VKEdele võrreldes kõigi ettevõtjatega kaasa märkimisväärseid ja ebaproportsionaalseid kulusid. See algatus loob pikaajalise turukindluse laadimispunktide ja tanklate taristusse tehtavate investeeringute jaoks ning loob aluse avatud andmete ökosüsteemi arendamiseks, mida ettevõtted saavad kasutada uute turuteenuste arendamiseks, millest saavad kasu innovatiivsed VKEd. Algatus avaldab üldist positiivset mõju laadimis- ja tankimistaristut paigaldavate ja käitavate ettevõtjate konkurentsivõimele

ning ka autotööstuse konkurentsivõimele. Seda seetõttu, et piisava taristu olemasolu mõjutab heiteta sõidukite kasutuselevõttu turul, mis on mootorsõidukisektori tulevase konkurentsivõime oluline aspekt, nagu on üksikasjalikult selgitatud sõiduautode ja kaubikute CO_2 standardite läbivaatamise ettepaneku aluseks olevas mõjuhinnangus[38].

3.6. Põhiõigused

Ettepanek ei mõjuta põhiõigusi.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta Euroopa Liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

5.1. Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord

Läbivaadatud määruse rakendamise üle teostatakse järelevalvet, kasutades näitajaid laadimis- ja tankimistaristu füüsiliseks kasutuselevõtuks ELis. Kasutuselevõtu jälgimiseks kasutatakse põhjalikult väljatöötatud seirevahendeid.

Liikmesriigid peavad vastu võtma läbivaadatud riikliku poliitikaraamistiku, et arendada alternatiivsete kütuste turgu transpordisektoris ja kasutada asjakohast taristut kooskõlas kavandatud tugevdatud sätetega. See võimaldab liikmesriikidel esitada komisjonile rakendusaruande sidusal ja järjepideval viisil. Liikmesriikide riiklikele ja ühistele juurdepääsupunktidele andmete edastamisel järgitakse ühiselt kokkulepitud andmekvaliteedi standardeid[39]. Lisaks ajakohastatakse Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskust ning jätkatakse sõidukite ja taristu kasutuselevõtuga seotud andmete kogumist ja pidevat ajakohastamist kõikides liikmesriikides[40]. Komisjon jätkab ka koostööd oma eksperdirühma, säästva transpordi foorumi (ja konkreetsete alamrühmadega), et jälgida turusuundumusi ja teha kindlaks sellega seotud poliitilised vajadused.

Määruse täielik läbivaatamine on kavandatud 2026. aasta lõpuks, et teha kindlaks võimalikud puudused ja tulevased vajadused uute tehnoloogiatega seotud seadusandlike meetmete võtmise järele. Ülevaade tegevuseesmärkidest, näitajatest ja andmeallikatest on esitatud käesolevale algatusele lisatud mõju hindamist käsitleva komisjoni talituste töödokumendi 9. lisas.

5.2. Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Käesoleva ettepanekuga kehtestatakse uus määrus, millega tunnistatakse kehtetuks praegune direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta. Uue määruse struktuur on järgmine:

– Artiklis 1 määratakse kindlaks määruse sisu, tehes kehtivas direktiivis konkreetseid, mitte sisulisi muudatusi.

---

38 SWD(2021) 614, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO_2-heite normide tugevdamisega kooskõlas liidu kliimaeesmärkide suurenemisega.

39 Infotehnoloogia arendamise ja hangetega seotud valikud peab eelnevalt heaks kiitma Euroopa Komisjoni infotehnoloogia ja küberjulgeoleku nõukogu

40 www.eafo.eu.

– Artiklis 2 on esitatud mõistete loetelu, mis põhineb kehtiva direktiivi määratluste loetelul, ning mõisteid laiendatakse vajadusel, kui seda nõuavad uue määruse reguleerimisala ja sätete üldisi muudatusi.

– Artiklid 3-12 sisaldavad sätteid väikeste ja raskeveokite, laevade ja õhusõidukite laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtu kohta.

– Artiklites 3 ja 4 on sätestatud, et liikmesriigid tagavad oma territooriumil väikeste tarnesõidukite ja raskeveokite, sealhulgas TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu, üldsusele kättesaadavate laadimispunktide minimaalse kaetuse.

– Artiklis 5 on sätestatud täiendavad sätted laadimistaristu kasutajasõbralikkuse tagamiseks. See hõlmab sätteid, mis käsitlevad maksevõimalusi, hindade läbipaistvust ja tarbijate teavitamist, mittediskrimineerivaid tavasid, arukat laadimist ja laadimispunktide elektrienergiaga varustamise eeskirju.

– Artikkel 6 sisaldab sätteid, mille kohaselt liikmesriigid peavad tagama TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu raskeveokitele mõeldud üldkasutatavate vesinikkütuse tanklate minimaalse kaetuse.

– Artiklis 7 on sätestatud täiendavad sätted, millega tagatakse vesinikkütuse tankimistaristu kasutajasõbralikkus, sealhulgas minimaalsete nõuete kaudu, mis käsitlevad maksevõimalusi, hindade läbipaistvust ja lepingute valikut.

– Artikkel 8 sisaldab sätteid, mille kohaselt liikmesriigid peavad tagama kuni 1.jaanuarini 2025 TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu raskeveokitele mõeldud veeldatud maagaasi avalike tanklate minimaalse kaetuse.

– Artiklites 9 ja 10 on sätestatud, et liikmesriigid peavad tagama teatavate merelaevade ning ka siseveelaevade jaoks minimaalse kaldaäärse elektritoite paigaldamise. Artiklites määratletakse ka teatavatele sadamatele erandite kehtestamise kriteeriumid ja kehtestatakse nõuded, et tagada minimaalne kaldaäärne elektritoide.

– Artiklis 11 nõutakse liikmesriikidelt, et nad tagaksid asjakohase arvu veeldatud maagaasi tanklaid TEN-T võrgu meresadamates ja määratleksid asjaomaseid sadamaid oma riiklike poliitikaraamistike kaudu.

– Artiklis 12 sätestatakse miinimumnõuded, mis käsitlevad kõikide seisvate õhusõidukite elektriga varustamist TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades.

– Artiklis 13 sõnastatakse ümber sätted liikmesriikide riiklike poliitikaraamistike kohta. Sellega nähakse ette liikmesriikide ja komisjoni vaheline järkjärguline protsess, et töötada välja kokkuvõtlik kava taristu kasutuselevõtmiseks ja määruses sätestatud eesmärkide saavutamiseks. Samuti sisaldab see uusi sätteid strateegia väljatöötamise kohta alternatiivkütuste kasutamiseks muudes transpordiliikides koos peamiste valdkondlike ja piirkondlike/kohalike sidusrühmadega. Seda kohaldatakse juhul, kui määruses ei sätestata kohustuslikke nõudeid, kuid siis, kui on vaja kaaluda uusi poliitikameetmeid, mis on seotud alternatiivsete kütusetehnoloogiate arendamisega.

– Artiklites 14, 15 ja 16 on sätestatud juhtimispõhimõtted. See hõlmab aruandekohustusi, mis vastavad liikmesriikide sätetele riiklike poliitikaraamistike kohta, ja riiklikke eduaruandeid, mis esitatakse interaktiivses protsessis komisjoniga. Samuti sätestatakse selles nõuded, mille kohaselt peab komisjon esitama aruande liikmesriikide riiklike poliitikaraamistike ja eduaruannete kohta.

– Artikkel 17 hõlmab kasutajate teavitamise nõudeid kütuse märgistamise kujul ja kütusehindade võrdluse kohta.

– Artiklis 18 on sätestatud nõuded üldkasutatava laadimis- või tankimiskoha käitajatele või omanikele teatavate staatiliste ja dünaamiliste andmetüüpide kättesaadavuse ja ligipääsu puudutavate andmete esitamise, sealhulgas ID-koodide väljastamiseks identifitseerimise registreerimisorganisatsiooni (IDRO) loomise kohta. Selle artikliga antakse komisjonile ka õigus võtta vastu täiendavaid delegeeritud õigusakte, et täpsustada vajaduse korral täiendavaid elemente.

– Artiklis 19 täpsustatakse ühiste tehniliste kirjelduste sätteid, mis täiendavad olemasolevaid ühiseid tehnilisi kirjeldusi uute valdkondadega, mille suhtes komisjonil on õigus võtta vastu uusi delegeeritud õigusakte. Need tuginevad vajaduse korral Euroopa standardiorganisatsioonide poolt väljatöötatud standarditele.

– Artiklis 20 käsitletakse delegatsioonide kasutamist seoses andmete esitamist ja ühiseid tehnilisi kirjeldusi käsitlevate sätetega.

– Artiklis 21 käsitletakse komiteemenetluse jätkamist uue määruse alusel.

– Artiklites 22, 23 ja 24 kehtestatakse käesoleva määruse läbivaatamise tingimused ja jõustumiskuupäev.

Ettepanek sisaldab järgmisi lisasid:

– I lisa sisaldab üksikasjalikke sätteid liikmesriikide aruandluse kohta, tagades järjepideva ja võrreldava aruandluse, et toetada käesoleva määruse rakendamist.

– II lisas on loetletud valdkonnad, kus käesoleva määruse kohaseid ühiseid tehnilisi kirjeldusi kohaldatakse siseturu suhtes või mis tuleb vastu võtta käesoleva määruse alusel delegeeritud õigusaktidega valdkondades, kus tehnoloogia arengu tõttu on vaja kehtestada ühised tehnilised kirjeldused.

– III lisas on sätestatud nõuded liikmesriikidele, kes liigitavad oma aruanded elektrisõidukite ja laadimistaristu kasutuselevõtu kohta.

– IV lisa sisaldab vastavustabelit.

2021/0223 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust[1],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[2],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL[3] on sätestatud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raamistik. Selle direktiivi kohaldamist käsitlevas komisjoni teatises[4] juhiti tähelepanu laadimis- ja tankimistaristu ebaühtlasele arengule liidus ning asjaolule, et see ei ole koostalitlusvõimeline ja kasutajasõbralik. Selles märgiti, et selge ühise metoodika puudumine direktiivis 2014/94/EL nõutud riiklike poliitikaraamistike kohaste eesmärkide seadmiseks ja meetmete vastuvõtmiseks on viinud olukorrani, kus eesmärkide seadmise ja toetava poliitika ambitsioonikuse tase on liikmesriigiti väga erinev.

(2) Mitmes liidu õigusaktis on juba seatud taastuvkütuste kasutamise eesmärgid. Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001[5] seati eesmärgiks, et taastuvate transpordikütuste turuosa peaks olema 14 %.

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631[6] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1242[7] on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute

---

1 ELT C , , lk .

2 ELT C , , lk .

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

4 COM(2020) 789 final.

5 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

6 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

väikeste tarbesõidukite ning teatavate raskeveokite CO_2-heite normid. Need õigusaktid peaksid kiirendama eelkõige heiteta sõidukite kasutuselevõttu ja tekitama seeläbi nõudluse laadimis- ja tankimistaristu järele.

(4) Algatused „ReFuelEU aviation“[8] ja „FuelEU maritime“[9] peaksid hoogustama säästvate alternatiivkütuste tootmist ja kasutuselevõttu lennunduses ja meretranspordis. Kuigi säästvate lennukikütuste kasutamise nõuded saavad suures osas tugineda olemasolevale tankimistaristule, on vaja investeerida seisvate õhusõidukite elektritoitesse. Algatuses „FuelEU maritime“ on esitatud eelkõige kaldalt tuleva elektri kasutamise nõuded, mida on võimalik täita üksnes juhul, kui TEN-T sadamates on piisav kaldaäärne elektritoide. Nendes algatustes aga puuduvad sätted nõutava kütusetaristu kohta, mis on nende eesmärkide saavutamise eeltingimuseks.

