



Brüssel, 3. juuni 2022
(OR. fr, en)

9585/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0223(COD)

TRANS 329
CLIMA 238
ECOFIN 510
AVIATION 101
MAR 119
ENV 506
ENER 229
CODEC 795
IND 201
COMPET 409

MENETLUSE TULEMUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Delegatsioonid
Eelmise dok nr:	9111/22
Komisjoni dok nr:	COM(2021) 559 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL – Üldine lähenemisviis

Delegatsioonidele edastatakse lisas teavitamise eesmärgil eespool nimetatud ettepaneku tekst, mille suhtes transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) leppis 2. juunil 2022 kokku üldises lähenemisviisis.

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 arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

- (1) Direktiivis 2014/94/EL³ on sätestatud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raamistik. Selle direktiivi kohaldamist käsitlevas komisjoni teatises⁴ 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 direktiivis (EL) 2018/2001⁵ seati eesmärgiks, et taastuvate transpordikütuste turuosa peaks olema 14 %.
- (3) Määrusega (EL) 2019/631⁶ ning määrusega (EL) 2019/1242⁷ on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite ning teatavate raskeveokite CO₂-heite normid. Need õigusaktid peaksid kiirendama eelkõige heiteta sõidukite kasutuselevõttu ja tekitama seeläbi nõudluse laadimis- ja tankimistaristu järele.

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 CO₂-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-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).

- (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. Maantee sektoris võib täheldada akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite kiiret kasutuselevõttu. Turul on kättesaadavad ka vesinikkütuseelemendiga maantesõidukid. 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 CO₂-heite vähendamise alaste pingutustega, mis on kooskõlas liidus kliimanetraalsuse saavutamise pikaajalise eesmärgiga, nõutav on suurem segamine või asendamine taastuvkütustega, nagu biometaan, täiustatud biokütused või taastuvad ja vähese CO₂-heitega sünteetilised gaasilised ja vedelkütused.

⁸ COM(2021) 561.

⁹ COM(2021) 562.

- (6) Selliseid biokütuseid, parafiinkütuseid 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 metaanil 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 metaanil selles sektoris enam olulist rolli. Selliste transpordikütuste nagu veeldatud metaani CO₂-heidet tuleb üha rohkem vähendada, segades/asendades neid näiteks veeldatud biometaaniga või taastuvate ja vähese CO₂-heitega sünteetiliste gaasiliste e-kütustega (e-gaas). Neid vähendatud CO₂-heitega kütuseid saab kasutada samas taristus kui gaasilisi fossiilkütuseid, mis võimaldab järk-järgult üle minna vähendatud CO₂-heitega kütustele.
- (8) Raskeveokite sektoris on veeldatud metaani 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 CO₂-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 metaani taristu, mis suudab pakkuda ka vähese CO₂-heitega kütuseid.

- (8a) Käesolevas määruses tuleks kehtestada kohustuslikud miinimumeesmärgid maantee sõidukite üldkasutatava laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtuks.
- (8b) 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 eravaldues 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. Eravaldues 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 tankimispunktidenä.
- (8c) Laadimisjaam on 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 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.

- (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. Üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt peaks tulenema peamiselt eraturu investeeringutest. [...] Liikmesriigid võivad siiski kooskõlas riigiabi käsitlevate liidu õiguse nõuetega toetada vajaliku taristu kasutuselevõttu juhul, kui turutingimuste tõttu on vaja avaliku sektori toetust kuni täielikult konkurentsipõhise turu loomiseni.
- (11a) Sõltuvalt konkreetsest olukorrast liikmesriigis ei pruugi enam olla õigustatud nõue pakkuda üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu iga akutoitega elektriajamiga kergsõiduki jaoks kindlaksmääratud koguväljundvõimsust, kui sellisel nõudel on negatiivne mõju, sest see pärsib erainvesteeringuid, eelkõige ülepakkumise ohu tõttu keskpikas perspektiivis. Kõnealune oht võib olla seotud asjaoluga, et paigaldatud on suur hulk eralaadimispunkte, mis vastavad kasutajate vajadustele, või et üldkasutatavate laadimisjaamade kasutusmäär on võrreldes esialgsete eeldustega madal, mille tagajärjel on üldkasutatavate laadimisjaamade koguväljundvõimsus saavutanud ebaproportsionaalselt kõrge taseme võrreldes selliste jaamade tegeliku kasutamisega. Sellisel juhul peaks asjaomasel liikmesriigil olema võimalik taotleda luba kohaldada nõudeid, mille ulatus on väiksem käesolevas määruses sätestatud nõuetest koguväljundvõimsuse taseme osas, või lõpetada selliste nõuete kohaldamine. Akutoitega elektriajamiga kergsõidukite osakaal liikmesriigi territooriumil registreeritud kergsõidukite koguarvust peaks selleks olema saavutanud vähemalt 20 % taseme. Liikmesriik peaks oma taotlust nõuetekohaselt põhjendada.

- (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 eesmäärke, mille puhul on asjakohaselt eristatud TEN-T põhivõrk ja TEN-T üldvõrk, üleöölaadimistaristu eesmäärke ning linnatranspordisõlmi ja nende ümbrust hõlmavaid eesmäärke 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 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. Selleks et võtta arvesse aega, mis on vajalik laadimistaristu planeerimiseks, projekteerimiseks ja kasutuselevõtuks, mis võib hõlmata elektrivõrgu laiendamist või ajakohastamist teatavates piirkondades, maa omandamist, keskkonnalubade andmist ja/või riigihankelepingute sõlmimist, ning selleks, et kohaneda elektriajamiga raskeveokite järkjärgulise kasutuselevõtuga, tuleks selliste sõidukite üldkasutatav laadimistaristu alates 2025. aastast järk-järgult kasutusele võtta, et hõlmata 2030. aastaks kogu TEN-T võrk.
- (14a) Laadimistaristu kasutuselevõtu puhul TEN-T teedevõrgus peaksid kõik TEN-T teedevõrgus kasutusele võetavad laadimisjaamad asuma TEN-T maanteel või kuni 3 km sõidu kaugusel TEN-T maantee lähimast mahasõidukohast.

- (14b) Mõned liikmesriigid tegelevad praegu TEN-T võrgu lõikude ajakohastamisega, et täita määruses (EL) nr 1315/2013¹⁰ sätestatud nõudeid. Võrgu ajakohastamisel, et see vastaks määruses (EL) nr 1315/2013 sätestatud nõuetele, peaksid liikmesriigid püüdma tagada, et käesolevas määruses sätestatud TEN-T võrgu laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtu nõudeid rakendatakse terviklikul viisil, et vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumist, ning viisil, mis tagab mõlema määruse kooskõlastatud rakendamise.
- (15) TEN-T võrgu laadimistaristut tuleks täiendada linnatranspordisõlmedesse või nende ümbrusse 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. Lisaks võrgus ning linnatranspordisõlmedes või nende ümbruses paiknevatele kiirlaadimispunktidele peaks raskeveokitel olema võimalik ka kasutada põhitranspordivõrgus üleöö laadimist võimaldavat üldkasutatavat laadimistaristut, et toetada eelkõige kaugveosektori elektrifitseerimist.

¹⁰ 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).

- (15a) Selleks et vältida investeeringuid, mis oleksid ebaproportsionaalsed võrreldes mõnede TEN-T maanteede liiklusmahuga, või selleks et vähendada kergsõidukite ja raskeveokite laadimisparkide koguväljundvõimsust TEN-T maanteedel, kus vastavalt kergsõidukite või raskeveokite liiklusmaht on väike ning kus laadimistaristut ei saa sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast põhjendada, peaks liikmesriikidel olema võimalik ette näha, et üks laadimispark teenindab mõlemat sõidusuunda ning täidab samal ajal ka ülejäänud kohaldatavad nõuded seoses vahemaa, väljundvõimsuse ja laadimispunktide arvuga. Samal eesmärgil peaks liikmesriikidel olema võimalik TEN-T põhivõrgu väga väikese liiklusmahuga teede puhul lubada ka suuremat maksimaalset vahekaugust kergsõidukite või raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatavate laadimisparkide vahel.
- (15a2) Võttes arvesse seda, et Küpros on saar ja tal puudub maismaaühendus teiste liikmesriikide ja mandriga, ning tema TEN-T teedevõrgu piiratud ulatust, on selles liikmesriigis raskeveokitega toimuvate pikamaavedude maht piiratud. Kuna elektriajamiga raskeveokite igapäevane läbisõit on selles liikmesriigis piiratud, kaetakse nende laadimisvajadused peamiselt eravalduses, näiteks depoodes asuvate üleöö-laadimisvõimsusega. Küprose jaoks oleks seega ebaproportsionaalne ja tarbetu kohustus, kui ta peaks tagama, et tema territooriumil oleks minimaalne katvus üldkasutatavate raskeveokite laadimisparkidega nii TEN-T võrgus asuvate laadimisparkide koguväljundvõimsuse kui ka nende laadimisparkide maksimaalse vahekauguse poolest vähemalt samal tasemel, nagu see on sätestatud käesolevas määruses. Sellest tulenevalt peaks Küprosel olema võimalik esitada komisjonile põhjendatud taotlus loa saamiseks kohaldada käesolevas määruses sätestatud nõuetest väiksema ulatusega nõudeid, tingimusel et loa saamise korral ei takista selline luba elektriajamiga raskeveokite liiklust kõnealuses liikmesriigis.