(5) Seepärast tuleks kõiki transpordiliike käsitleda ühes õigusaktis, milles tuleks arvesse võtta mitmesuguseid alternatiivkütuseid. Eri transpordiliikide puhul kasutatavate heitevabade jõuseadmete tehnoloogia on eri valmidusastmes. Maanteesektoris võib täheldada akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite kiiret kasutuselevõttu. Turul on kättesaadavad ka vesinikkütuseelemendiga maanteesõidukid. Lisaks kasutatakse praegu väiksemaid vesinikulaevu ja akutoitega elektrilaevu ning vesinikkütuseelemendiga ronge erinevates projektides ja esimestes kommertsvedudes, täielik turustamine leiab eeldatavasti aset järgmistel aastatel. Seevastu lennundus- ja veetranspordisektor sõltuvad jätkuvalt vedelatest ja gaasilistest kütustest, kuna heiteta ja vähese heitega jõuseadmete lahendused peaksid turule tulema alles 2030. aasta paiku ja lennundussektoris isegi hiljem, kusjuures täielik turustamine võtab aega. Fossiilseid gaasilisi või vedelkütuseid on võimalik kasutada ainult juhul, kui see on selgelt hõlmatud CO_2-heite vähendamise alaste pingutustega, mis on kooskõlas liidus kliimaneutraalsuse saavutamise pikaajalise eesmärgiga, nõutav on suurem segamine või asendamine taastuvkütustega, nagu biometaan, täiustatud biokütused või taastuvad ja vähese CO_2-heitega sünteetilised gaasilised ja vedelkütused.

(6) Selliseid biokütuseid ja sünteetilisi kütuseid, mis asendavad diislikütust, bensiini ja reaktiivkütust, saab toota eri lähteainetest ning neid saab fossiilkütustesse segada väga suure osakaaluga. Tehniliselt saab neid koos praeguse sõidukitehnoloogiaga kasutada väikeste kohandustega. Taastuvmetanooli saab kasutada ka siseveelaevanduses ja lähimerevedudel. Sünteetilistel ja parafiinkütustel on potentsiaal vähendada fossiilsete kütuseallikate kasutamist transpordisektori energiavarustuses. Kõigi nende kütuste jaotamiseks, ladustamiseks ja kasutamiseks saab kasutada olemasolevat taristut või vajaduse korral samasugust taristut.

(7) Veeldatud maagaasil on tõenäoliselt endiselt oluline roll meretranspordis, kus praegu puudub majanduslikult elujõuline heitevaba jõuseadme tehnoloogia. Aruka ja säästva liikuvuse strateegiat käsitlevas teatises juhitakse tähelepanu sellele, et heiteta merelaevad on 2030. aastaks turuvalmis. Arvestades laevade pikka kasutusiga, peaks laevastiku ümberkujundamine toimuma järk-järgult. Erinevalt meretranspordist peaksid heitevabad jõuseadmed, nt vesinikku ja elektrit kasutavad jõuseadmed, jõudma siseveetranspordisektoris kiiremini turule, kuna siseveelaevad on tavaliselt väiksemad ja vahemaad on lühemad. Eeldatavasti ei ole veeldatud maagaasil selles

---

7 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO_2-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

sektoris enam olulist rolli. Selliste transpordikütuste nagu veeldatud maagaasi CO_2-heidet tuleb üha rohkem vähendada, segades/asendades neid näiteks veeldatud biometaaniga (bio-LNG) või taastuvate ja vähese CO_2-heitega sünteetiliste gaasiliste e-kütustega (e-gaas). Neid vähendatud CO_2-heitega kütuseid saab kasutada samas taristus kui gaasilisi fossiilkütuseid, mis võimaldab järk-järgult üle minna vähendatud CO_2-heitega kütustele.

(8) Raskeveokite sektoris on veeldatud maagaasi kasutavad veokid täielikult välja arendatud. Ühest küljest viitavad säästva ja aruka liikuvuse strateegia ja kliimaeesmärgi kava ühised stsenaariumid ning paketi „Eesmärk 55“ (*Fit for 55*) läbivaadatud modelleerimisstsenaariumid sellele, et gaasilistele kütustele jääb teatav piiratud roll ja et raskeveokites kasutatavate gaasiliste kütuste CO_2-heidet vähendatakse järjest, eriti pikamaavedude segmendis. Lisaks eeldatakse, et veeldatud naftagaasil ja surumaagaasil töötavad sõidukid, mille jaoks on kogu liidus juba olemas piisav taristuvõrk, asendatakse järk-järgult heitevabade jõuülekandeseadmetega ning seepärast on peamistes võrkudes allesjäänud puuduste kõrvaldamiseks vaja üksnes piiratud sihipärast poliitikat, et võtta kasutusele veeldatud maagaasi taristu, mis suudab pakkuda ka vähese CO_2-heitega kütuseid.

(9) Elektriajamiga kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt on olnud liidus ebaühtlane. Jätkuv ebaühtlane jaotus ohustaks selliste sõidukite kasutuselevõttu, piirates ühendatust kogu liidus. Poliitiliste ambitsioonide ja lähenemisviiside jätkuvad lahknevused riiklikul tasandil ei loo pikaajalist kindlust, mida on vaja olulisteks turuinvesteeringuteks. Liikmesriikide riikliku tasandi kohustuslikud miinimumeesmärgid peaksid seega andma poliitikasuuniseid ja täiendama riiklikke poliitikaraamistikke. See lähenemisviis peaks ühendama riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) vahemaapõhiste eesmärkidega. Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid peaksid tagama, et sõidukite kasutuselevõtuga igas liikmesriigis kaasneb piisava üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt. TEN-T võrgu vahemaapõhised eesmärgid peaksid tagama, et liidu peamised teedevõrgud on täielikult kaetud laadimispunktidega, ning seega tagama lihtsa ja sujuva liikumise kogu liidus.

(10) Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid tuleks seada asjaomases liikmesriigis registreeritud elektrisõidukite koguarvu alusel, järgides ühist metoodikat, milles võetakse arvesse tehnoloogia arengut, näiteks elektrisõidukite sõiduulatuse suurenemist või selliste kiirlaadimispunktide turuosa suurenemist, mis võimaldavad laadida laadimispunkti kohta rohkem sõidukeid kui tavalaadimispunktid. Metoodikas tuleb arvesse võtta ka akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite erinevaid laadimisviise. Metoodika, millega kehtestatakse riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid, mis põhinevad üldkasutatava laadimistaristu maksimaalsel koguväljundvõimsusel, peaks võimaldama paindlikkust erinevate laadimistehnoloogiate kasutamiseks liikmesriikides.

(11) Rakendamine liikmesriikides peaks tagama piisava üldkasutatavate laadimispunktide arvu, eelkõige ühistranspordijaamades, näiteks sadama reisiterminalides, lennu- või raudteejaamades. Samuti tuleks kasutusele võtta piisav arv üldkasutatavaid kergsõidukite kiirlaadimispunkte, et suurendada tarbijate mugavust eelkõige kogu TEN-T võrgus, tagada täielik piiriülene ühendatus ja võimaldada elektrisõidukite liikumist kogu liidus.

(12) Elektrisõidukite omanikud peaksid suurel määral kasutama oma valdustes või elu- ja mitteeluhoonete ühisparklates asuvaid laadimispunkte. Kuigi juhtmetaristu ja

laadimispunktide kasutuselevõttu nendes hoonetes reguleeritakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2010/31/EL,[10] peaksid liikmesriigid üldkasutatavate laadimispunktide kasutuselevõttu kavandades võtma arvesse sellise erataristu kättesaadavust.

(13) Elektriajamiga raskeveokid vajavad selgelt erinevat laadimistaristut kui kergsõidukid. Elektriajamiga raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatav taristu ei ole aga liidus praegu peaaegu kusagil kättesaadav. TEN-T võrgu vahemaapõhiseid eesmärke, üleöölaadimistaristu eesmärke ja linnatranspordisõlmede eesmärke ühendava lähenemisviisiga peaks tagatama, et kogu liidus luuakse elektriajamiga raskeveokite jaoks piisav üldkasutatav taristu, et toetada akutoitega elektriajamiga raskeveokite oodatavat turuleviimist.

(14) TEN-T võrgus tuleks kasutusele võtta ka piisav arv raskeveokitele mõeldud üldkasutatavaid kiirlaadimispunkte, et tagada täielik ühendatus kogu liidus. Sellel taristul peaks olema piisavalt väljundvõimsust, et sõidukit oleks võimalik laadida juhile seadusega ette nähtud puhkepausi jooksul. Lisaks võrgus paiknevatele kiirlaadimispunktidele peaks raskeveokitel olema võimalik ka kasutada põhitranspordivõrgus üleöö laadimist võimaldavat üldkasutatavat laadimistaristut, et toetada eelkõige kaugveosektori elektrifitseerimist.

(15) TEN-T võrgu laadimistaristut tuleks täiendada linnatranspordisõlmedesse paigaldatava üldkasutatava kiirlaadimistaristuga. See taristu on vajalik eelkõige selleks, et võimaldada kaubaautode laadimist ja kaugveoautode sihtkohas laadimist, riikliku sõidukipargipõhise eesmärgiga tuleks tagada aga kergsõidukite laadimispunktid ka linnapiirkondades.

(16) Sama oluline on ka laadimistaristu kasutuselevõtt eravaldustes, näiteks eradepoodes ja logistikakeskustes, et tagada üleöö ja sihtkohas toimuv laadimine. Avaliku sektori asutused peaksid võtma meetmeid seoses läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike kehtestamisega, et tagada sellise üleöö ja sihtkohas toimuva laadimise jaoks asjakohase taristu olemasolu.

(17) Üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktide hulka kuuluvad näiteks eraomandis olevad üldsusele juurdepääsetavad laadimis- või tankimispunktid, mis asuvad avalikul või eramaal, näiteks avalikes parklates või supermarketite parklates. Üldsusele juurdepääsetavat eravalduses asuvat laadimis- või tankimispunkti tuleks käsitada üldkasutatavana ka juhul, kui juurdepääs on piiratud teatava üldise kasutajarühmaga, näiteks klientidega. Ühisautode laadimis- või tankimispunkte tuleks käsitada üldsusele juurdepääsetavana üksnes juhul, kui need võimaldavad selgelt juurdepääsu kolmandatest isikutest kasutajatele. Eravalduses asuvaid laadimis- või tankimispunkte, millele juurdepääs on piiratud kindlate isikute ringiga, näiteks kontorihoonete parklad, millele on juurdepääs ainult töötajatel või volitatud isikutel, ei tohiks käsitada üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktidena.

(18) Laadimisjaam on üks füüsiline seade elektrisõidukite laadimiseks. Igal jaamal on teoreetiline maksimaalne väljundvõimsus [kW]. Igas jaamas on vähemalt üks laadimispunkt, mis saab korraga teenindada ainult üht sõidukit. Laadimisjaamas asuvate laadimispunktide arv määrab kindlaks sõidukite arvu, mida saab laadimisjaamas mis tahes ajahetkel laadida. Kui laadimisjaamas laetakse teataval ajahetkel rohkem kui üht sõidukit, jaotatakse maksimaalne väljundvõimsus eri

[10] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. mai 2010. aasta direktiiv 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta (ELT L 153, 18.6.2010, lk 13).

laadimispunktide vahel nii, et igas üksikus laadimispunktis pakutav võimsus on selle jaama väljundvõimsusest väiksem. Laadimispark koosneb ühest või mitmest konkreetses kohas asuvast laadimisjaamast, sealhulgas asjakohasel juhul nende kõrval asuvatest spetsiaalsetest parkimiskohtadest. Mis puutub käesolevas määruses laadimisparkide jaoks seatud eesmärkidesse, siis laadimisparkide puhul nõutavat minimaalset väljundvõimsust võivad pakkuda üks või mitu laadimisjaama.

(19) Võimalus töötada välja täiustatud digitaalteenused, sealhulgas lepingupõhised makselahendused, ja tagada kasutaja läbipaistev teavitamine digitaalsete vahendite abil sõltub selliste digitaalselt ühendatud nutilaadimispunktide kasutuselevõtust, mis toetavad digitaalselt ühendatud ja koostalitlusliku taristu loomist[11]. Need nutilaadimispunktid peaksid hõlmama füüsilisi omadusi ja tehnilist kirjeldust (riist- ja tarkvara), mis on vajalikud andmete reaalajas saatmiseks ja vastuvõtmiseks, võimaldades teabe liikumist nendest andmetest sõltuvate turuosaliste vahel, et laadimispunktide käitajad, liikuvusteenuse osutajad, e-rändlusplatvormid, jaotusvõrguettevõtjad ja lõppkokkuvõttes lõpptarbijad saaksid laadimiskogemust täielikult arendada.

(20) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/944[12] määratletud nutiarvestisüsteemid võimaldavad anda reaalajas andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaalajas ning pakkuda täpset ja läbipaistvat teavet kulude kohta ja soodustavad nii koos nutilaadimispunktidega laadimist ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike ja energiahinnad madalad. Nutiarvestisüsteemide kasutamine koos nutilaadimispunktidega võimaldab optimeerida laadimist, millest saavad kasu elektrisüsteem ja lõppkasutajad. Liikmesriigid peaksid soodustama nutiarvestisüsteemi kasutamist elektrisõidukite laadimiseks üldkasutatavates laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult põhjendatud, ning tagama, et need süsteemid vastavad direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 20 sätestatud nõuetele.

(21) Maantee-, raudtee-, mere- ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate elektrisõidukite kasvav arv nõuab laadimistoimingute optimeerimist ja haldamist viisil, mis ei põhjusta ülekoormust ning kasutab täiel määral ära taastuvelektri kättesaadavust ja madalaid elektrihindu süsteemis. Eelkõige nutilaadimine aitaks hõlbustada elektrisõidukite edasist integreerimist elektrisüsteemi, kuna see võimaldab agregeerimisel ja hindadel põhinevat tarbimiskaja. Süsteemi integreerimist saab veelgi hõlbustada kahesuunalise laadimise abil (sõidukilt võrku). Kõik tavalaadimispunktid, kus sõidukid pargitakse tavaliselt pikemaks ajaks, peaksid seetõttu võimaldama nutilaadimist.

(22) Elektrisõidukite taristu arendamine, selle taristu ja elektrisüsteemi koostoime ning elektritranspordi turu eri osaliste õigused ja kohustused peavad olema kooskõlas direktiivis (EL) 2019/944 kehtestatud põhimõtetega. Selles mõttes peaksid jaotusvõrguettevõtjad tegema mittediskrimineerival viisil koostööd kõigi isikutega, kes rajavad või käitavad üldkasutatavaid laadimispunkte, ning liikmesriigid peaksid tagama, et laadimispunkti elektrivarustust saab reguleerida lepinguga, mis on sõlmitud muu tarnijaga kui üksus, kes tarnib elektrit kodumajapidamisele või valdusele, kus

---

[11] Kooskõlas Euroopa koostalitlusvõime raamistiku rakendusstrateegias (COM(2017) 0134 final) esitatud põhimõtetega.

[12] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/944 elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL (ELT L 158, 14.6.2019, lk 125).

laadimispunkt asub. Liidu elektritarnijate juurdepääs laadimispunktidele ei tohiks piirata direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 66 sätestatud erandite kohaldamist.

(23) Elektrisõidukite laadimispunktide rajamine ja käitamine peaks toimuma konkurentsipõhisel turul, millele on avatud juurdepääs kõikidel laadimistaristute rajamisest või käitamisest huvitatud isikutel. Võttes arvesse alternatiivsete asukohtade piiratust kiirteedel, on eriti murettekitavad olemasolevad kiirteede kontsessioonilepingud, mis puudutavad näiteks tavapäraseid tanklaid või puhkealasid, kuna need lepingud võivad kesta väga pikka aega ja mõnikord ei ole neil isegi kindlat lõpptähtaega. Liikmesriigid peaksid võimaluste piires ning kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2014/23[13] püüdma konkurentsi tingimustes sõlmida uusi spetsiaalseid kontsessioonilepinguid olemasolevatele kiirteede puhkealadele või nende kõrvale rajatavate laadimisjaamade jaoks, et piirata kasutuselevõtukulusid ja võimaldada uutel tulijatel turule tulla.

(24) Hindade läbipaistvus on oluline, et tagada sujuv ja lihtne laadimine ja tankimine. Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajatele tuleks enne laadimis- või tankimisteenuse algust anda täpset hinnateavet. Hind tuleks esitada selgelt struktureeritud viisil, et lõppkasutajad saaksid kindlaks teha erinevad kulukomponendid.

(25) Turule tuleb uusi teenuseid, eelkõige selleks, et võimaldada elektrisõidukite kasutamist. Selliseid teenuseid pakkuvad üksused, näiteks liikuvusteenuse osutajad, peaksid saama tegutseda õiglastel turutingimustel. Eelkõige ei tohiks laadimispunktide käitajad kohelda põhjendamatult soodsamalt ühtegi neist teenuseosutajatest, näiteks kehtestades põhjendamatult erinevad hinnad, mis võib takistada konkurentsi ja lõppkokkuvõttes tuua kaasa kõrgemad hinnad tarbijatele. Komisjon peaks jälgima laadimisturu arengut. Määruse läbivaatamisel võtab komisjon meetmeid, kui seda nõuavad turusuundumused, näiteks lõppkasutajatele osutatavate teenuste piirangud või äritavad, mis võivad konkurentsi piirata.

(26) Vesinikkütusega mootorsõidukite turuosa on praegu väga väike. Siiski on oluline luua piisav vesinikutankimistaristu, et muuta võimalikuks vesinikkütusega mootorsõidukite ulatuslik kasutuselevõtt, nagu on ette nähtud komisjoni kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegias[14]. Praegu kasutatakse vesinikutankimispunkte vaid mõnes liikmesriigis ja üldiselt need raskeveokitele ei sobi, mis ei võimalda vesinikusõidukite liikumist liidus. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide kohustuslikud kasutuselevõtueesmärgid peaksid tagama, et kogu TEN-T põhivõrgus rajatakse piisavalt tihe vesinikutankimispunktide võrgustik, et vesinikkütusega kergsõidukitel ja raskeveokitel oleks võimalik kogu liidus sujuvalt liikuda.

(27) Vesinikkütusega sõidukid peaksid saama tankida sihtkohas või selle lähedal, mis tavaliselt asub linnapiirkonnas. Selleks et üldsusele kättesaadav sihtkohas tankimine oleks võimalik vähemalt peamistes linnapiirkondades, peaksid sellised tanklad olema kõikides Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 1315/2013[15] määratletud linnatranspordisõlmedes. Linnatranspordisõlmede piires peaksid ametiasutused kaaluma laadimisjaamade kasutuselevõtmist mitmeliigilise kaubaveo keskustes, kuna

---

13 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1).

14 COM(2020) 301 final.

15 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

need ei ole mitte ainult raskeveokite tüüpiline sihtkoht, vaid võimaldaksid kasutada vesinikku ka muude transpordiliikide, näiteks raudtee- ja siseveetranspordi jaoks.

(28) Taristu kasutuselevõtu varases etapis valitseb endiselt teatav ebakindlus selles osas, millist liiki sõidukid turule tulevad ja millist liiki tehnoloogiaid hakatakse laialdaselt kasutama. Komisjoni teatises „Kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegia“[16] toodi esile, et raskeveokite segmendis on vesinikusõidukite massiline varajane kasutuselevõtt kõige tõenäolisem. Seepärast tuleks vesinikutankimistaristu rajamisel esialgu keskenduda sellele segmendile, võimaldades samas kergsõidukitel tankida üldkasutatavates vesinikutanklates. Koostalitlusvõime tagamiseks peaksid kõik üldkasutatavad vesinikutanklad pakkuma gaasilist vesinikku vähemalt rõhuga 700 baari. Taristu väljaarendamisel tuleks arvesse võtta ka selliste uute tehnoloogiate esilekerkimist nagu vedel vesinik, mida saab kasutada suurema hulga eri raskeveokite puhul ja mis on osa sõidukitootjate eelistatud tehnoloogiavalik. Selleks peaks minimaalne arv vesinikutanklaid pakkuma lisaks gaasilisele vesinikule rõhuga 700 baari ka vedelat vesinikku.

(29) Liidus on seatud üles mitu veeldatud maagaasi tankimispunkti, millega juba toetatakse veeldatud maagaasil töötavate raskeveokite liiklemist. TEN-T põhivõrk peaks jääma veeldatud maagaasi taristu kasutuselevõtu ja järk-järgult ka veeldatud biometaani kasutuselevõtu aluseks, kuna see hõlmab peamisi liiklusvooge ja võimaldab piiriülest ühendatust kogu liidus. Direktiivis 2014/94/EL soovitati, et sellised tankimispunktid tuleks TEN-T põhivõrku paigaldada iga 400 km järel, kuid selle eesmärgi saavutamiseks on võrgus veel teatavad üksikud lüngad. Liikmesriigid peaksid saavutama selle eesmärgi ja kõrvaldama allesjäänud lüngad 2025. aastaks, pärast mida seda eesmärki enam ei kohaldata.

(30) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saama maksta kergesti ja mugavalt kõikides üldkasutatavates laadimis- ja tankimispunktides, ilma et neil oleks vaja sõlmida lepingut laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutajaga. Seepärast peaksid kõik üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid aktsepteerima lepinguvabaks laadimiseks või tankimiseks liidus laialdaselt kasutatavaid makseviise, eelkõige elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid. Selline lepinguvaba makseviis peaks olema tarbijatele alati kättesaadav, isegi kui laadimis- või tankimispunktis on võimalik teha lepingupõhiseid makseid.

(31) Transporditaristu peaks võimaldama sujuvat liikuvust ja ligipääsu kõigile kasutajatele, sealhulgas puuetega inimestele ja eakatele. Põhimõtteliselt tuleks kõik laadimisjaamad ja tanklad ning laadimisjaamade ja tanklate asukohad kavandada nii, et neid saaks kasutada võimalikult suur osa elanikkonnast, eelkõige eakad, piiratud liikumisvõimega isikud ja puuetega inimesed. Selleks tuleks näiteks tagada, et parkla ümber on piisavalt ruumi, et laadimisjaam ei ole paigaldatud äärekividega pinnale, et laadimisjaama nupud või ekraan on sobival kõrgusel ning laadimis- ja tankimiskaablite kaal on selline, et nõrgemad inimesed saavad neid hõlpsalt käsitseda. Lisaks peaksid laadimisjaamade kasutajaliidesed olema ligipääsetavad. Sellega seoses tuleks laadimis- ja tankimistaristu suhtes kohaldada direktiivi 2019/882[17] I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõudeid.

---

16 COM(2020) 301 final.

17 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70).

(32) Kaldaäärsed elektrirajatised võimaldavad varustada mere- ja siseveetransporti puhta energiaga ning aidata vähendada merelaevade ja siseveelaevade keskkonnamõju. Algatuse „FuelEU Maritime“ kohaselt peavad konteineri- ja reisilaevade käitajad järgima sätteid, mille eesmärk on vähendada kai ääres tekkivat heidet. Kohustuslikud kasutuselevõtueesmärgid peaksid tagama, et selle sektori jaoks oleks TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates kättesaadav piisav kaldaäärne elektritoide nende nõuete täitmiseks. Nende eesmärkide kohaldamine kõigi TEN-T meresadamate suhtes peaks tagama sadamatele võrdsed tingimused.

(33) Konteineri- ja reisilaevadele, mis on laevakategooriad, mis tekitavad kai ääres ühe laeva kohta kõige rohkem heidet, tuleks tagada kaldaäärne elektritoide esmajärjekorras. Selleks et võtta arvesse eri reisilaevade kaiäärset võimsustarvet ja sadama käitamise iseärasusi, on vaja eristada ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ning muude reisilaevade nõudeid.