- (15b) Elektrisõidukite omanikud peaksid suurel määral kasutama oma valdustes või elu- ja mitteeluhoonete ühisparklates asuvaid laadimispunkte. Kuigi juhtmetaristu ja laadimispunktide kasutuselevõttu nendes hoonetes reguleeritakse direktiiviga 2010/31/EL, peaksid liikmesriigid üldkasutatavate laadimispunktide kasutuselevõttu kavandades võtma arvesse sellise erataristu kättesaadavust.
- (16) Sama oluline on ka raskeveokite laadimistaristu kasutuselevõtt eravaldustes, näiteks eradepoodes ja logistikakeskustes, et tagada üleöö ja sihtkohas toimuv laadimine. Avaliku sektori asutused võivad võtta meetmeid seoses läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike kehtestamisega, et tagada sellise üleöö ja sihtkohas toimuva laadimise jaoks asjakohase taristu olemasolu.
- (19) Võimalus töötada välja täiustatud digitaalteenused, sealhulgas lepingupõhised makselahendused, ja tagada kasutaja läbipaistev teavitamine digitaalsete vahendite abil sõltub selliste digitaalselt ühendatud nutilaadimispunktide kasutuselevõttust, mis toetavad digitaalselt ühendatud ja koostalitlusliku taristu loomist¹¹. Need nutilaadimispunktid peaksid hõlmama füüsilisi omadusi ja tehnilist kirjeldust (riist- ja tarkvara), mis on vajalikud andmete dünaamiliseks saatmiseks ja vastuvõtmiseks, võimaldades teabe liikumist selliste turuosaliste vahel, kes sõltuvad nendest andmetest laadimiskogemuse täielikul väljaarendamisel, sealhulgas laadimispunktide käitajate, liikuvusteenuse osutajate, e-rändlusplatvormide, jaotusvõrguettevõtjate ja lõppkokkuvõttes lõpptarbijate vahel.

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

- (20) Direktiivis (EL) 2019/944¹² määratletud nutiarvestisüsteemid võimaldavad anda dünaamilisi andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad energiakasutust dünaamiliselt mõõta ning pakkuda täpset ja läbipaistvat teavet kulude kohta ning 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 kahe-suunalise laadimise abil (sõidukilt võrku). Kõik pärast käesoleva määruse kohaldamise tähtpäeva ehitatud või renoveeritud tavaladimispunktid, kus sõidukid pargitakse tavaliselt pikemaks ajaks, peaksid seetõttu võimaldama nutilaadimist.

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).

- (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. Liidu elektritarnijate juurdepääs laadimispunktile 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 direktiiviga (EL) 2014/23¹³ 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.

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

- (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, võimaldades lõppkasutajal kindlaks teha kõik käitaja küsitava hinna komponendid, et ta saaks välja arvutada laadimiskorra maksumuse ja prognoosida kogukulu. See nõue ei tohiks piirata liikmesriikide õigust määrata vastavalt direktiivile 98/6/EÜ kindlaks laadimisjaamast laaditud elektri suhtes kohaldatav ühikuhind.
- (25) Turule tuleb uusi teenuseid, mis toetavad elektrisõidukite kasutamist ja loovad aluse võrguintegreerimisteenuste arendamiseks. Liikmesriikide pakutavad stiimulid ja siduvad meetmed, nagu kindlaksmääratud laadimispunktide kohustuslik rändlussuutlikkus, on mänginud olulist rolli selliste teenuste arendamisel. Selliseid teenuseid pakuvad 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 vesinikustrateegias¹⁴. Praegu kasutatakse vesinikutankimispunkte vaid mõnes liikmesriigis ja üldiselt need raskeveokitele ei sobi, mis ei võimalda vesinikusõidukite liikumist liidus. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide kohustuslikud kasutuselevõttueesmärgid peaksid tagama, et kogu TEN-T põhivõrgus rajatakse piisavalt tihe vesinikutankimispunktide võrgustik, et vesinikkütusega kergsõidukitel ja raskeveokitel oleks võimalik kogu liidus sujuvalt liikuda. Vesinikutankimistaristu kasutuselevõtu ja asukohtade valiku puhul TEN-T võrgus peaksid kõik TEN-T teedevõrgus kasutusele võetavad vesinikutanklad asuma TEN-T maanteel või kuni 10 km sõidu kaugusel TEN-T maantee lähimast mahasõidukohast.
- (27) Selleks et vesinikkütusega sõidukid saaksid tankida sihtkohas, mis tavaliselt asub linnapiirkonnas, või selle lähedal, peaksid liikmesriigid analüüsima tanklate parimat asukohta ja kaaluma sellega seoses selliste tanklate [...] kasutuselevõttu linnatranspordisõlmedes, nagu on määratletud määruses (EL) nr 1315/2013, või nende ümbruses, või mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kuna need ei ole mitte ainult raskeveokite tüüpiline sihtkoht, vaid võimaldaksid kasutada vesinikku ka muude transpordiliikide, näiteks raudtee- ja siseveetranspordi jaoks.

¹⁴ COM(2020) 301 final.

- (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“¹⁵ 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.
- (29) Liidus on seatud üles mitu veeldatud metaani tankimispunkti, millega juba toetatakse veeldatud metaanil töötavate raskeveokite liiklemist. TEN-T põhivõrk peaks jääma veeldatud metaani taristu kasutuselevõtu ja järk-järgult ka veeldatud biometaan 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.

¹⁵ COM(2020) 301 final.

- (30) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saada laadida ja tankida lepinguvabalt ning 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 makseterminali ja -seadmeid. Kõnealuse kohustuse kohaldamisega tuleks edasi lükata nende taristute puhul, mis on kasutusele võetud enne käesoleva määruse kohaldamise algust. 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 direktiivis 2019/882¹⁶ sätestatud ligipääsetavusnõudeid.

¹⁶ 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 sildunult tekkivat heidet. Kohustuslikud kasutuselevõttueesmärgid peaksid tagama, et selle sektori jaoks oleks TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates kai ääres sildunud laevadele kättesaadav piisav kaldaäärne elektritoide nende nõuete täitmiseks. Seepärast sätestatakse käesolevas määruses selged kaldaäärse elektritaristu kasutuselevõtu eesmärgid TEN-T sadamates. Võttes arvesse asjaolu, et liikmesriikidel on sadamate jaoks erinevad juhtimismudelid, võivad liikmesriigid otsustada, et nende eesmärkide saavutamiseks kasutatakse taristut nende sadamates eri terminalides vastavalt vajadustele. On oluline, et kasutuselevõtt sadamates ja vajaduse korral terminalide vahel toimuks seal, kus maksimaalne investeeringutasuvus ja kasutusmäär toovad keskkonnale kõige suuremat kasu (kasvuhoonegaaside ja õhusaaste vähendamine).
- (33) Merekonteinerilaevadele ja merereisilaevadele, mis on laevakategooriad, mis tekitavad kai ääres sildunult ühe laeva kohta kõige rohkem heidet, tuleks tagada kaldaäärne elektritoide esmajärjekorras. Selleks et võtta arvesse eri reisilaevade võimsustarvet, kui nad on kai ääres sildunud, 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. Meresadamate suhtes, kus teatavatesse laevakategooriatesse kuuluvate laevade liiklusmaht on iga-aastase sadamakülastuste keskmise arvu järgi väike, ei tuleks kohaldada asjaomaste laevakategooriate suhtes kehtivaid minimaalsel liiklusmahul põhinevaid kohustuslikke nõudeid, 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.
- (34a) Sadamakülastuste arvu kindlakstegemisel ei tuleks arvesse võtta lühiajalisi sadamakülastusi, heitevaba tehnoloogiat kasutavate laevade sadamakülastusi, plaaniväliseid sadamakülastusi ohutuse tagamiseks või inimeste päästmiseks ning erakorralisi asjaolusid, mis nõuavad pardal energia tootmist hädaolukorras, mis kujutab otsest ohtu elule, laevale, keskkonnale, või muudel vääramatust jõust tulenevatel põhjustel.
- (34b) Meretransport on oluline ühenduslüli liidu saarte ja äärepoolseimate piirkondade ning mõne liikmesriigi konkreetse territooriumi, näiteks Ceuta ja Melilla ühtekuuluvuse ja majandusarengu jaoks. Kõnealuste saarte, piirkondade ja territooriumide energiatootmisvõimsus ei pruugi alati olla piisav, et toetada vajaliku energianõudluse rahuldamiseks kaldalt tuleva elektriga varustamist. Sellisel juhul tuleks kõnealused saared, piirkonnad ja territooriumid sellest nõudest vabastada, välja arvatud juhul kui ja seni kuni selline elektriühendus on loodud mandriga või asjakohasel juhul naaberriikidega või on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

- (34c) Kõik asjaomased sidusrühmad peaksid koordineerima kaldaäärse elektritoite tagamist merelaevadele, et hõlbustada planeerimist ja investeerimist keskpikas ja pikas perspektiivis nii laeval kui ka sadamas ning võimaldada igapäevast sujuvat käitamist.
- (35) TEN-T põhivõrgu meresadamates peaks piisav arv veeldatud metaani tankimispunkte olema kättesaadav 2025. aastaks. Veeldatud metaani tankimispunktide hulka kuuluvad veeldatud metaani terminalid, paagid, tsisternpoolhaagised, tsisternveokid, teisaldatavad konteinerid, punkerlaevad ja -praamid.
- (35a) Kaldaäärse elektritoitega varustavad rajatised tuleks kasutusele võtta ka TEN-T võrgu siseveesadamates.
- (36) Kui õhusõiduk seisab lennujaamas, peaks väline elektritoide asendada energiaallikana lennukipetrooli. 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 väravaga ühendatud seisupaigas või terminalist eemal asuval seisuplatsil. Õhusõidukitele välise elektritoite tagamiseks võiks kasutada paikseid või teisaldatavaid maapealse toite agregaatte nii lennujaama väravaga ühendatud seisupaikades kui ka terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel. Kuigi õhusõidukitel peaks olema võimalik kasutada välist elektritoidet kõikides äriliseks lennutranspordiks kasutatavates nii lennujaama väravaga ühendatud seisupaikades kui ka terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel, ei ole vaja, et igas seisupaigas oleks vähemalt üks paikne või teisaldatav maapealse toite agregaat, sest üks paikne või teisaldatav elektriallikas saab teenindada mitut seisupaika ja seda saab kasutada vastavalt tegevusvajadustele.

- (36a) Liikmesriikidel peaks olema võimalik vabastada TEN-T võrgu lennujaamad, kus aastast tehakse vähem kui 10 000 kommertslenndu, kohustusest varustada elektriga terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel seisvaid õhusõidukeid. Võttes arvesse asjaomaste lendude arvu, ei pruugi terminalist eemal asuvate seisuplatside elektriga varustamiseks vajalikud investeerimis- ja hoolduskulud olla proportsionaalsed keskkonnakasuga, eriti võrreldes lennujaamade CO₂ heite vähendamise seisukohast tõhusamate investeeringutega.
- (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 võiksid samuti hõlmata transpordiliike, mille jaoks kohustuslike kasutuselevõttueesmärke ei ole seatud. Liikmesriigid peaksid korrapäraselt aru andma kõnealuste läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike rakendamisel tehtud edusammudest.
- (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 tavaid.
- (40) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, võiksid riiklikud poliitikaraamistikud sisaldada üksikasjalikke strateegiaid, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus CO₂-heidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveetransport ning raudteetransport nendes võrgu segmentides, mida ei saa elektrifitseerida. Eelkõige võiksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega välja töötada selged strateegiad siseveetranspordi CO₂-heite vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti oleks võimalik välja töötada pikaajalised CO₂-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 siduvad 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 direktiivile 2009/33/EÜ¹⁷ 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.
- (44) Lihtne ja kergesti võrreldav teave eri kütuste hindade kohta aitaks sõidukikasutajatel paremini hinnata turul saadaolevate üksikute kütuste suhtelist maksumust. Seepärast tuleks teavitamise eesmärgil näidata kõikides asjaomastes tanklates teatavate alternatiivkütuste ja tavakütuste ühikuhinna võrdlus, mida väljendatakse „kütusehinnana 100 km kohta“.

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

- (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 kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/40/EL¹⁸ ning selle alusel vastu võetud asjakohastes delegeeritud õigusaktides ja rakendusaktides riiklike juurdepääsupunktide suhtes sätestatud nõuetega, mida komisjon võib käesoleva määruse raames täiendada.

¹⁸ 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).

- (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 tunnuscodeide väljaandmiseks ja haldamiseks tunnuscodeide registreerimise organisatsiooni („IDRO“), et teha kindlaks vähemalt laadimispunktide käitajad ja liikuvusteenuse osutajad. IDRO peaks koguma teavet elektromobiilsuse tunnuscodeide kohta, mida asjaomases liikmesriigis juba kasutatakse; väljastama vajaduse korral uued elektromobiilsuse koodid laadimispunktide käitajatele ja liikuvusteenuse osutajatele, järgides kogu liitu hõlmavat ühist kokkulepitud elektromobiilsuse tunnuscodeide vormindamise loogikat; võimaldama nende elektromobiilsuse koodide vahetamist ja kordumatuse kontrollimist võimaliku tulevase ühise tunnuscodeide 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 tunnuscodeid) rakendamist toetavatele meetmetele.
- (47a) Direktiivi 2014/94/EL II lisas esitatud tehnilisi kirjeldusi tuleb jätkuvalt kohaldada vastavalt kõnealuses direktiivis sätestatule.
- (50) Laadimis- ja tankimispunktide koostalitluse tehnilisi kirjeldusi tuleks Euroopa või rahvusvahelistes standardites täpsustada. Euroopa standardiorganisatsioonid peaksid võtma vastu Euroopa standardid kooskõlas määruse (EL) nr 1025/2012¹⁹ artikliga 10. Need standardid peaksid põhinema kehtivatel rahvusvahelistel standarditel või vajaduse korral käimasoleval rahvusvahelisel standardimistööl. Selleks tuleks laadimis- ja tankimistaristu Euroopa standardimismenetlused teostada kiiresti ja pakkudes õigeaegset tuge käesoleva määruse alusel nõutava taristu kavandamise, hankemenetluste ja ehitamise ajakava elluviimiseks. Statsionaarseks ja dünaamiliseks laadimiseks kasutatava Euroopa-ülse ühtlustatud laadimistaristu standardimisprotsesse tuleks kiirendada või need tuleks algatada.

¹⁹ 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).

- (50a) 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.
- (50b) 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.
- (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 kavatses 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, kusjuures samal ajal tagatakse küberturvalisuse kaitse ning lõpptarbijate isikuandmete kaitse kõrgeim tase. 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. Seoses andmete esitamisega peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et lisada uusi andmetüüpe üldkasutatavaid laadimis- ja tankimispunkte käsitlevatele andmetele, mis tuleb käesoleva määruse alusel kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks teha.

- (53a) Selleks et tagada käesoleva määruse artikli 17 lõike 4, artikli 17 lõike 5 ja artikli 18 lõike 4a ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses märgistamisnõuetega, üldkasutatavaid laadimis- ja tankimispunkte käsitlevate, käesoleva määruse alusel kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vormingu, esitamise sageduse ja kvaliteediga, ning kõnealuse kättesaadavuse ja juurdepääsetavuse tagamist võimaldava korraga.
- (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 raskeveokeid käsitleva tehnoloogia- ja turuvalmiduse aruande põhjal 31. detsembriks 2024 läbi vaatama. Komisjon peaks arvesse võtma esimesi märke turu eelistustest ning arvestama arenguga tehnoloogia ja standardite vallas. [...] Pärast esialgset täielikku läbivaatamist 31. detsembriks 2026 peaks komisjon teostama iga viie aasta järel korrapärase läbivaatuse, võttes arvesse ka artiklis 5 osutatud elektroonilisi maksevahendeid ning artiklites 3 ja 4 sätestatud erandite piiritlemiseks kasutatavaid künniseid.
- (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.

- (56) Direktiiv 2014/94/EL tuleks seetõttu kehtetuks tunnistada. Komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2019/1745²⁰ ja komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2021/1444²¹ on sätestatud teatavat liiki alternatiivkütuste taristu jaoks tähtajatud tehnilised standardid. Need standardid on nüüd tähtajalised ning need on loetletud käesoleva määruse II lisas. Seetõttu tuleks ka kõnealused delegeeritud määrused kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese

1. Käesolevas määruses sätestatakse kohustuslikud riiklikud eesmärgid piisava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks liidus maanteeõidukite, 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 eesmäärke, 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, millega toetatakse alternatiivkütuste taristu kiiremat ja ühtset kasutuselevõttu liikmesriikides.

²⁰ Komisjoni 13. augusti 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/1745, millega täiendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL seoses L-kategooria mootorsõidukite laadimispunktidega, siseveelaevade kaldaäärse elektrivarustusega, maanteetranspordi vesinikuvarustusega ning maantee- ja veetranspordi maagaasivarustusega ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2018/674 (*ELT L 268, 22.10.2019, lk 1*).

²¹ Komisjoni 17. juuni 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/1444, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL elektribusside laadimispunktide standardite osas (*ELT L 313, 6.9.2021, lk 1*).

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruuses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „juurdepääs andmetele“ – võimalus mis tahes ajal küsida ja saada masinloetavas vormis andmeid;
- 2) „lepinguvaba hind“ – hind, mida laadimis- või tankimispunkti käitaja küsib lõppkasutajalt lepinguvaba laadimise või tankimise eest;
- 2a) „TEN-T võrgus“ – laadimisjaamade puhul asumine TEN-T võrku kuuluval maanteel või kuni 3 km sõidu kaugusel TEN-T maantee lähimast mahasõidukohast; vesinikutanklate puhul asumine TEN-T võrku kuuluval maanteel või kuni 10 km sõidu kaugusel TEN-T maantee lähimast mahasõidukohast.
- 3) „alternatiivkütused“ – kütused või energiaallikad, mida kasutatakse vähemalt osaliselt transpordi energiavarustuses fossiilsete naftaallikate asemel ja millel on potentsiaali aidata kaasa transpordi CO₂-heite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnatoime parandamisele, sh:
 - a) „alternatiivkütused heiteta sõidukitele, laevadele või õhusõidukitele“ –
 - elekter,
 - vesinik,
 - ammoniaak,
 - b) „taastuvkütused“ –
 - biomasskütused, sealhulgas biogaas, ja biokütused, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001²² artikli 2 punktides 27, 28 ja 33,
 - taastuvatest energiaallikatest toodetud sünteetilised ja parafiinkütused, sh ammoniaak,

²² 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).

c) „alternatiivsed üleminekukütused“ –

- maagaas gaasilises (surumaagaas (CNG)) ja veeldatud olekus (veeldatud maagaas (LNG)),
- veeldatud naftagaas (LPG),
- taastumatutest energiaallikatest toodetud sünteetilised ja parafiinkütused;

- 3a) „õhusõiduki lennujaama väravaga ühendatud seisupaik“ – lennujaama perrooni kindlaksmääratud alal asuv seisupaik, mis on varustatud sildtrapiga;
- 3b) „õhusõiduki terminalist eemal asuv seisuplats“ – lennujaama perrooni kindlaksmääratud alal asuv seisuplats, mis ei ole varustatud sildtrapiga;
- 4) „TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaam“ – lennujaam, mis on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013²³ II lisas;
- 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 laadimis- või tankimispunkti ja sõiduki vahel, mille kaudu kütust või elektrienergiat vahetatakse;
- 11) „äriline lennutransport“ – direktiivi (EL) 2018/1139²⁴ artikli 3 punktis 24 määratletud lennutransport;

²³ 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).