(34) Nende eesmärkide puhul tuleks arvesse võtta teenindatavate laevade liike ja nende liiklusmahtu. Meresadamad, kus teatavatesse laevakategooriatesse kuuluvate laevade liiklusmaht on väike, tuleks vabastada asjaomaste laevakategooriate suhtes kehtivatest minimaalsel liiklusmahul põhinevatest kohustuslikest nõuetest, et vältida sellise võimsuse ülesseadmist, mida ei kasutata ära. Samuti ei peaks kohustuslikud eesmärgid keskenduma maksimaalsele võimsustarbele, vaid piisavalt suurele mahule, et vältida võimsuse alakasutamist ja võtta arvesse sadama käitamise iseärasusi. Meretransport on oluline ühenduslüli liidu saarte ühtekuuluvuse ja majandusarengu jaoks. Kõnealuste saarte energiatootmisvõimsus ei pruugi alati olla piisav, et toetada vajaliku energianõudluse rahuldamiseks kaldalt tuleva elektriga varustamist. Sellisel juhul tuleks saared sellest nõudest vabastada, välja arvatud juhul kui ja seni kuni selline elektriühendus mandriga on loodud või on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

(35) Meresadamate veeldatud maagaasi tankimispunktide põhivõrk peaks valmima 2025. aastaks. Veeldatud maagaasi tankimispunktide hulka kuuluvad veeldatud maagaasi terminalid, paagid, teisaldatavad konteinerid, punkerlaevad ja -praamid.

(36) Lennujaamades seisvatele õhusõidukitele tagatava elektritoitega asendataks õhusõidukite (abijõuseadme kasutamine) või maapealse toite agregaatide kasutatavad vedelkütused puhtama energiaallikaga. See peaks vähendama saasteainete heidet ja müra, parandama õhu kvaliteeti ja vähendama mõju kliimamuutustele. Seepärast peaks kõikidel ärilistel vedudel olema võimalik kasutada väliseid elektritoiteallikaid, kui õhusõiduk seisab TEN-T lennujaama väravas või terminalist eemal asuval seisuplatsil.

(37) Kooskõlas direktiivi 2014/94/EL artikliga 3 on liikmesriigid kehtestanud riiklikud poliitikaraamistikud, milles on esitatud kavad ja eesmärgid, et tagada nende eesmärkide saavutamine. Nii riikliku poliitikaraamistiku kui ka direktiivi 2014/94/EL hindamine on toonud esile vajaduse ambitsioonikama ja paremini kooskõlastatud lähenemisviisi järele liikmesriikides, pidades silmas, et alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite, eelkõige elektrisõidukite kasutuselevõtt eeldatavasti kiireneb. Lisaks on Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks vaja fossiilkütuste alternatiive kõigi transpordiliikide jaoks. Olemasolevad riiklikud poliitikaraamistikud tuleks läbi vaadata, et selgelt kirjeldada, kuidas liikmesriigid kavatsevad täita vajadust üldkasutatava laadimis- ja tankimistaristu järele, mis on kohustuslike eesmärkidega ettenähtust palju suurem. Läbivaadatud raamistikud peaksid võrdselt hõlmama kõiki transpordiliike, sealhulgas neid, mille jaoks kohustuslikke kasutuselevõtueesmärke pole seatud.

(38) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud peaksid hõlmama meetmeid, millega toetatakse alternatiivkütuste turu arendamist ja sealhulgas vajaliku taristu kasutuselevõttu tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning asjaomase tööstusharuga, võttes samal ajal arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi. Lisaks tuleks läbivaadatud raamistikes kirjeldada sellise taristu planeerimise ning taristuga seotud lubade andmise ja hangete üldist riiklikku raamistikku, sealhulgas kindlaks tehtud takistusi ja meetmeid nende kõrvaldamiseks, et taristut oleks võimalik kiiremini kasutusele võtta.

(39) Komisjon peaks hõlbustama liikmesriikide läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike väljatöötamist ja rakendamist, vahetades liikmesriikide vahel teavet ja parimaid tavasid.

(40) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud koosnema üksikasjalikest strateegiatest, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus CO_2-heidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveetransport ning raudteetransport nendes võrgu segmentides, mida ei saa elektrifitseerida. Eelkõige peaksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega välja töötama selged strateegiad siseveetranspordi CO_2-heite vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti tuleks välja töötada pikaajalised CO_2-heite vähendamise strateegiad TEN-T sadamate ja TEN-T lennujaamade jaoks, keskendudes eelkõige taristu kasutuselevõtule vähese heitega ja heiteta laevade ja õhusõidukite jaoks ning raudteeliinide jaoks, mida ei elektrifitseerita. Komisjon peaks nende strateegiate alusel käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada kõnealustele sektoritele siduvamad eesmärgid.

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama mitmesuguseid regulatiivseid ja mitteregulatiivseid stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklikke poliitikaraamistikke tihedas koostöös erasektori osalejatega, kellel peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel keskne roll.

(42) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/33/EÜ[18] nähakse ette keskkonnasõbralike ja heiteta busside osakaalu minimaalsed riiklikud hanke-eesmärgid, kui keskkonnasõbralikes bussides kasutatakse käesoleva määruse artikli 2 punktis 3 määratletud alternatiivkütuseid. Kuna üha rohkem ühistranspordiasutusi ja käitajaid lähevad nende eesmärkide saavutamiseks üle keskkonnasõbralikele ja heiteta bussidele, peaksid liikmesriigid lisama vajaliku bussitaristu sihipärase edendamise ja arendamise oma riiklikesse poliitikaraamistikesse olulise osana. Liikmesriigid peaksid looma ja säilitama asjakohased vahendid, et edendada laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu ka erisõidukiparkide, eelkõige keskkonnasõbralike ja heiteta busside jaoks kohalikul tasandil.

(43) Arvestades, et mootorsõidukite kütuseliigid muutuvad järjest mitmekesisemaks ja kodanike liikuvus maanteedel suureneb jätkuvalt kogu liidus, on vaja anda sõidukikasutajatele selget ja kergesti mõistetavat teavet tanklates olemasolevate kütuste kohta ning nende sõidukite ühilduvuse kohta erinevate kütuste või laadimispunktidega liidu turul. Liikmesriikidel peaks olema võimalik võtta selliseid teavitusmeetmeid ka enne 18. novembrit 2016 turule lastud sõidukite suhtes.

(44) Lihtne ja kergesti võrreldav teave eri kütuste hindade kohta aitaks sõidukikasutajatel paremini hinnata turul saadaolevate üksikute kütuste suhtelist maksumust. Seepärast

[18] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

tuleks teavitamise eesmärgil esitada kõikides asjaomastes tanklates teatavate alternatiivkütuste ja tavakütuste ühikuhinna võrdlus, mida väljendatakse „kütusehinnana 100 km kohta“.

(45) Tarbijatele tuleb anda piisavalt teavet käesoleva määrusega hõlmatud alternatiivkütuste üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide geograafilise asukoha, omaduste ja pakutavate teenuste kohta. Seepärast peaksid liikmesriigid tagama, et üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või omanikud teeksid asjakohased staatilised ja dünaamilised andmed kättesaadavaks. Asjaomaste laadimis- ja tankimisandmete kättesaadavuse ja juurdepääsetavusega seoses tuleks sätestada andmetüüpide nõuded, tuginedes programmi „IDACS“ (alternatiivkütuste laadimis-/tankimispunktidega seotud andmete kogumine ja elektromobiilsuses osalejate kordumatud tunnuskoodid) rakendamist toetavate meetmete tulemustele.

(46) Andmetel peaks olema laadimis- ja tankimistaristu nõuetekohases toimimises oluline roll. Kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vorming, esitamise sagedus ja kvaliteet määravad kasutajate vajadustele vastava alternatiivkütuste taristu ökosüsteemi üldise kvaliteedi. Lisaks peaksid need andmed olema sidusal viisil kättesaadavad kõigis liikmesriikides. Seepärast tuleks andmed esitada vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/40/EL[19] riiklikele juurdepääsupunktidele kehtestatud nõuetele.

(47) On väga oluline, et kõik e-liikuvuse ökosüsteemis osalejad saaksid hõlpsalt suhelda digitaalsete vahendite abil, et pakkuda lõppkasutajatele parimat teenusekvaliteeti. Selleks on vaja väärtusahela asjaomaste osaliste kordumatuid tunnuseid. Selleks peaksid liikmesriigid määrama kordumatute tunnuskoodide väljaandmiseks ja haldamiseks tunnuskoodide registreerimise organisatsiooni („IDRO“), et teha kindlaks vähemalt laadimispunktide käitajad ja liikuvusteenuse osutajad. IDRO peaks koguma teavet elektromobiilsuse tunnuskoodide kohta, mida asjaomases liikmesriigis juba kasutatakse; väljastama vajaduse korral uued elektromobiilsuse koodid laadimispunktide käitajatele ja liikuvusteenuse osutajatele, järgides kogu liitu hõlmavat ühist kokkulepitud elektromobiilsuse tunnuskoodide vormindamise loogikat; võimaldama nende elektromobiilsuse koodide vahetamist ja kordumatuse kontrollimist võimaliku tulevase ühise tunnuskoodide hoidla („IDRR“) kaudu. Komisjon peaks andma välja tehnilised suunised sellise organisatsiooni loomise kohta, tuginedes programmi „IDACS“ (alternatiivkütuste laadimis-/tankimispunktidega seotud andmete kogumine ja elektromobiilsuses osalejate kordumatud tunnuskoodid) rakendamist toetavatele meetmetele.

(48) Meretransport ja siseveelaevandus vajavad uusi standardeid, et hõlbustada ja konsolideerida alternatiivkütuste turule sisenemist, seoses elektrivarustuse ja vesiniku, metanooli ja ammoniaagi punkerdamisega, aga ka laevade ja taristu vahelise teabevahetuse standardeid.

(49) Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) töötab välja meretranspordi ühtsed ja rahvusvaheliselt tunnustatud ohutus- ja keskkonnastandardid. Meretranspordi üleilmset olemust arvestades tuleks vältida vastuolu rahvusvaheliste standarditega. Seetõttu peaks Euroopa Liit tagama, et käesoleva määruse kohaselt vastu võetud meretranspordi tehnilised kirjeldused on kooskõlas IMO poolt vastu võetud rahvusvaheliste eeskirjadega.

[19] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

(50) Laadimis- ja tankimispunktide koostalitluse tehnilisi kirjeldusi tuleks Euroopa või rahvusvahelistes standardites täpsustada. Euroopa standardiorganisatsioonid peaksid võtma vastu Euroopa standardid kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1025/2012[20] artikliga 10. Need standardid peaksid põhinema kehtivatel rahvusvahelistel standarditel või vajaduse korral käimasoleval rahvusvahelisel standardimistööl.

(51) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL II lisas esitatud tehnilisi kirjeldusi tuleb jätkuvalt kohaldada vastavalt kõnealuses direktiivis sätestatule.

(52) Käesoleva määruse kohaldamisel peaks komisjon konsulteerima asjaomaste eksperdirühmadega, eelkõige säästva transpordi foorumi ja Euroopa säästva laevanduse foorumiga. Selline ekspertidega konsulteerimine on eriti oluline, kui komisjon kavatseb käesoleva määruse alusel vastu võtta delegeeritud õigusakte või rakendusakte.

(53) Alternatiivkütuste taristu on kiiresti arenev valdkond. Ühtse tehnilise kirjelduse puudumine takistab alternatiivkütuste taristu ühtse turu loomist. Seepärast peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et ühtlustada tehnilisi kirjeldusi valdkondades, kus ühised tehnilised kirjeldused puuduvad, kuid on vajalikud. Eelkõige peaks see hõlmama suhtlust elektrisõiduki ja laadimispunkti vahel, suhtlust laadimispunkti ja laadimistarkvara haldussüsteemi (tagasüsteemi) vahel; suhtlust elektrisõidukite rändlusteenusega ja suhtlust elektrivõrguga. Samuti on vaja kindlaks määrata sobiv juhtimisraamistik ning sõidukite ja võrgu vahelise teabevahetuse ökosüsteemi eri osalejate rollid. Lisaks tuleb arvesse võtta esile kerkivaid tehnoloogiaarendusi, näiteks elektriteid. Andmete esitamisega seoses on vaja ette näha täiendavad andmetüübid ja tehnilised kirjeldused seoses kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vormingu, esitamise sageduse ja kvaliteediga.