²⁴ 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).

- 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 reaalsajas saata ja vastu võtta teavet, suhelda elektrivõrgu ja elektrisõidukiga kahesuunaliselt ning mida saab kaugjälgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks;
- 15) „jaotusvõrguettevõtja“ – direktiivi (EL) 2019/944²⁵ 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 lennujaama väravaga ühendatud seisupaigas 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;

²⁵ 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).

- 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 1025/2012²⁶ artikli 2 punkti 1 alapunktis b määratletud standard;
- 24) „kaubaterminal“ – määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis s määratletud kaubaterminal;
- 25) „kogumahutavus“ – direktiivi (EL) 2015/757²⁷ artikli 3 punktis e määratletud kogumahutavus;
- 26) „raskeveok“ – M2-, M3-, N2- või N3-kategooria mootorsõiduk, mis on määratletud vastavalt määruse (EL) 2018/858²⁸ artikli 4 lõike 1 punkti a alapunktis ii, punkti a alapunktis iii, punkti b alapunktis ii või punkti b alapunktis iii;
- 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“ – M1- või N1-kategooria mootorsõiduk, mis on määratletud vastavalt määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti a alapunktis i või punkti b alapunktis i;
- 29a) „veeldatud metaan“ – veeldatud maagaas, veeldatud biogaas või sünteetiline veeldatud maagaas, sealhulgas nende kütuste segud;

²⁶ 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).

²⁷ 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).

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

- 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;
- 32) „riiklik juurdepääsupunkt“ – direktiivi 2010/40/EÜ artikli 4 punktis 22²⁹ määratletud digiliides;
- 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 kruisilaevad, kiirreisilaevad ja laevad, mis on varustatud seadmetega, mis võimaldavad maanteeõidukitel või raudteeveeremitel ise pardale ja sealt maha sõita („ro-ro-reisiparvlaevad“);
- 36) „pistikühendusega hübriidsõiduk“ – tavapärase sisepõlemismootori ja elektriagamiga 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/IEC 18004:15 nõuetele vastav andmete kodeerimine ja visualiseerimine;

²⁹ Nagu on kavandatud dokumendis COM(2021) 813 final (intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv).

- 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 pistmikut 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“ – 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 vedel- või gaaskütuse tankimiseks ning mis saab korraga tankida ainult üht sõidukit;
- 50) „tankimisteenus“ – vedel- või gaaskütuse 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) „taastuenergia“ – 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 maantee sõidukid või raudteeveeremid saavad ise pardale ja sealt maha sõita;
- 56) „ohutu ja turvaline parkimisala“ – määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 17 lõike 1 punktis b osutatud parkimis- ja puhkeala, mis on ette nähtud raskeveokite öiseks parkimiseks ning mis on sertifitseeritud vastavalt määruse (EÜ) nr 561/2006³⁰ artikli 8a sätetele ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidele;
- 58) „kaldaäärne elektritoide“ – kai ääres sildunud 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 dünaamiliselt;
- 60) „staatilised andmed“ – andmed, mis ei muutu sageli ega korrapäraselt;

³⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

- 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

1. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumil võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad vastavalt elektriajamiga kergsõidukite kasutuselevõtule.

Selleks tagavad liikmesriigid, et alates artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäeva 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.

- 1a. Kui akutoitega elektriajamiga kergsõidukite osakaal liikmesriigi territooriumil registreeritud kergsõidukite koguarvust on saavutanud vähemalt 20 % taseme ja liikmesriik tõendab, et lõike 1 teises lõigus sätestatud nõuete rakendamisel on negatiivne mõju, sest see pärsib erainvesteeringuid ning ei ole enam õigustatud, siis võib kõnealune liikmesriik esitada komisjonile põhjendatud taotluse loa saamiseks kohaldada nõudeid, mille ulatus on väiksem käesolevas määruses sätestatud nõuetest koguväljundvõimsuse taseme osas, või lõpetada selliste nõuete kohaldamine.

Komisjon võtab kuue kuu jooksul vastu otsuse kõnealuse taotluse kohta vastavalt sellele, kas see on konkreetse juhtumi puhul õigustatud.

2. Liikmesriigid tagavad kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatavate laadimispunktide minimaalse katvuse oma territooriumi teedevõrgus. Sel eesmärgil tagavad liikmesriigid, et:
- a) TEN-T põhivõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispaigad, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:
- i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispaik pakkuma väljundvõimsust vähemalt 300 kW ja hõlmama vähemalt ühte laadimispunkti, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;
 - ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispaik pakkuma väljundvõimsust vähemalt 600 kW ja hõlmama vähemalt kahte laadimispunkti, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW;

b) 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 hõlmama vähemalt ühte laadimispunkti, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;
- ii) 31. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 600 kW ja hõlmama vähemalt kahte laadimispunkti, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.

2a. TEN-T maanteedel võib kasutusele võtta ühe üldkasutatava kergsõidukite laadimispargi mõlema sõidusuuna jaoks tingimusel, et selline laadimispark on kergesti juurdepääsetav mõlemast sõidusuunast, et kasutatakse asjakohaseid viitasid ning et täidetud on lõikes 2 sätestatud nõuded seoses vahekauguse, laadimispargi koguväljundvõimsuse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega, nagu need oleks täidetud kahe sõidusuuna puhul.

2b. Erandina lõikest 2a võivad liikmesriigid ette näha, et TEN-T maanteedel, kus keskmine iga-aastane liiklustihedus on vähem kui 10 000 kergsõidukit päevas ning kus taristut ei saa sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast põhjendada, teenindab üks üldkasutatav kergsõidukite laadimispark mõlemat sõidusuunda, täites samal ajal vahekauguse, laadimispargi koguväljundvõimsuse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega seotud lõikes 2 sätestatud nõuded, mida kohaldatakse ühe sõidusuuna puhul, tingimusel, et laadimispark on kergesti juurdepääsetav mõlemast sõidusuunast ning kasutatakse asjakohaseid viitasid. Liikmesriigid teavitavad sellistest eranditest komisjoni. Nad vaatavad need läbi iga kahe aasta järel artiklis 14 osutatud riikliku eduaruande raames.

- 2c. Erandina lõikest 2 võivad liikmesriigid TEN-T maanteedel, kus keskmine iga-aastane liiklustihedus on vähem kui 10 000 kergsõidukit päevas ning kus taristut ei saa sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast põhjendada, vähendada kuni 50 % võrra üldkasutatava kergsõidukite laadimispargi väljundvõimsust, mis on nõutav vastavalt lõikele 2, tingimusel, et kõnealune laadimispark teenindab ainult ühte sõidusuunda ning et on täidetud ülejäänud lõikes 2 sätestatud nõuded seoses vahekauguse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega. Liikmesriigid teavitavad sellistest eranditest komisjoni. Nad vaatavad need läbi iga kahe aasta järel artiklis 14 osutatud riikliku eduaruande raames.
- 2d. Erandina lõike 2 punktides a ja b sätestatud nõudest, mille kohaselt on üldkasutatavate kergsõidukite laadimisparkide maksimaalne vahekaugus 60 km, võivad liikmesriigid lubada, et TEN-T maanteedel, kus keskmine iga-aastane liiklustihedus on vähem kui 4000 kergsõidukit päevas, on selliste laadimisparkide vahekaugus kuni 100 km, tingimusel, et kasutatakse asjakohaseid viitasid laadimisparkide vahekauguse kohta. Liikmesriigid teevad kõik käesoleva lõike alusel vastu võetud erandid komisjonile teatavaks. Nad vaatavad need läbi iga kahe aasta järel artiklis 14 osutatud riikliku eduaruande raames.
- Kui liikmesriik on käesoleva lõike kohaselt teatanud erandist, loetakse lõigete 2a, 2b ja 2c kohaldamisel, et lõike 2 punktides a ja b sätestatud nõuded laadimisparkide vahelise maksimaalse vahekauguse suhtes, on täidetud.
3. Naaberliikmesriigid tagavad, et lõike 2 punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Artikkel 4

Raskeveokite laadimistaristuga seotud eesmärgid

1. Liikmesriigid tagavad raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatavate laadimispunktide minimaalse katvuse oma territooriumil. Sel eesmärgil tagavad liikmesriigid, et:
 - a01) 31. detsembriks 2025 on vähemalt 15 % ulatuses TEN-T võrgu pikkusest mõlemas sõidusuunas kasutusele võetud üldkasutataraskeveokite laadimispargid ning et iga laadimispargi väljundvõimsus on vähemalt 1400 kW ning see hõlmab vähemalt ühte laadimispunkti, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW;
 - a02) 31. detsembriks 2027 on vähemalt 40 % ulatuses TEN-T võrgu pikkusest mõlemas sõidusuunas kasutusele võetud üldkasutatavad raskeveokite laadimispargid ning et iga laadimispark
 - i) TEN-T põhivõrgus pakub väljundvõimsust vähemalt 2800 kW ja hõlmab vähemalt kahte laadimispunkti, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW;
 - ii) TEN-T üldvõrgus pakub väljundvõimsust vähemalt 1400 kW ja hõlmab vähemalt ühte laadimispunkti, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW;
 - a) 31. detsembriks 2030 on TEN-T põhivõrgus mõlemas sõidusuunas kasutusele võetud üldkasutatavad raskeveokite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km, ning et iga laadimispargi väljundvõimsus on vähemalt 3500 kW ning see hõlmab vähemalt kahte laadimispunkti, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW; [...]