(54) Alternatiivkütuste ja eelkõige heitevabade kütuste turg on alles varajases arenguetapis ja tehnoloogia muutub kiiresti. See peaks tõenäoliselt mõjutama nõudlust alternatiivkütuste ja seega alternatiivkütuste taristu järele kõigi transpordiliikide lõikes. Seepärast peaks komisjon käesoleva määruse 2026. aasta lõpuks läbi vaatama, eelkõige seoses raskeveokite laadimispunktide jaoks seatavate eesmärkidega ning veetranspordis ja lennunduses heiteta laevade ja õhusõidukite alternatiivkütuste taristu eesmärkidega.

(55) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt edendada alternatiivkütuste turu arengut, ei suuda liikmesriigid üksi piisavalt saavutada, küll aga saab seda paremini saavutada liidu tasandil, kuna on vaja võtta meetmeid, et rahuldada nõudlust alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kriitilise massi järele ja Euroopa tööstusharu kulutõhusate arenduste järele ning võimaldada alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite liikuvust kogu liidus, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

---

[20] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 1025/2012, mis käsitleb Euroopa standardimist ning millega muudetakse nõukogu direktiive 89/686/EMÜ ja 93/15/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/9/EÜ, 94/25/EÜ, 95/16/EÜ, 97/23/EÜ, 98/34/EÜ, 2004/22/EÜ, 2007/23/EÜ, 2009/23/EÜ ja 2009/105/EÜ ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 87/95/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 1673/2006/EÜ (ELT L 316, 14.11.2012, lk 12).

(56) Direktiiv 2014/94/EL tuleks seetõttu kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese

1. Käesolevas määruses sätestatakse kohustuslikud riiklikud eesmärgid piisava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks liidus maanteesõidukite, laevade ja seisvate õhusõidukite jaoks. Selles sätestatakse alternatiivkütuste taristu jaoks ühised tehnilised kirjeldused ja nõuded kasutajateabe, andmete esitamise ja maksete tegemise kohta.

2. Selles sätestatakse eeskirjad liikmesriikide poolt vastu võetavate riiklike poliitikaraamistike jaoks, sealhulgas alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks valdkondades, kus ei ole seatud kogu liitu hõlmavaid kohustuslikke eesmärke, ning sellise taristu kasutuselevõttu käsitleva aruandluse kohta.

3. Käesoleva määrusega kehtestatakse aruandlusmehhanism, et ergutada koostööd ja tagada edusammude usaldusväärne jälgimine. Mehhanism koosneb komisjoni ja liikmesriikide vahelisest struktureeritud, läbipaistvast ja korduvast protsessist, mille eesmärk on riiklike poliitikaraamistike viimistlemine ning nende edasine rakendamine ja vastavad komisjoni meetmed.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

(1) „juurdepääs andmetele“ – võimalus mis tahes ajal küsida ja saada masinloetavas vormis andmeid, nagu on määratletud komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2015/962 artikli 2 punktis 5[21];

(2) „lepinguvaba hind“ – hind, mida laadimis- või tankimispunkti käitaja küsib lõppkasutajalt lepinguvaba laadimise või tankimise eest;

(3) „alternatiivkütused“ – kütused või energiaallikad, mida kasutatakse vähemalt osaliselt transpordi energiavarustuses fossiilsete naftaallikate asemel ja millel on potentsiaali aidata kaasa transpordi CO_2-heite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnatoime parandamisele, sh:

(a) „ alternatiivkütused heiteta sõidukitele“ –

– elekter,

– vesinik,

– ammoniaak,

[21] Komisjoni 18. detsembri 2014. aasta delegeeritud määrus (EL) 2015/962, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas (ELT L 157, 23.6.2015, lk 21).

(b) „taastuvkütused“ –

– biomasskütused ja biokütused, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktides 27 ja 33,

– taastuvatest energiaallikatest toodetud sünteetilised ja parafiinkütused, sh ammoniaak,

(c) „alternatiivsed fossiilkütused“ üleminekuperioodil –

– maagaas gaasilises (surumaagaas (CNG)) ja veeldatud olekus (veeldatud maagaas (LNG)),

– veeldatud naftagaas (LPG),

– taastumatutest energiaallikatest toodetud sünteetilised ja parafiinkütused;

(4) „TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaam“ – lennujaam, mis on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013 II lisas;

(5) „lennujaama juhtorgan“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ[22] artikli 2 punktis 2 määratletud organ;

(6) „automaatne autentimine“ – sõiduki autentimine laadimispunktis laadimispistmiku või telemaatika kaudu;

(7) „andmete kättesaadavus“ – andmete olemasolu digitaalses masinloetavas vormingus;

(8) „akutoitega elektrisõiduk“ – elektrisõiduk, mis töötab üksnes elektrimootoril ja millel puudub teisene jõuallikas;

(9) „kahesuunaline laadimine“ – nutilaadimine, mille puhul elektrivoolu suunda saab muuta nii, et elektrivool liigub akust sellega ühendatud laadimispunkti;

(10) „pistmik“ – füüsiline liides laadimispunkti ja elektrisõiduki vahel, mille kaudu elektrienergiat vahetatakse;

(11) „äriline lennutransport“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139[23] artikli 3 punktis 24 määratletud lennutransport;

(12) „konteinerilaev“ – laev, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks lastiruumis ja tekil;

(13) „lepingupõhine makse“ – lõppkasutaja poolt liikuvusteenuse osutajale tehtav makse laadimis- või tankimisteenuse eest lõppkasutaja ja liikuvusteenuse osutaja vahelise lepingu alusel;

(14) „digitaalselt ühendatud laadimispunkt“ – laadimispunkt, mis suudab reaalajas saata ja vastu võtta teavet, suhelda elektrivõrgu ja elektrisõidukiga kahesuunaliselt ning mida saab kaugjälgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks;

---

22 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta (ELT L 70, 14.3.2009, lk 11).

23 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

(15) „jaotusvõrguettevõtja“ – direktiivi (EL) 2019/944 artikli 2 punktis 29 määratletud ettevõtja;

(16) „dünaamilised andmed“ – andmed, mis muutuvad sageli või regulaarselt;

(17) „elektritee“ – füüsiline piki teed kulgev paigaldis, mis võimaldab elektrisõidukile selle liikumise ajal elektrit üle kanda;

(18) „elektrisõiduk“ – mootorsõiduk, mis on varustatud jõuseadmega, millel on vähemalt üks energiamuunduriga mitteperifeerne elektriseade koos elektrilise laetava energiasalvestussüsteemiga, mida saab väljastpoolt laadida;

(19) „elektritoide seisvatele õhusõidukitele“ – standardse paikse või teisaldatava liidese kaudu õhusõiduki varustamine elektriga, kui õhusõiduk seisab väravas või terminalist eemal asuval seisuplatsil;

(20) „lõppkasutaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes ostab vahetult sõidukis kasutamiseks alternatiivkütust;

(21) „e-rändlus“ – andmete ja maksete vahetamine laadimis- või tankimispunkti käitaja ja liikuvusteenuse osutaja vahel, kellelt lõppkasutaja ostab laadimisteenust;

(22) „e-rändlusplatvorm“ – platvorm, mis ühendab turuosalisi, eelkõige liikuvusteenuse osutajaid ning laadimis- ja tankimispunktide käitajaid, et võimaldada nendevahelisi teenuseid, sealhulgas e-rändlust;

(23) „Euroopa standard“ – määruse (EL) nr 1025/2012 artikli 2 punkti 1 alapunktis b määratletud standard;

(24) „kaubaterminal“ – määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis s määratletud kaubaterminal;

(25) „kogumahutavus“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757[24] artikli 3 punktis e määratletud kogumahutavus;

(26) „raskeveok“ – direktiivi 2007/46/EÜ[25] II lisas määratletud M2-, M3-, N2- või N3-kategooria mootorsõiduk;

(27) „kiirlaadimispunkt“ – laadimispunkt, mis võimaldab edastada elektrisõidukile elektrit väljundvõimsusega üle 22 kW;

(28) „kiirreisilaev“ – konventsiooni SOLAS 74 X peatüki 1. reeglis määratletud laev enam kui 12 reisija vedamiseks;

(29) „kergsõiduk“ – direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud M1- või N1-kategooria mootorsõiduk;

(30) „liikuvusteenuse osutaja“ – juriidiline isik, kes osutab lõppkasutajale tasu eest teenuseid, sealhulgas müüb laadimisteenust;

(31) „tavalaadimispunkt“ – laadimispunkt, mis võimaldab edastada elektrisõidukile elektrit väljundvõimsusega kuni 22 kW;

---

[24] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).

[25] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

(32) „riiklik juurdepääsupunkt“ – digitaalne liides, mille kaudu tehakse andmekasutajatele uuesti kasutamiseks kättesaadavaks teatavad staatilised ja dünaamilised andmed, nagu seda rakendavad liikmesriigid kooskõlas komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2015/962 artikliga 3;

(33) „laadimispunkti käitaja“ – üksus, mis vastutab sellise laadimispunkti haldamise ja käitamise eest, mis osutab lõppkasutajatele laadimisteenust, sh liikuvusteenuse osutaja nimel ja eest;

(34) „tankimispunkti käitaja“ – üksus, mis vastutab sellise tankimispunkti haldamise ja käitamise eest, mis osutab lõppkasutajatele tankimisteenust, sh liikuvusteenuse osutaja nimel ja eest;

(35) „reisilaev“ – laev, mis on ette nähtud rohkem kui 12 reisija vedamiseks, sh kruiisilaevad, kiirreisilaevad ja laevad, mis on varustatud seadmetega, mis võimaldavad maanteesõidukitel või raudteeveeremitel ise pardale ja sealt maha sõita („ro-ro-reisiparvlaevad“);

(36) „pistikühendusega hübriidsõiduk“ – tavapärase sisepõlemismootori ja elektriajamiga varustatud elektrisõiduk, mida saab laadida välisest elektrilisest toiteallikast;

(37) „väljundvõimsus“ – teoreetiline maksimumvõimsus kilovattides (kW) väljendatuna, mida laadimispunkt, -jaam või -park või kaldaäärse elektritoite seade saab edastada sõidukile või laevale, mis on antud laadimispunkti, -jaama, -pargi või -seadmega ühendatud;

(38) „üldkasutatav alternatiivkütuste taristu“ – alternatiivkütuste taristu, mis asub üldsusele avatud kohas või valduses, olenemata sellest, kas alternatiivkütuste taristu asub avalikul või eramaal, kas kohaldatakse piiranguid või tingimusi seoses juurdepääsuga kohale või valdusele ning olenemata alternatiivkütuste taristu kasutamise suhtes kohaldatavatest tingimustest;

(39) „ruutkood“ (QR-kood) – ISO 18004 nõuetele vastav andmete kodeerimine ja visualiseerimine;

(40) „lepinguvaba laadimine“ – laadimisteenus, mille lõppkasutaja ostab, ilma et ta peaks end registreerima, sõlmima kirjaliku lepingu või looma asjaomase laadimispunkti käitajaga pikemaajalise ärisuhte, mis läheb kaugemale pelgast teenuse ostmisest;

(41) „laadimispunkt“ – paikne või teisaldatav liides, mis võimaldab edastada elektrit elektrisõidukile ja millel võib olla küll üks või mitu pistmikku eri tüüpi pistikühenduste jaoks, kuid mis saab korraga laadida ainult üht elektrisõidukit, välja arvatud seadmed, mille väljundvõimsus on kuni 3,7 kW ja mille peamine eesmärk ei ole elektrisõidukite laadimine;

(42) „kergsõidukite laadimispunkt, -jaam või -park“ – laadimispunkt, -jaam või -park, mis on ette nähtud kergsõidukite laadimiseks tulenevalt kas pistmike/pistikute erikonstruktsioonist või laadimispunkti, -jaama või -pargi kõrval asuva parkimiskoha ehitusest või mõlemast;

(43) „raskeveokite laadimispunkt, -jaam või -park“ – laadimispunkt, -jaam või -park, mis on ette nähtud raskeveokite laadimiseks tulenevalt kas pistmike/pistikute erikonstruktsioonist või laadimispunkti, -jaama või -pargi kõrval asuva parkimiskoha ehitusest või mõlemast;

(44) „laadimispark“ – üks või mitu laadimisjaama konkreetses asukohas;

(45) „laadimisjaam“ – üks füüsiline rajatis konkreetses asukohas, mis koosneb ühest või mitmest laadimispunktist;

(46) „laadimisteenus“ – elektri, sealhulgas sellega seotud teenuste müük või pakkumine üldkasutatava laadimispunkti kaudu;

(47) „laadimiskord“ – sõiduki täielik laadimisprotsess üldkasutatavas laadimispunktis alates sõiduki ühendamisest kuni sõiduki lahtiühendamiseni;

(48) „lepinguvaba tankimine“ – tankimisteenus, mille lõppkasutaja ostab, ilma et ta peaks end registreerima, sõlmima kirjaliku lepingu või sõlmima asjaomase tankimispunkti käitajaga pikemaajalise ärisuhte, mis läheb kaugemale pelgast teenuse ostmisest;

(49) „tankimispunkt“ – tankimisrajatis, mis on ette nähtud paikse või teisaldatava seadme kaudu mis tahes vedela või gaasilise alternatiivkütuse tankimiseks ning mis saab korraga tankida ainult üht sõidukit;

(50) „tankimisteenus“ – vedela või gaasilise alternatiivkütuse müük või tarnimine üldkasutatava tankimispunkti kaudu;

(51) „tankimiskord“ – sõiduki täielik tankimisprotsess üldkasutatavas tankimispunktis alates sõiduki ühendamisest kuni sõiduki lahtiühendamiseni;

(52) „tankla“ – üks füüsiline rajatis konkreetses asukohas, mis koosneb ühest või mitmest tankimispunktist;

(53) „reguleeriv asutus“ – iga liikmesriigi poolt direktiivi (EL) 2019/944 artikli 57 lõike 1 kohaselt nimetatud reguleeriv asutus;

(54) „taastuvenergia“ – taastuvatest mittefossiilsetest allikatest pärit energia, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 1;

(55) „ro-ro-reisiparvlaev“ – üle 12 reisija vedamiseks ette nähtud laev, mis on ehitatud nii, et maanteesõidukid või raudteeveeremid saavad ise pardale ja sealt maha sõita;

(56) „ohutu ja turvaline parkimine“ – artikli 17 lõike 1 punktis b osutatud parkimis- ja puhkeala, mis on ette nähtud raskeveokite öiseks parkimiseks;

(57) „kai ääres seisev laev“ – kai ääres seisev laev, nagu on määratletud määruse (EL) 2015/757 artikli 3 punktis n;

(58) „kaldaäärne elektritoide“ – kai ääres seisvate merelaevade või siseveelaevade varustamine maismaalt saadava elektriga standardliidese abil;

(59) „nutilaadimine“ – laadimistoiming, mille käigus akusse suunatava elektrienergia kogust kohandatakse elektroonilise side kaudu saadud teabe alusel reaalajas;

(60) „staatilised andmed“ – andmed, mis ei muutu sageli ega korrapäraselt;

(61) „TEN-T üldvõrk“ – määruse (EL) nr 1315/2013 artiklis 9 määratletud võrk;

(62) „TEN-T põhivõrk“ – määruse (EL) nr 1315/2013 artiklis 38 määratletud võrk;

(63) „TEN-T põhivõrgu siseveesadam ja TEN-T üldvõrgu siseveesadam“ – TEN-T põhi- või üldvõrku kuuluv siseveesadam, mis on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013 II lisas;

(64) „TEN-T põhivõrgu meresadam ja TEN-T üldvõrgu meresadam“ – TEN-T põhi- või üldvõrku kuuluv meresadam, mis on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013 II lisas;

(65) „põhivõrguettevõtja“ – direktiivi (EL) 2019/944 artikli 2 punktis 35 määratletud võrguettevõtja;

(66) „linnatranspordisõlm“ – linnatranspordisõlm, nagu on määratletud määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis p.

Artikkel 3

Kergsõidukite laadimistaristuga seotud eesmärgid

4. Liikmesriigid tagavad, et:

– võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad vastavalt elektriajamiga kergsõidukite kasutuselevõtule;

– nende territooriumil võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad, mis tagavad kõnealustele sõidukitele piisava väljundvõimsuse.

Selleks tagavad liikmesriigid, et alates artiklis 24 osutatud aastast saavutatakse iga aasta lõpus kumulatiivselt järgmised väljundvõimsuse eesmärgid:

(a) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1 kW ning

(b) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 0,66 kW.

5. Liikmesriigid tagavad kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatavate laadimispunktide minimaalse katvuse oma territooriumi teedevõrgus. Sel eesmärgil tagavad liikmesriigid, et:

(c) TEN-T põhivõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 300 kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 600 kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW;

(d) TEN-T üldvõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 300 kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

ii) 31. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 600 kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.

6. Naaberliikmesriigid tagavad, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekauguseid ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Artikkel 4

Raskeveokite laadimistaristuga seotud eesmärgid

7. Liikmesriigid tagavad raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatavate laadimispunktide minimaalse katvuse oma territooriumil. Sel eesmärgil tagavad liikmesriigid, et:

(e) TEN-T põhivõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 1400 kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW;

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 3500 kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW;

(f) TEN-T üldvõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 100 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 1400 kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW;

ii) 1. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 3500 kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW;

(g) 31. detsembriks 2030 on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt üks raskeveokite laadimisjaam, mille väljundvõimsus on vähemalt 100 kW;

(h) 31. detsembriks 2025 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 600 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW;

(i) 31. detsembriks 2030 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 1200 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite

laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.

8. Naaberliikmesriigid tagavad, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Artikkel 5

Laadimistaristu

9. Üldkasutatavate laadimisjaamade käitajad võivad tarnija nõusolekul osta elektrit igalt liidu elektritarnijalt.

10. Laadimispunktide käitajad võimaldavad lõppkasutajatel laadida nende käitatavates üldkasutatavates laadimispunktides elektrisõidukit lepinguvabalt ning tasuda selle eest liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks:

(j) laadimispunktide käitajad võtavad artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades, mille väljundvõimsus on alla 50 kW, vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt üht järgmist seadet:

i) maksekaardilugejad;

ii) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte;

iii) internetiühendust kasutavad seadmed, millega saab näiteks luua konkreetselt maksetehingu jaoks kasutatava ruutkoodi;

(k) laadimispunktide käitajad võtavad artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW, vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt üht järgmist seadet:

i) maksekaardilugejad;

ii) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte.

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimisjaamad, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW, vastavad punkti b nõudele.

Punktides a ja b sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

11. Laadimispunktide käitajad tagavad, et kui nad pakuvad nende käitatavas üldkasutatavas laadimispunktis automaatset autentimist, on lõppkasutajatel alati õigus automaatset autentimist mitte kasutada ja nad võivad laadida oma sõidukit lepinguvabalt, nagu on sätestatud lõikes 3, või kasutada muud lepingupõhist laadimislahendust, mida asjaomases laadimispunktis pakutakse. Laadimispunktide käitajad näitavad seda võimalust läbipaistvalt ja pakuvad seda lõppkasutajale mugaval viisil igas nende käitatavas üldkasutatavas laadimispunktis, kus nad teevad automaatse autentimise kättesaadavaks.

12. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes proportsionaalselt objektiivse põhjenduse alusel.

13. Laadimispunktide käitajad näitavad selgelt lepinguvaba hinda ja kõiki selle komponente kõigis nende käitatavates üldkasutatavates laadimisjaamades, nii et need on lõppkasutajatele teada enne laadimiskorra algust. Vajaduse korral tuleb laadimisjaamas selgelt näidata vähemalt järgmised hinnakomponendid:

– laadimiskorra hind,

– minutihind,

– kilovatt-tunni (kWh) hind.

14. Hinnad, mida liikuvusteenuse osutajad küsivad lõppkasutajatelt, peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne laadimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse laadimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud laadimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud. Tasud peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Piiriülese e-rändluse eest lisatasu ei võeta.

15. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimispunktid on digitaalselt ühendatud laadimispunktid.

16. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad tavalaadimispunktid võimaldavad nutilaadimist.

17. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et tagada asjakohaste viitade kasutamine parkimis- ja puhkealadel TEN-T teedevõrgus, kuhu on paigaldatud alternatiivkütuste taristu, et alternatiivkütuste taristu täpset asukohta oleks lihtne kindlaks teha.

18. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad tagavad, et kõikides nende käitatavates üldkasutatavates alalisvoolulaadimispunktides on paigaldatud paikne laadimiskaabel.

19. Kui laadimispunkti käitaja ei ole asjaomase laadimispunkti omanik, teeb omanik käitajale vastavalt nendevahelisele kokkuleppele kättesaadavaks laadimispunkti, mille tehnilised omadused võimaldavad käitajal täita lõigetes 1, 3, 7, 8 ja 10 sätestatud kohustust.

Artikkel 6

Maanteesõidukite vesinikutankimistaristuga seotud eesmärgid

20. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumile paigaldatakse 31. detsembriks 2030 minimaalne arv üldkasutatavaid vesinikutanklaid.

Selleks tagavad liikmesriigid, et 31. detsembriks 2030 võetakse kasutusele üldkasutatavad vesinikutanklad, mille minimaalne võimsus on 2 tonni päevas ja mis on varustatud vähemalt 700-baarise tankuriga ning mille maksimaalne vahekaugus

TEN-T põhi- ja üldvõrgus on 150 km. Vedel vesinik tehakse kättesaadavaks üldkasutatavates tanklates, mille maksimaalne vahekaugus on 450 km.

Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2030 võetakse igas linnatranspordisõlmes kasutusele vähemalt üks üldkasutatav vesinikutankla. Selliste tanklate jaoks tehakse parima asukoha analüüs, milles kaalutakse eelkõige tanklate kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kus saaks varustada ka muid transpordiliike.

21. Naaberliikmesriigid tagavad, et lõike 1 teises lõigus osutatud maksimaalset vahekaugust ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

22. Üldkasutatava tankla käitaja või, kui käitaja ei ole tankla omanik, siis selle tankla omanik tagab vastavalt nendevahelisele kokkuleppele, et tankla on kavandatud kergsõidukite ja raskeveokite teenindamiseks. Kaubaterminalides tagavad üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad või omanikud, et nendes tanklates saab tankida ka vedelat vesinikku.

Artikkel 7

Vesinikutankimistaristu

23. Kõik üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad võimaldavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast lõppkasutajatel tankida nende käitatavates tanklates lepinguvabalt ning tasuda selle eest liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks tagavad vesinikutanklate käitajad, et kõik nende käitatavad vesinikutanklad võtavad vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt üht järgmist seadet:

(a) maksekaardilugejad;

(b) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte.

Kui vesinikutankimispunkti käitaja ei ole asjaomase tankimispunkti omanik, teeb omanik käitajale vastavalt nendevahelisele kokkuleppele kättesaadavaks vesinikutankimispunktid, mille tehnilised omadused võimaldavad käitajal täita käesolevas lõikes sätestatud kohustust.

24. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes objektiivse põhjenduse alusel.

25. Vesinikutankimispunktide käitajad teevad nende käitatavates tanklates hinnateabe kättesaadavaks enne tankimiskorra algust.

26. Üldkasutatavate tanklate käitajad võivad pakkuda klientidele vesiniku tankimise teenuseid lepingu alusel, sealhulgas teiste liikuvusteenuse osutajate nimel ja eest. Liikuvusteenuse osutajad kehtestavad lõppkasutajatele mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad hinnad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne tankimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse tankimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud vesinikutankimispunkti käitaja küsitava

hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud.