- b) 31. detsembriks 2030 on TEN-T üldvõrgus mõlemas sõidusuunas kasutusele võetud üldkasutatavad raskeveokite laadimispaigad, mille maksimaalne vahekaugus on 100 km, ning et iga laadimispaigi väljundvõimsus on vähemalt 1400 kW ning see hõlmab vähemalt ühte laadimispunkti, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW;
 - c) 31. detsembriks 2030 on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt üks üldkasutatav raskeveokite laadimisjaam, mille väljundvõimsus on vähemalt 100 kW;
 - d) 31. detsembriks 2025 on igas linnatranspordisõlmes ja selle ümbruses kasutusele võetud kokku vähemalt 600 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW;
 - e) 31. detsembriks 2030 on igas linnatranspordisõlmes ja selle ümbruses kasutusele võetud kokku vähemalt 1200 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.
- 1a. Lõike 1 punktides a01 ja a02 osutatud TEN-T võrgu pikkuse protsendimäära arvutamine põhineb järgmistel elementidel:
- a) nimetaja arvutamise puhul liikmesriigi territooriumil asuva TEN-T võrgu kogupikkusel;
 - b) lugeja arvutamise puhul kahe üldkasutatava raskesõidukite laadimispaigi vaheliste TEN-T võrgu lõikude kumulatiivsel pikkusel; lugeja arvutamisel ei võeta arvesse TEN-T võrgu neid osi, mis asuvad kahe laadimispaigi vahel, mille vahemaa on üle 120 km.

- 1b. TEN-T maanteedel võib kasutusele võtta ühe üldkasutatava raskesõidukite laadimispargi mõlema sõidusuuna jaoks tingimusel, et selline laadimispark on kergesti juurdepääsetav mõlemast sõidusuunast, et kasutatakse asjakohaseid viitasid ning et täidetud on lõikes 1 sätestatud nõuded seoses vahekauguse, laadimispargi koguväljundvõimsuse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega, nagu need oleks täidetud kahe sõidusuuna puhul.
- 1c. Erandina lõikest 1b võivad liikmesriigid ette näha, et TEN-T maanteedel, kus keskmine iga-aastane liiklustihedus on vähem kui 2000 raskesõidukit päevas ning kus taristut ei saa sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast põhjendada, teenindab üks üldkasutatav raskesõidukite laadimispark mõlemat sõidusuunda, täites samal ajal vahekauguse, laadimispargi koguväljundvõimsuse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega seotud lõikes 1 sätestatud nõuded, mida kohaldatakse ühe sõidusuuna puhul, tingimusel, et laadimispark on kergesti juurdepääsetav mõlemast sõidusuunast ning kasutatakse asjakohaseid viitasid. Liikmesriigid teavitavad sellistest eranditest komisjoni. Nad vaatavad need läbi iga kahe aasta järel artiklis 14 osutatud riikliku eduaruande raames.
- 1d. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid TEN-T maanteedel, kus keskmine iga-aastane liiklustihedus on vähem kui 2000 raskesõidukit päevas ning kus taristut ei saa sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast põhjendada, vähendada kuni 50 % võrra üldkasutatava raskesõidukite laadimispargi väljundvõimsust, mis on nõutav vastavalt lõikele 1, tingimusel, et kõnealune laadimispark teenindab ainult ühte sõidusuunda ning et on täidetud ülejäänud lõikes 1 sätestatud nõuded seoses vahekauguse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega. Liikmesriigid teavitavad sellistest eranditest komisjoni. Nad vaatavad need läbi iga kahe aasta järel artiklis 14 osutatud riikliku eduaruande raames.

- 1e. Erandina lõike 1 punktis a sätestatud nõudest, mille kohaselt on üldkasutatavate raskeveokite laadimisparkide maksimaalne vahekaugus 60 km, võivad liikmesriigid lubada, et TEN-T põhivõrgu maanteedel, kus keskmine iga-aastane liiklustihedus on vähem kui 800 raskeveokit päevas, on selliste laadimisparkide vahekaugus kuni 100 km, tingimusel, et kasutatakse asjakohaseid viitasid laadimisjaamade vahekauguse kohta. Liikmesriigid teavitavad sellistest eranditest komisjoni. Nad vaatavad need läbi iga kahe aasta järel artiklis 14 osutatud riikliku eduaruande raames.

Kui liikmesriik on käesoleva lõike kohaselt teatanud erandist, loetakse lõigete 1b, 1c ja 1d kohaldamisel, et lõike 1 punktis a sätestatud nõuded laadimisparkide vahelise maksimaalse vahekauguse suhtes, on täidetud.

- 1f. Erandina lõike 1 punktides a01, a02, a02, a ja b sätestatud nõuetest, mis on seotud üldkasutatavate raskeveokite laadimisparkide koguväljundvõimsusega, ning erandina lõike 1 punktis a sätestatud nõuetest, mis on seotud kõnealuste laadimisparkide maksimaalse vahekaugusega, võib Küpros esitada komisjonile põhjendatud taotluse loa saamiseks kohaldada üldkasutatavate raskeveokite laadimisparkide koguväljundvõimsuse taseme suhtes käesolevas määruses sätestatud nõuetest väiksema ulatusega nõudeid ja/või kohaldada nende laadimisparkide vahel pikemat, kuni 100 km suurust vahekaugust tingimusel, et loa saamise korral ei takista selline taotlus elektriajamiga raskeveokite liiklemist kõnealuses liikmesriigis.

Kui selline taotlus on õigustatud, võtab komisjon kuue kuu jooksul vastu otsuse kõnealuse taotluse kohta. Kõik käesoleva lõike alusel tehtud erandid piirduvad maksimaalselt nelja aastaga, pärast mida vaatab komisjon Küprose põhjendatud taotluse korral selle läbi.

2. Naaberliikmesriigid tagavad, et TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel ei ületata 31. detsembriks 2030 lõike 1 punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi. Enne seda kuupäeva pööratakse tähelepanu piiriülestele lõikudele ja naaberliikmesriigid teevad kõik võimaliku, et kõnealustest maksimaalsetest vahekaugustest peetaks kinni niipea, kui riigid võtavad laadimistaristu kasutusele TEN-T võrgu piiriülestel lõikudel.

Artikkel 5

Laadimistaristu

2. Laadimispunktide käitajad võimaldavad lõppkasutajatel laadida nende käitatavates üldkasutatavates laadimispunktides elektrisõidukit lepinguvabalt.

Alates artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäevast kasutusele võetud laadimispunktides peab olema võimalik lepinguvaba laadimine, mille eest tasutakse liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks võtavad laadimispunktide käitajad kõnealustes punktides vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt ühte järgmist seadet:

- a) maksekaardilugejad;
- b) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimalised lugema vähemalt maksekaarte;
- c) üldkasutatavates laadimispunktides, mille väljundvõimsus on alla 50 kW, internetiühendust kasutavad seadmed, mis võimaldavad turvalist maksetehingut, näiteks seadmed, millega saab luua konkreetse ruutkoodi.

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimispunktid, sealhulgas enne artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäeva kasutusele võetud punktid, mis vastavad artikli 3 lõikes 2 sätestatud nõuetele ja mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW, vastavad punktides a või b sätestatud nõuetele.

Ühe makseterminali või seadmega, millele on osutatud teises lõigus, võib laadimispaigas teenindada mitut laadimispunkti.

Käesolevas lõikes sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

3. 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 2, 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.
4. 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.
5. Laadimispunktide käitajad teevad lepinguvaba hinda käsitleva teabe kättesaadavaks kõigis nende käitatavates üldkasutatavates laadimisjaamades, nii et kõnealune teave on lõppkasutajatel olemas enne laadimiskorra algust. See teave hõlmab kõiki käitaja küsitava hinna komponente, et oleks võimalik välja arvutada laadimiskorra maksumus, näiteks laadimiskorra hinda, minutihinda või hinda kWh kohta.

Alates artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäevast kasutusele võetud üldkasutatavate laadimispunktide puhul, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW, ning lõike 2 kolmandas lõigus osutatud laadimispunktide puhul peab see teave olema esitatud selgelt laadimisjaamas.

6. 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 kõik hinnakomponendid, sealhulgas kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud. Tasud peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Piiriülese e-rändluse eest lisatasu ei võeta.

7. Laadimispunktide käitajad tagavad, et hiljemalt üks aasta pärast artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäeva on kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimispunktid digitaalselt ühendatud laadimispunktid.
8. Laadimispunktide käitajad tagavad, et kõik üldkasutatavad tavalaadimispunktid, mis on ehitatud või renoveeritud pärast artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäeva ja mida nad käitavad, võimaldavad nutilaadimist.
10. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad tagavad, et hiljemalt üks aasta pärast artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäeva on kõikides nende käitatavates üldkasutatavates alalisvoolulaadimispunktides paigaldatud paikne laadimiskaabel.
11. Kui laadimispunkti käitaja ei ole asjaomase laadimispunkti omanik, teeb omanik käitajale vastavalt nendevahelisele kokkuleppele kättesaadavaks laadimispunkti, mille tehnilised omadused võimaldavad käitajal täita lõigetes 3, 7, 8 ja 10 sätestatud kohustust.