Artikkel 8

Maanteesõidukite jaoks ette nähtud veeldatud maagaasi taristu

Liikmesriigid tagavad kuni 1. jaanuarini 2025, et vähemalt TEN-T põhivõrgus rajatakse nõudluse korral piisav arv üldkasutatavaid veeldatud maagaasi tankimise punkte, et veeldatud maagaasi kasutavad raskeveokid saaksid kogu liidus ringi liikuda, välja arvatud juhul, kui kulud on saadava kasu, sealhulgas keskkonnakasuga võrreldes ebaproportsionaalsed.

Artikkel 9

Meresadamate kaldaäärse elektritoitega seotud eesmärgid

27. Liikmesriigid tagavad, et merekonteineri- ja -reisilaevadele tagatakse meresadamates minimaalne kaldaäärne elektritoide. Selleks võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, millega tagatakse 1. jaanuariks 2030, et:

(l) TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on üle 5 000-tonnise kogumahutavusega merekonteinerilaevade sadamakülastuste keskmine arv aastas üle 50, on piisav kaldaäärne väljundvõimsus, et rahuldada vähemalt 90 % kõnealusest nõudlusest;

(m) TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on üle 5 000-tonnise kogumahutavusega ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade sadamakülastuste keskmine arv aastas üle 40, on piisav kaldaäärne väljundvõimsus, et rahuldada vähemalt 90 % kõnealusest nõudlusest;

(n) TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on muude reisilaevade kui üle 5 000-tonnise kogumahutavusega ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade sadamakülastuste keskmine arv aastas üle 25, on piisav kaldaäärne väljundvõimsus, et rahuldada vähemalt 90 % kõnealusest nõudlusest.

28. Sadamakülastuste arvu kindlakstegemisel ei võeta arvesse järgmisi sadamakülastusi:

(o) sadamakülastused, mille puhul laev on kai ääres vähem kui kaks tundi, arvutatuna väljumis- ja saabumistunni alusel, mida jälgitakse vastavalt määruse ettepaneku COM(2021) 562 artiklile 14;

(p) selliste laevade sadamakülastused, mis kasutavad heitevaba tehnoloogiat, nagu on täpsustatud määruse ettepaneku COM(2021) 562 III lisas;

(q) plaanivälised sadamakülastused ohutuse tagamiseks või inimelude päästmiseks merel.

29. Kui TEN-T põhi- või üldvõrgu meresadam asub saarel, mis ei ole elektrivõrguga otse ühendatud, ei kohaldata lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

Artikkel 10

Siseveesadamate kaldaäärse elektritoitega seotud eesmärgid

Liikmesriigid tagavad, et:

(r) 1. jaanuariks 2025 on kõigis TEN-T põhivõrgu siseveesadamates vähemalt üks rajatis, mis varustab siseveelaevu kaldaäärse elektritoitega;

(s) 1. jaanuariks 2030 on kõigis TEN-T üldvõrgu siseveesadamates vähemalt üks rajatis, mis varustab siseveelaevu kaldaäärse elektritoitega.

Artikkel 11

Meresadamates veeldatud maagaasiga varustamise eesmärgid

30. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse piisav arv veeldatud maagaasi tankimise punkte, et merelaevad saaksid 1. jaanuariks 2025 liikuda kogu TEN-T põhivõrgus. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada piisav katvus TEN-T põhivõrgus.

31. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud veeldatud maagaasi tankimise punktidele, võttes arvesse ka turu tegelikke vajadusi ja arengut.

Artikkel 12

Seisvate õhusõidukite elektriga varustamise eesmärgid

32. Liikmesriigid tagavad, et kõikide TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamade juhtorganid tagavad elektritoite seisvatele õhusõidukitele:

(a) 1. jaanuariks 2025 kõikides äriliseks lennutranspordiks kasutatavates väravates;

(b) 1. jaanuariks 2030 kõikidel äriliseks lennutranspordiks kasutatavatel terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel.

33. Liikmesriigid võtavad hiljemalt alates 1. jaanuarist 2030 vajalikud meetmed tagamaks, et lõike 1 kohaselt varustatud elekter tuleb elektrivõrgust või see on toodetud kohapeal taastuvenergiana.

Artikkel 13

Riiklikud poliitikaraamistikud

34. Iga liikmesriik koostab ja saadab komisjonile 1. jaanuariks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi.

Kõnealune riiklik poliitikaraamistik sisaldab vähemalt järgmisi elemente:

(t) hinnang transpordisektori alternatiivkütuste turu praegusele olukorrale ja tulevasele arengule ning alternatiivkütuste taristu arendamisele, võttes arvesse eri transpordiliikide juurdepääsu alternatiivkütuste taristule ja asjakohasel juhul piiriülest pidevust;

(u) artiklite 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 kohased riiklikud eesmärgid, mille puhul on käesolevas määruses sätestatud kohustuslikud riiklikud eesmärgid;

(v) käesoleva lõike punktidega l, m, n, o ja p seotud riiklikud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu eesmärgid, mille puhul ei ole käesolevas määruses sätestatud kohustuslikke eesmärke;

(w) poliitika ja meetmed, mis on vajalikud, et tagada käesoleva lõike punktides b ja c osutatud kohustuslike eesmärkide saavutamine;

(x) meetmed, millega edendatakse erisõidukiparkide jaoks ette nähtud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu, eelkõige ühistransporditeenuste jaoks ette nähtud laadimisjaamade ja vesinikutanklate ning autode ühiskasutuseks ette nähtud laadimisjaamade kasutuselevõttu;

(y) meetmed, millega ergutatakse ja hõlbustatakse kergsõidukite ja raskeveokite laadimisjaamade kasutuselevõttu eravaldustes, mis ei ole üldsusele juurdepääsetavad;

(z) meetmed alternatiivkütuste taristu edendamiseks linnatranspordisõlmedes, eelkõige seoses üldkasutatavate laadimispunktidega;

(aa) meetmed piisava arvu üldkasutatavate kiirlaadimispunktide kasutuselevõtu edendamiseks;

(bb) meetmed, millega tagatakse, et laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine, sealhulgas kahesuunaliste laadimispunktide geograafiline jaotus, suurendab energiasüsteemi paindlikkust ja taastuvelektri lõimimist elektrisüsteemi;

(cc) meetmed, millega tagatakse, et üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid on ligipääsetavad eakatele, piiratud liikumisvõimega isikutele ja puuetega inimestele, ja mis peavad olema kooskõlas direktiivi 2019/882 I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõuetega;

(dd) meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise ja hangetega seotud võimalikud takistused;

(ee) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks lennujaamades peale elektritoite seisvatele õhusõidukitele, eelkõige õhusõidukite varustamiseks vesiniku ja elektriga;

(ff) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks meresadamates, eelkõige elektri ja vesiniku kasutamine Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2017/352[26] määratletud sadamateenuste jaoks;

(gg) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks meresadamates peale merelaevade varustamise veeldatud maagaasi ja kaldaäärse elektritoitega, eelkõige vesiniku, ammoniaagi ja elektri kasutuselevõtuks;

[26] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise raamistik ja sadamate finantsläbipaistvuse ühised normid (ELT L 57, 3.3.2017, lk 1).

(hh) kava alternatiivkütuste, eelkõige vesiniku ja elektri kasutuselevõtuks siseveetranspordis;

(ii) kava vesinikurongide või akutoitega elektrirongide kasutuselevõtuks võrgusegmentides, mida ei elektrifitseerita, sh eesmärgid, peamised vahe-eesmärgid ja rahastamisvajadused.

35. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse nende territooriumil juba kasutatavate eri transpordiliikide vajadusi, sealhulgas selliste transpordiliikide vajadusi, mille puhul fossiilkütuste alternatiivid on piiratud.

36. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse vajaduse korral arvesse piirkondlike ja kohalike ametiasutuste huve, eelkõige ühistranspordi jaoks ette nähtud laadimis- ja tankimistaristu puhul, ning asjaomaste sidusrühmade huve.

37. Vajaduse korral teevad liikmesriigid koostööd, korraldades konsultatsioone või kasutades ühiseid poliitikaraamistikke, et tagada käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete sidusus ja kooskõlastatus. Eelkõige teevad liikmesriigid koostööd veetranspordis alternatiivkütuste kasutamist käsitlevate strateegiate ja asjaomase taristu kasutuselevõtu osas. Komisjon abistab liikmesriike koostööprotsessis.

38. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad olema kooskõlas ELi toimimise lepingu asjakohaste riigiabi eeskirjadega.

39. Iga liikmesriik teeb oma riikliku poliitikaraamistiku kavandi üldsusele kättesaadavaks ning tagab, et üldsusele antakse varajased ja tõhusad võimalused osaleda riikliku poliitikaraamistiku kavandi ettevalmistamises.

40. Komisjon hindab riiklike poliitikaraamistike kavandeid ja võib esitada liikmesriigile soovitusi hiljemalt kuue kuu jooksul pärast lõikes 1 osutatud riiklike poliitikaraamistike kavandite esitamist. Nendes soovitustes võidakse käsitleda eelkõige järgmist:

(a) eesmärkide ambitsioonikuse tase, pidades silmas artiklites 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 sätestatud kohustuste täitmist;

(b) liikmesriikide eesmärkidega seotud poliitika ja meetmed.

41. Iga liikmesriik võtab oma riiklikus poliitikaraamistikus kõiki komisjoni soovitusi asjakohaselt arvesse. Kui liikmesriik ei võta soovitust või selle olulist osa arvesse, esitab ta komisjonile kirjaliku selgituse.

42. Iga liikmesriik teavitab komisjoni 1. jaanuariks 2025 oma lõplikust riiklikust poliitikaraamistikust.

Artikkel 14

Aruandlus

43. Iga liikmesriik esitab komisjonile eraldi eduaruande oma riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta esimest korda 1. jaanuariks 2027 ja seejärel iga kahe aasta tagant.

44. Eduaruanded hõlmavad I lisas loetletud teavet ja sisaldavad vajaduse korral asjakohast põhjendust artiklis 13 osutatud riiklike eesmärkide saavutamise taseme kohta.

45. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga kolme aasta tagant, kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine saaks kaasa aidata sellele, et elektrisõidukid, sh nende osalemine tasakaalustamisturul, suurendaksid energiasüsteemi paindlikkust ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Hindamisel võetakse arvesse kõiki laadimispunktide liike, olgu tegemist avalike või eraomandis laadimispunktidega, ning antakse soovitusi tüübi, kasutamist võimaldava tehnoloogia ja geograafilise jaotuse kohta, et kasutajatel oleks hõlpsam oma elektrisõidukit süsteemi lõimida. Hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohased meetmed täiendavate laadimispunktide kasutuselevõtuks ja lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse. Võrguettevõtjad võtavad hindamist ja meetmeid arvesse direktiivi (EL) 2019/944 artikli 32 lõikes 3 ja artiklis 51 osutatud võrgu arengukavades.

46. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate sisendite põhjal hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga kolme aasta tagant kahesuunalise laadimise võimalikku rolli taastuvelektri elektrisüsteemi lõimimisel. See hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohaseid meetmeid nii avalikes kohtades kui ka eravaldustes asuvate kahesuunaliste laadimispunktide kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse.

47. Komisjon võtab vastu suunised ja vormid liikmesriikide poolt artikli 13 lõike 1 kohaselt esitatavate riiklike poliitikaraamistike sisu, ülesehituse ja vormi ning riiklike eduaruannete sisu kohta kuus kuud pärast artiklis 24 osutatud kuupäeva. Komisjon võib võtta vastu suunised ja vormid, et hõlbustada käesoleva määruse muude sätete tõhusat kohaldamist kogu liidus.

Artikkel 15

Riiklike poliitikaraamistike ja eduaruannete läbivaatamine

48. Komisjon hindab 1. jaanuariks 2026 liikmesriikide poolt artikli 13 lõike 9 kohaselt teatatud riiklikke poliitikaraamistikke ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande kõnealuste riiklike poliitikaraamistike hindamise ja nende sidususe kohta liidu tasandil, sealhulgas annab esimese hinnangu artikli 13 lõikes 1 osutatud riiklike eesmärkide saavutamise eeldatava taseme kohta.