Artikkel 6

Maanteeõidukite vesinikutankimistaristuga seotud eesmärgid

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

Selleks tagavad liikmesriigid, et 31. detsembriks 2030 võetakse kasutusele üldkasutatavad vesinikutanklad, mis on varustatud vähemalt 700-baarise tankuriga ning mille maksimaalne vahekaugus TEN-T põhi- ja üldvõrgus on 200 km.

Liikmesriigid teevad selliste tanklate jaoks parima asukoha analüüsi ning kaaluvad eelkõige tanklate kasutuselevõttu linnatranspordisõlmedes või nende ümbruses või mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kus saaks varustada ka muid transpordiliike.

2. Naaberliikmesriigid tagavad, et TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel ei ületata lõike 1 teises lõigus osutatud maksimaalseid vahekaugusi.
3. 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. [...]

Artikkel 7

Vesinikutankimistaristu

1. Vesinikutanklate käitajad peavad nende käitatavates üldkasutatavates vesinikutanklates võimaldama lõppkasutajatel lepinguvabalt tankida.

Lepinguvaba tankimine, mille eest tasutakse liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga, peab olema võimalik kõigis üldkasutatavates vesinikutanklates. Selleks võtavad kõnealuste tanklate käitajad kõigis nende käitatavates vesinikutanklates vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt ühte järgmist seadet:

- a) maksekaardilugejad;
- b) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte.

Käesolevas lõikes sätestatud nõudeid kohaldatakse alates artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäevast nende üldkasutatavate tanklate suhtes, mis on kasutusele võetud pärast seda kuupäeva. Enne kõnealust kuupäeva kasutusele võetud üldkasutatavate tanklate suhtes kohaldatakse neid nõudeid alates kuue kuu möödumisest kõnealusest kuupäevast.

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.

2. 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.
3. Vesinikutankimispunktide käitajad teevad nende käitatavates tanklates hinnateabe kättesaadavaks enne tankimiskorra algust.
4. 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

Maanteeõidukite jaoks ette nähtud veeldatud metaani taristu

Liikmesriigid tagavad kuni 1. jaanuarini 2025, et vähemalt TEN-T põhivõrgus rajatakse nõudluse korral piisav arv üldkasutatavaid veeldatud metaani tankimise punkte, et veeldatud metaani 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

1. Liikmesriigid tagavad, et merekonteinerilaevadele ja merereisilaevadele tagatakse TEN-T võrgu meresadamates minimaalne kaldaäärne elektritoide. Selleks võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, millega tagatakse 1. jaanuariks 2030, et:
 - a) TEN-T põhivõrgu meresadamates ja TEN-T üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on kai ääres sildunud üle 5000-tonnise kogumahutavusega merekonteinerilaevade sadamakülastuste keskmine arv aastas üle 100, on võimalik tagada igal aastal kaldaäärne elektritoide vähemalt 90 % kõigi asjaomases meresadamas kai ääres sildunud üle 5000-tonnise kogumahutavusega merekonteinerilaevade sadamakülastuste puhul;
 - b) TEN-T põhivõrgu meresadamates ja TEN-T üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on kai ääres sildunud üle 5000-tonnise kogumahutavusega ro-ro-reisiparvlaevade ja üle 5000-tonnise kogumahutavusega kiirreisilaevade sadamakülastuste keskmine arv aastas üle 40, on võimalik tagada igal aastal kaldaäärne elektritoide vähemalt 90 % kõigi asjaomases meresadamas kai ääres sildunud üle 5000-tonnise kogumahutavusega ro-ro-reisiparvlaevade ja üle 5000-tonnise kogumahutavusega kiirreisilaevade sadamakülastuste puhul;
 - c) TEN-T põhivõrgu meresadamates ja TEN-T üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on kai ääres sildunud üle 5000-tonnise kogumahutavusega muude merereisilaevade kui ro-ro-reisiparvlaevade ning kiirreisilaevade keskmine arv aastas üle 25, on võimalik tagada igal aastal kaldaäärne elektritoide vähemalt 90 % kõigi asjaomases meresadamas kai ääres sildunud üle 5000-tonnise kogumahutavusega muude merereisilaevade kui ro-ro-reisiparvlaevade ning kiirreisilaevade sadamakülastuste puhul.

2. Algatuse [„FuelEU Maritime“] artikli 5 lõike 3 punktides a, b, c, da³¹ ja f osutatud laevade sadamakülastusi ei võeta arvesse lõike 1 kohaselt asjaomases sadamas kai ääres sildunud laevade sadamakülastuste koguarvu kindlaksmääramisel.
3. TEN-T põhivõrgu või TEN-T üldvõrgu meresadam asub saarel, Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349 osutatud äärepoolseimas piirkonnas või Ceuta ja Melilla territooriumil, mis ei ole otse ühendatud mandri elektrivõrguga või äärepoolseima piirkonna või Ceuta ja Melilla puhul naaberriigi elektrivõrguga, ei kohaldata lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal mittefossiilsetest energiaallikatest toodetud võimsus asjaomase saare, äärepoolseima piirkonna või Ceuta ja Melilla vajaduste rahuldamiseks.

Artikkel 10

Siseveesadamate kaldaäärse elektritoitega seotud eesmärgid

Liikmesriigid tagavad, et:

- a) 1. jaanuariks 2025 on kõigis TEN-T põhivõrgu siseveesadamates vähemalt üks rajatis, mis varustab siseveelaevu kaldaäärse elektritoitega;
- b) 1. jaanuariks 2030 on kõigis TEN-T üldvõrgu siseveesadamates vähemalt üks rajatis, mis varustab siseveelaevu kaldaäärse elektritoitega.

³¹ FuelEU Maritime'i ettepaneku artikli 5 lõike 3 punkt da on sõnastatud järgmiselt:
da) mida ei saa ühendada kaldaäärse elektritoitega, kuna erandkorras on ohus elektrivõrgu stabiilsus, sest kaldaäärset elektritoidet ei ole piisavalt, et rahuldada laeva elektrienergia nõudlus kai ääres.

Artikkel 11

Meresadamates veeldatud metaaniga varustamise eesmärgid

1. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse piisav arv veeldatud metaani 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.
2. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud veeldatud metaani tankimise punktidele, võttes arvesse ka turu tegelikke vajadusi ja arengut.

Artikkel 12

Seisvate õhusõidukite elektriga varustamise eesmärgid

1. Liikmesriigid tagavad, et kõikides TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades on tagatud elektritoide seisvatele õhusõidukitele:
 - a) 1. jaanuariks 2025 kõikides äriliseks lennutranspordiks kasutatavates lennujaama väravaga ühendatud seisupaikades;
 - b) 1. jaanuariks 2030 kõikidel äriliseks lennutranspordiks kasutatavatel terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel.
- 1a. Liikmesriigid võivad vabastada TEN-T võrgu lennujaamad, kus viimase kolme aasta jooksul on tehtud vähem kui 10 000 kommertslendu aastas, kohustusest varustada elektriga terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel seisvaid õhusõidukeid.
2. Liikmesriigid võtavad hiljemalt alates 1. jaanuarist 2030 vajalikud meetmed tagamaks, et lõike 1 kohaselt varustatud elekter tuleb elektrivõrgust või see on toodetud kohapeal ilma fossiilkütust kasutamata.

Artikkel 13

Riiklikud poliitikaraamistikud

1. Iga liikmesriik koostab ja saadab komisjonile 1. jaanuariks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi.
 - a) Kõnealune riiklik poliitikaraamistik sisaldab vähemalt järgmisi elemente:
 - 1) 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;
 - 2) artiklite 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 kohased riiklikud eesmärgid, mille puhul on käesolevas määruses sätestatud kohustuslikud riiklikud eesmärgid;
 - 3) poliitika ja meetmed, mis on vajalikud, et tagada käesoleva lõike punktis 2 osutatud kohustuslike eesmärkide saavutamine;
 - 4) 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, kui liikmesriik on selliseid meetmeid kavandanud või on need vastu võtnud;
 - 5) meetmed, millega ergutatakse ja hõlbustatakse kergsõidukite ja raskeveokite laadimisjaamade kasutuselevõttu eravaldustes, mis ei ole üldsusele juurdepääsetavad, kui liikmesriik on selliseid meetmeid kavandanud või on need vastu võtnud;
 - 6) meetmed, millega edendatakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu linnatranspordisõlmedes, eelkõige seoses üldkasutatavate laadimispunktidega, kui liikmesriik on selliseid meetmeid kavandanud või on need vastu võtnud;

- 7) meetmed, millega edendatakse piisava arvu üldkasutatavate kiirlaadimispunktide kasutuselevõttu, kui liikmesriik on selliseid meetmeid kavandanud või on need vastu võtnud;
 - 7a) meetmed, millega tagatakse, et laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine, sealhulgas kahesuunaliste laadimispunktide geograafiline jaotus, suurendab energiasüsteemi paindlikkust ja taastuvelektri lõimimist elektrisüsteemi, kui liikmesriik on selliseid meetmeid kavandanud või on need vastu võtnud;
 - 8) meetmed, millega tagatakse, et üldkasutatavad alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktid on ligipääsetavad eakatele, piiratud liikumisvõimega isikutele ja puuetega inimestele kooskõlas direktiivis 2019/882 sätestatud ligipääsetavusnõuetega;
 - 9) meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise ja hangetega seotud võimalikud takistused, kui liikmesriik on selliseid meetmeid kavandanud või on need vastu võtnud.
- b) Kõnealune riiklik poliitikaraamistik võib sisaldada järgmisi elemente:
- 1) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks lennujaamades peale elektritoite seisvatele õhusõidukitele, näiteks õhusõidukite varustamiseks vesiniku ja elektriga;
 - 2) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks meresadamates, näiteks elektri ja vesiniku kasutamine määruses (EL) 2017/352³² määratletud sadamateenuste jaoks;

³² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise raamistik ja sadamate finantslääbipaistvuse ühised normid (ELT L 57, 3.3.2017, lk 1).

- 3) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks meresadamates peale merelaevade varustamise veeldatud metaani ja kaldaäärse elektritoitega, näiteks vesiniku, ammoniaagi ja elektri kasutuselevõtuks;
 - 4) kava alternatiivkütuste, näiteks vesiniku ja elektri kasutuselevõtuks siseveetranspordis;
 - 5) kava vesinikurongide või akutoitega elektrirongide kasutuselevõtuks võrgusegmentides, mida ei elektrifitseerita, sh eesmärgid, peamised vaheeesmärgid ja rahastamisvajadused;
 - 6) käesoleva lõigu punktidega 1, 2, 3, 4 ja 5 seotud riiklikud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu eesmärgid, mille puhul ei ole käesolevas määruses sätestatud kohustuslikke eesmärke.
2. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse nende territooriumil juba kasutatavate eri transpordiliikide vajadusi.
 3. 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.
 4. 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.
 5. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad olema kooskõlas ELi toimimise lepingu asjakohaste riigiabi eeskirjadega.
 6. Iga liikmesriik teeb oma riikliku poliitikaraamistiku kavandi üldsusele kättesaadavaks ning tagab, et üldsusele antakse varajased ja tõhusad võimalused osaleda riikliku poliitikaraamistiku kavandi ettevalmistamises. [...]

7. 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 artikkelites 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 sätestatud kohustuste täitmist;
 - b) liikmesriikide eesmärkidega seotud poliitika ja meetmed.
8. Iga liikmesriik võtab oma lõplikus riiklikus poliitikaraamistikus kõiki komisjoni soovitusi asjakohaselt arvesse. Kui liikmesriik ei võta soovitust või selle olulist osa arvesse, esitab ta komisjonile kirjaliku selgituse.
9. Iga liikmesriik teavitab komisjoni 1. jaanuariks 2025 oma lõplikust riiklikust poliitikaraamistikust.

Artikkel 14

Aruandlus

1. Iga liikmesriik esitab komisjonile eraldi riikliku eduaruande oma riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta esimest korda 1. jaanuariks 2027 ja seejärel iga kahe aasta tagant.
2. Eduaruanne [...] hõlmab I lisas loetletud teavet ja sisaldab vajaduse korral asjakohast põhjendust artiklis 13 osutatud riiklike eesmärkide saavutamise taseme kohta.

3. Liikmesriigid hindavad hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga nelja 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. Liikmesriigid võivad taotleda, et hindamise teostaks reguleeriv asutus. 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.
4. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate sisendite põhjal hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga nelja aasta tagant kaheasuunalise laadimise võimalikku rolli taastuvelektri elektrisüsteemi lõimimisel. See hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohaseid meetmeid eravaldustes asuvate kaheasuunaliste laadimispunktide kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse.

Artikkel 14a

Riiklike poliitikaraamistike ja riiklike eduaruannete sisu, ülesehitus ja vorm

Komisjon võtab vastu suunised ja vormid liikmesriikide poolt artikli 13 ja artikli 14 lõike 1 kohaselt esitatavate riiklike poliitikaraamistike sisu, ülesehituse ja vormi ning riiklike eduaruannete sisu kohta hiljemalt kuus kuud pärast artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäeva. Komisjon võib võtta vastu suunised ja vormid, et hõlbustada käesoleva määruse muude sätete tõhusat kohaldamist kogu liidus.

Artikkel 15

Riiklike poliitikaraamistike ja riiklike eduaruannete läbivaatamine

1. Komisjon hindab 1. jaanuariks 2026 liikmesriikide poolt artikli 13 lõike 9 kohaselt teatatud riiklike poliitikaraamistike 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.
2. Komisjon hindab liikmesriikide poolt artikli 14 lõike 1 kohaselt esitatud riiklike eduaruandeid ja annab vajaduse korral liikmesriikidele soovitusi, et tagada käesolevas määruses sätestatud eesmärkide ja kohustuste täitmine. Kooskõlas nende soovitustega võivad liikmesriigid esitada ajakohastatud riikliku eduaruande kuue kuu jooksul pärast komisjonilt soovitude saamist.
3. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande riiklike eduaruannete hindamise kohta üks aasta pärast seda, kui liikmesriigid on need eduaruanded artikli 14 lõike 1 kohaselt esitanud. See hinnang sisaldab hinnangut järgmise kohta:
 - a) liikmesriikide poolt eesmärkide saavutamisel tehtud edusammud;
 - b) arengu sidusus liidu tasandil.

4. Komisjon avaldab vastavalt artikli 13 lõike 9, artikli 14 lõike 1 ja artikli 16 lõike 1 kohaste riiklike poliitikaraamistike, riiklike eduaruannete ja aruannete põhjal korrapäraselt ajakohastatavat teavet iga liikmesriigi esitatud riiklike eesmärkide kohta seoses järgmisega:
- a) üldkasutatavate laadimispunktide ja -jaamade arv, eraldi kergsõidukite laadimispunktide ja raskeveokite laadimispunktide kohta ning vastavalt III lisas esitatud liigitusele;
 - b) üldkasutatavate vesinikutankimispunktide arv;
 - c) TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite taristu;
 - d) TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades seisvate õhusõidukite elektritoite taristu;
 - e) veeldatud metaani tankimispunktide arv TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;
 - f) mootorsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatavate veeldatud metaani tankimispunktide arv;
 - g) mootorsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatavate surumaagaasi tankimispunktide arv;
 - h) muude alternatiivkütuste tankimis- ja laadimispunktid TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;
 - i) muude alternatiivkütuste tankimis- ja laadimispunktid TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades;
 - j) alternatiivkütuste tankimispunktid ja raudteetranspordi laadimispunktid.

Artikkel 16

Edusammude jälgimine

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäevale järgneva aasta 31. märtsiks ja seejärel iga aasta samaks kuupäevaks laadimise kogu summaarse väljundvõimsuse, üldkasutatavate laadimispunktide arvu ning eelneva aasta 31. detsembri seisuga nende territooriumil kasutusele võetud registreeritud akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite arvu vastavalt III lisa nõuetele.
2. Ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklis 258 sätestatud menetluse kohaldamist, võib komisjon, kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruandest või komisjonile kättesaadavast teabest ilmneb, et on oht, et liikmesriik ei täida artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklike eesmärgi, teatada sellest asjaomasele liikmesriigile ja nõuda riiklike eesmärkide saavutamiseks parandusmeetmete võtmist. Kolme kuu jooksul pärast komisjoni teate kättesaamist teatab asjaomane liikmesriik komisjonile parandusmeetmetest, mida ta kavatses rakendada artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks, sealhulgas lisameetmetest, mida liikmesriik kavatses kõnealuste eesmärkide saavutamiseks rakendada, ning selgest ajakavast meetmete jaoks, mis võimaldavad hinnata iga-aastaseid edusamme nende eesmärkide saavutamisel. Kui komisjon leiab, et parandusmeetmed on rahuldavad, ajakohastab asjaomane liikmesriik oma viimases riiklikus eduaruandes, millele on osutatud artiklis 14, kõnealuseid parandusmeetmeid ja esitab selle komisjonile.

Artikkel 17

Kasutajateave

1. Mootorsõidukite kohta, mida saab regulaarselt tankida turule lastud kütustega või laadida laadimispunktides, tuleb teha kättesaadavaks asjakohane, järjepidev ja selge teave. See teave tehakse kättesaadavaks:
 - a) mootorsõidukite kasutusjuhendites ja mootorsõidukitel tootjate poolt, kellele on osutatud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 40, kui need sõidukid turule lastakse;
 - b) tankimis- ja laadimispunktides nende käitajate poolt ning
 - c) mootorsõidukite edasimüüjate juures turustajate poolt, kellele on osutatud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 43.
2. 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:
 - a) tankimispunktide käitajate poolt kõigi asjaomaste tankimispunktide vastavatele pumpadele ja nende püstolitele alates kütuste turule laskmise kuupäevast;
 - b) määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 40 osutatud tootjate poolt asjaomase kütuse jaoks soovitatava ja sobiva mootorsõiduki kütusepaagi korgi vahetusse lähedusse ning mootorsõiduki kasutusjuhendisse, kui kõnealused mootorsõidukid turule lastakse.

3. Liikmesriigid tagavad, et tanklas kütusehindade näitamisel on vajaduse korral teavitamise eesmärgil näidatud asjakohaste ühikuhindade võrdlus, eelkõige elektri ja vesiniku puhul, vastavalt II lisa punktis 9.3 osutatud alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühisele metoodikale.
4. 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 rakendusaktidega, vastavalt artikli 21 lõikele 2, teha lõigete 1 ja 2 ühetaoliseks rakendamiseks järgmist:
 - a) volitada Euroopa standardiorganisatsioone töötama välja ühilduvuse märgistamiseks kirjeldused;
 - b) määrata kindlaks ühilduvuse graafiline tähis, sealhulgas värvikoodide skeem, selliste liidu turule toodud kütuste jaoks, mis komisjoni hinnangul moodustavad 1 % müügi kogumahust rohkem kui ühes liikmesriigis.
5. 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 24 kuu möödumisel nende vastavast ajakohastamisest või vastuvõtmisest kõigi tankimis- ja laadimispunktide suhtes ning kõigi mootorsõidukite suhtes, kui need turule lastakse.