49. Komisjon hindab liikmesriikide poolt artikli 14 lõike 1 kohaselt esitatud eduaruandeid ja annab vajaduse korral liikmesriikidele soovitusi, et tagada käesolevas määruses sätestatud eesmärkide ja kohustuste täitmine. Kooskõlas nende soovitustega esitavad liikmesriigid ajakohastatud eduaruande kuue kuu jooksul pärast komisjonilt soovituste saamist.

50. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule artikli 14 lõike 1 kohaseid eduaruandeid käsitleva hindamisaruande üks aasta pärast seda, kui liikmesriigid on esitanud riiklikud eduaruanded. See hinnang sisaldab hinnangut järgmise kohta:

(jj) liikmesriikide tasandil eesmärkide saavutamisel tehtud edusammud;

(kk) arengu sidusus liidu tasandil.

51. Komisjon avaldab artikli 13 lõike 1 kohaste riiklike poliitikaraamistike ja artikli 14 lõike 1 kohaste riiklike eduaruannete põhjal korrapäraselt ajakohastatud teavet iga liikmesriigi esitatud riiklike eesmärkide kohta seoses järgmisega:

(ll) üldkasutatavate laadimispunktide ja -jaamade arv, eraldi kergsõidukite laadimispunktide ja raskeveokite laadimispunktide kohta ning vastavalt III lisas esitatud liigitusele;

(mm) üldkasutatavate vesinikutankimispunktide arv;

(nn) TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite taristu;

(oo) TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades seisvate õhusõidukite elektritoite taristu;

(pp) veeldatud maagaasi tankimispunktide arv TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;

(qq) mootorsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatavate veeldatud maagaasi tankimispunktide arv;

(rr) mootorsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatavate surumaagaasi tankimispunktide arv;

(ss) muude alternatiivkütuste tankimis- ja laadimispunktid TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;

(tt) muude alternatiivkütuste tankimis- ja laadimispunktid TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades;

(uu) raudteetranspordi jaoks ette nähtud tankimis- ja laadimispunktid.

Artikkel 16

Edusammude jälgimine

52. Liikmesriigid teatavad komisjonile käesoleva määruse jõustumisele järgneva aasta 28. veebruariks ja seejärel iga aasta samaks kuupäevaks laadimise kogu väljundvõimsuse, üldkasutatavate laadimispunktide arvu ning eelneva aasta 31. detsembril nende territooriumil kasutusele võetud registreeritud akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite arvu vastavalt III lisa nõuetele.

53. Kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruandest või komisjonile kättesaadavast teabest ilmneb, et <u>on oht, et liikmesriik ei täida</u> artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklikke eesmärke, võib komisjon teatada sellest asjaomasele liikmesriigile ja nõuda riiklike eesmärkide saavutamiseks parandusmeetmete võtmist. Asjaomane liikmesriik teavitab kolme kuu jooksul pärast komisjoni järelduste kättesaamist komisjoni parandusmeetmetest, mida ta kavatseb rakendada artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks. Parandusmeetmed hõlmavad lisameetmeid, mida liikmesriik rakendab artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks, ning meetmete selget ajakava, mis võimaldab hinnata iga-aastaseid edusamme nende eesmärkide saavutamisel. Kui komisjon leiab, et parandusmeetmed on rahuldavad, ajakohastab asjaomane liikmesriik oma viimases eduaruandes, millele on osutatud artiklis 14, kõnealuseid parandusmeetmeid ja esitab selle komisjonile.

Artikkel 17

Kasutajateave

54. Mootorsõidukite kohta, mida saab regulaarselt tankida turule lastud kütustega või laadida laadimispunktides, tuleb teha kättesaadavaks asjakohane, järjepidev ja selge teave. See teave tehakse kättesaadavaks mootorsõidukite kasutusjuhendites, tankimis- ja laadimispunktides, mootorsõidukitel ja mootorsõidukite edasimüüjate juures. Seda nõuet kohaldatakse kõikide pärast 18. novembrit 2016. aastat turule lastud mootorsõidukite ja nende mootorsõidukite kasutusjuhendite suhtes.

55. Lõikes 1 osutatud sõidukite ja taristu ühilduvuse ning kütuste ja sõidukite ühilduvuse kindlakstegemine peab olema kooskõlas II lisa punktides 9.1 ja 9.2 osutatud tehniliste kirjeldustega. Kui need standardid osutavad graafilisele tähisele, sealhulgas värvikoodide skeemile, peab graafiline tähis olema lihtne ja kergesti arusaadav ning paigutatud hästi nähtavalt:

(vv) kõigis tankimispunktides vastavatele pumpadele ja nende püstolitele alates kütuste turule laskmise kuupäevast või

(ww) kui mootorsõidukid lastakse turule pärast 18. novembrit 2016, siis asjaomase kütuse jaoks soovitatava ja sobiva mootorsõiduki kütusepaagi korgi vahetusse lähedusse ning mootorsõiduki kasutusjuhendisse.

56. Tanklas kütusehindade näitamisel esitatakse vajaduse korral teavitamise eesmärgil asjakohaste ühikuhindade võrdlus, eelkõige elektri ja vesiniku puhul, järgides II lisa punktis 9.3 osutatud alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühist metoodikat.

57. Kui Euroopa standardid, millega kehtestatakse kütuse tehnilised kirjeldused, ei sisalda märgistamisnõudeid nendele standarditele vastavuse tagamiseks, kui märgistamisnõuetes ei viidata graafilisele tähisele, sealhulgas värvikoodide skeemile, või kui märgistamisnõuded ei sobi käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks, võib komisjon lõigete 1 ja 2 ühetaoliseks rakendamiseks:

(xx) volitada Euroopa standardiorganisatsioone töötama välja ühilduvuse märgistamiseks kirjeldused;

(yy) võtta vastu rakendusaktid, millega määratakse kindlaks ühilduvuse graafiline tähis, sealhulgas värvikoodide skeem, selliste liidu turule toodud kütuste jaoks, mis komisjoni hinnangul moodustavad 1 % müügi kogumahust rohkem kui ühes liikmesriigis.

58. Kui asjaomaste Euroopa standardite märgistamisnõudeid ajakohastatakse, võetakse vastu märgistamist käsitlevad rakendusaktid või alternatiivkütuste jaoks töötatakse vajaduse korral välja uued Euroopa standardid, siis kohaldatakse vastavaid märgistamisnõudeid kõigi tankimis- ja laadimispunktide ja liikmesriikide territooriumil registreeritud mootorsõidukite suhtes 24 kuu möödumisel nende vastavast ajakohastamisest või vastuvõtmisest.

Artikkel 18

Andmete esitamine

59. Liikmesriigid määravad tunnuskoodide registreerimise organisatsiooni (IDRO). IDRO annab välja ja haldab kordumatuid tunnuskoode, et hiljemalt üks aasta pärast

artiklis 24 osutatud kuupäeva identifitseerida vähemalt laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid.

60. Üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele nende punktide omanikud tagavad nende käitatava alternatiivkütuste taristuga seotud staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavuse ning võimaldavad kõnealustele andmetele tasuta juurdepääsu riiklike juurdepääsupunktide kaudu. Kättesaadavaks tehakse järgmised andmetüübid:

(zz) nende käitatavate üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide staatilised andmed:

i) laadimis- või tankimispunkti geograafiline asukoht;

ii) pistmike arv;

iii) puuetega inimeste jaoks ette nähtud parkimiskohtade arv;

iv) laadimisjaama ja tankla omaniku ja käitaja kontaktandmed;

(aaa) täiendavad staatilised andmed nende käitatavate üldkasutatavate laadimispunktide kohta:

i) vähemalt laadimispunkti käitaja ja selles laadimispunktis teenuseid pakkuvate liikuvusteenuse osutajate tunnuskoodid, nagu on osutatud lõikes 1;

ii) pistmiku tüüp;

iii) voolu tüüp (vahelduv-/alalisvool);

iv) väljundvõimsus (kW);

(bbb) dünaamilised andmed kõigi nende käitatavate laadimis- ja tankimispunktide kohta:

i) käitusseisund (töökorras/rikkis);

ii) kättesaadavus (kasutuses / ei ole kasutuses);

iii) lepinguvaba hind.

61. Liikmesriigid tagavad kõigi sidusrühmade jaoks avatud ja mittediskrimineeriva juurdepääsu andmetele oma riikliku juurdepääsupunkti kaudu, kohaldades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL[27].

62. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, et:

(ccc) lisada lõikes 2 täpsustatud andmetüüpidele täiendavaid andmetüüpe;

(ddd) täpsustada kättesaadavaks tehtavate andmete vormingu, esitamise sageduse ja kvaliteediga seotud elemente;

(eee) kehtestada üksikasjalik kord, mis võimaldab lõike 2 kohaselt nõutavaid andmeid esitada ja vahetada.

[27] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Artikkel 19

Ühised tehnilised kirjeldused

63. Elektrisõidukite tavalaadimispunktid, mis on kasutusele võetud või mida on uuendatud alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, v.a juhtmeta või induktiivlaadimispunktid, peavad vastama vähemalt II lisa punktis 1.1 sätestatud tehnilisele kirjeldusele.

64. Elektrisõidukite kiirlaadimispunktid, mis on kasutusele võetud või mida on uuendatud alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, v.a juhtmeta või induktiivlaadimispunktid, peavad vastama vähemalt II lisa punktis 1.2 sätestatud tehnilisele kirjeldusele.

65. Üldkasutatavad vesinikutankimispunktid, mis on kasutusele võetud või mida on uuendatud alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, peavad vastama II lisa punktides 3.1, 3.2, 3.3 ja 3.4 sätestatud tehnilistele kirjeldustele.

66. Meretranspordis kasutatavad kaldaäärse elektritoite seadmed, mis on kasutusele võetud või mida on uuendatud alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, peavad vastama II lisa punktides 4.1 ja 4.2 sätestatud tehnilistele kirjeldustele.

67. Mootorsõidukite surumaagaasi tankimispunktid, mis on kasutusele võetud või mida on uuendatud alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, peavad vastama II lisa punktis 8 sätestatud tehnilisele kirjeldusele.

68. Kooskõlas määruse (EL) nr 1025/2012 artikliga 10 võib komisjon paluda Euroopa standardiorganisatsioonidel koostada Euroopa standardid, milles määratakse kindlaks tehnilised kirjeldused käesoleva määruse II lisas osutatud valdkondades, mille jaoks komisjon ei ole ühiseid tehnilisi kirjeldusi vastu võtnud.

69. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, et:

    (a) täiendada käesolevat artiklit ühiste tehniliste kirjeldustega, et võimaldada laadimis- ja tankimistaristu täielikku tehnilist koostalitlusvõimet füüsiliste ühenduste ja teabevahetuse osas II lisas loetletud valdkondades;

    (b) muuta II lisa, ajakohastades viiteid kõnealuses lisas sätestatud tehnilistes kirjeldustes osutatud standarditele.

Artikkel 20

Delegeeritud volituste rakendamine

70. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

71. Artiklites 18 ja 19 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates artiklis 24 osutatud kuupäevast. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

72. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklites 18 ja 19 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse selles otsuses

nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

73. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

74. Artiklite 18 ja 19 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kolme kuu võrra.

Artikkel 21

Komiteemenetlus

75. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

76. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

77. Kui komitee arvamus saadakse kirjaliku menetlusega, lõpetatakse nimetatud menetlus ilma tulemust saavutamata, kui arvamuse esitamiseks ette nähtud tähtaja jooksul komitee eesistuja nii otsustab või kui komitee liikmete lihtenamus seda taotleb.

Artikkel 22

Läbivaatamine

Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026 ja esitab vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks.

Artikkel 23

78. Direktiiv 2014/94/EL tunnistatakse alates artiklis 24 osutatud kuupäevast kehtetuks.

79. Viiteid direktiivile 2014/94/EL käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ja neid loetakse vastavalt IV lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 24

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel *president*	*Nõukogu nimel* *eesistuja*