Artikkel 18

Andmete esitamine

1. Liikmesriigid määravad tunnuscode registreerimise organisatsiooni (IDRO). IDRO annab välja ja haldab kordumatuid tunnuscode, et hiljemalt üks aasta pärast artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäeva identifitseerida vähemalt laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid.
2. Hiljemalt üks aasta pärast artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäeva tagavad üldkasutatavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide käitajad või nende vahelise kokkuleppe kohaselt kõnealuste punktide omanikud staatiliste ja dünaamiliste andmete tasuta kättesaadavuse nende käitatava alternatiivkütuste taristu või sellise taristuga olemuslikult seotud teenuste kohta, mida nad osutavad või mida osutatakse nende eest allhanke korras. Kättesaadavaks tehakse järgmised andmetüübid:
 - a) nende käitatavate üldkasutatavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide staatilised andmed:
 - i) alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide geograafiline asukoht;
 - ii) pistmike arv;
 - iii) puuetega inimeste jaoks ette nähtud parkimiskohtade arv;
 - iv) laadimisjaama ja tankla omaniku ja käitaja kontaktandmed;
 - v) lahtiolekuajad;

- b) täiendavad staatilised andmed nende käitatavate üldkasutatavate laadimispunktide kohta:
 - i) tunnuskoovid, vähemalt laadimispunkti kohta;
 - ii) pistmiku tüüp;
 - iii) voolu tüüp (vahelduv-/alalisvool);
 - iv) väljundvõimsus (kW);
- c) nende käitatavate üldkasutatavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide dünaamilised andmed:
 - i) käitusseisund (töökorras/rikkis);
 - ii) kättesaadavus (kasutuses / ei ole kasutuses);
 - iii) lepinguvaba hind.

Punktis c sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

- 3. Liikmesriigid tagavad, et hiljemalt 15 kuud pärast artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäeva tehakse lõikes 2 osutatud andmed oma riiklike juurdepääsupunktide kaudu avatud ja mittediskrimineerival alusel kättesaadavaks kõigile sidusrühmadele kooskõlas delegeeritud määruse (EL) 2022/670³³ selliseid andmeid käsitlevate asjakohaste sätetega ning kooskõlas täiendavate tehniliste kirjeldustega, mis võidakse lõike 4a kohaselt vastu võtta.
- 4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 20 vastu delegeeritud õigusakte, et lisada lõikes 2 osutatud andmetüüpidele täiendavaid andmetüüpe, mis käsitlevad üldkasutatavaid laadimispunkte ja alternatiivkütuste laadimispunkte või sellise taristuga olemuslikult seotud teenuseid, mida kõnealuse taristu käitajad osutavad või mida osutatakse nende eest allhanke korras, pidades silmas tehnoloogia arengut või turul kättesaadavaks tehtud uusi teenuseid.

³³ Komisjoni 2. veebruari 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/670, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas (ELT L 122, 25.4.2022, lk 1).

- 4a. Komisjon võib artikli 21 lõike 2 kohaselt vastu võetud rakendusaktidega teha järgmist:
- a) võtta vastu delegeeritud määruses (EL) 2022/670 sätestatud täiendavaid spetsifikatsioone, mis käsitlevad lõikes 2 ja lõike 4 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides osutatud andmete kättesaadavaks tegemise andmevormingut, sagedust ja andmete kvaliteeti;
 - b) kehtestada üksikasjalik kord, millega tagatakse käesoleva artikli kohaselt nõutavate andmete kättesaadavus ja juurdepääsetavus.

Käesoleva lõike alusel vastu võetud rakendusaktid ei piira direktiivi 2010/40/EL ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide kohaldamist.

5. Lõigetes 4 ja 4a osutatud delegeeritud õigusaktidega ja rakendusaktidega nähakse ette mõistlikud üleminekuperioodid, enne kui nendes sisalduvad sätted või nende muudatused muutuvad alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide käitajate või omanike jaoks siduvaks.

Artikkel 19

Ühised tehnilised kirjeldused

1. Järgida tuleb II lisas sätestatud tehnilisi kirjeldusi. [...] 6. 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.

7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 20 vastu delegeeritud õigusakte II lisa muutmiseks ja täiendamiseks järgmisel viisil:
- a) kehtestades kõnealuses lisas loetletud valdkondade tehnilised kirjeldused, et võimaldada laadimis- ja tankimistaristu täielikku tehnilist koostalitlusvõimet seoses füüsiliste ühenduste, teabevahetuse ning piiratud liikumisvõimega inimeste jaoks ligipääsetavuse tagamisega kõnealustes valdkondades;
 - b) ajakohastades viiteid kõnealuses lisas sätestatud tehnilistes kirjeldustes osutatud standarditele.

Kui selliseid delegeeritud õigusakte tuleb kohaldada olemasoleva taristu suhtes, siis põhinevad need õigusaktid kulude-tulude analüüsil, mis esitatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule koos kõnealuste delegeeritud õigusaktidega.

8. Lõikes 7 osutatud delegeeritud õigusaktidega nähakse ette mõistlikud üleminekuperioodid, enne kui nendes sisalduvad tehnilised kirjeldused või nende muudatused muutuvad taristu jaoks siduvaks. [...]

Artikkel 20

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklites 18 ja 19 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäevast. 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.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklites 18 ja 19 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse 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.
- 3a. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. 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

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee arvamust ei esita, siis ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Artikkel 22

Läbivaatamine

1. Komisjon vaatab hiljemalt 31. detsembriks 2024 läbi käesoleva määruse sätteid, milles käsitletakse raskeveokeid, ning esitab vajaduse korral ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks [...]. Kõnealuse läbivaatamise toetamiseks esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule raskeveokeid käsitleva tehnoloogia- ja turuvalmiduse aruande. Selles aruandes võetakse arvesse esimesi märke turu eelistustest. Aruandes võetakse samuti arvesse selleks kuupäevaks saavutatud tehnoloogia ja standardite arengut ning lühikeses perspektiivis oodatavaid arenguid, eelkõige seoses laadimis- ja tankimisstandardite ning -tehnoloogiaga, näiteks kiirlaadimisstandardite, elektriteede ja vedela vesinikuga. Vesinikutanklate puhul hindab komisjon täiendavalt artikli 6 lõikes 1 osutatud kuupäeva, võttes arvesse tehnoloogia ja turu arengut, vajadust täpsustada nende jaamade miinimumvõimsust ning vesinikutanklate kasutuselevõtu nõuete TEN-T üldvõrgule laiendamise asjakohasust ning sellise laiendamise kuupäeva.
2. Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026 ja seejärel iga viie aasta tagant ning esitab vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks. Komisjon vaatab eelkõige läbi, kas artikli 5 lõikes 2 osutatud elektroonilised maksevahendid on endiselt asjakohased. Samuti hindab komisjon, kas artikli 3 lõigetes 2b ja 2c ning artikli 4 lõigetes 1c ja 1d osutatud liiklusega seotud künnised on endiselt asjakohased, võttes arvesse akutoitega elektrisõidukite osakaalu eeldatavat suurenemist võrreldes liidus liiklevate sõidukite koguarvuga.

Artikkel 23

Kehtetuks tunnistamine

1. Direktiiv 2014/94/EL, komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2019/1745 ja komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2021/1444 tunnistatakse kehtetuks alates artiklis 24 osutatud kohaldamise tähtpäevast.
2. 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*.

Käesolevat määrust kohaldatakse alates 6 kuud pärast jõustumist.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

Aruandlus

Määruse artikli 14 lõikes 1 osutatud riiklik eduaruanne sisaldab vähemalt järgmisi elemente:

1. eesmärkide seadmine

- a) sõidukite kasutuselevõtu prognoosid 31. detsembriks aastatel 2025, 2030 ja 2035:
 - kergsõidukid, eraldi akutoitega elektrisõidukid, pistikühendusega hübriidsõidukid ja vesinikusõidukid;
 - raskeveokid, eraldi akutoitega elektrisõidukid ja vesinikusõidukid;
- b) eesmärgid 31. detsembriks aastatel 2025, 2030 ja 2035:
 - kergsõidukite laadimistaristu: laadimisjaamade arv ja väljundvõimsus (laadimisjaamade liigitus vastavalt käesoleva määruse III lisale);
 - selliste kergsõidukitele ette nähtud laadimisjaamade rajamine, mis ei ole üldsusele juurdepääsetavad, kui see on asjakohane; [...] raskeveokite laadimistaristu: laadimisjaamade arv ja väljundvõimsus;
 - selliste raskeveokitele ette nähtud laadimisjaamade rajamine, mis ei ole üldsusele juurdepääsetavad, kui see on asjakohane;
 - vesinikutanklad: tanklate arv, tanklate võimsus ja pistmikud;
 - veeldatud metaani tanklad maanteedel: tanklate arv ja võimsus;
 - veeldatud metaani tankimispunktid TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, sealhulgas asukoht (sadam) ja võimsus sadama kohta;
 - kaldaäärne elektritoide TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, sealhulgas täpne asukoht (sadam) ja sadama iga rajatise võimsus;
 - kaldaäärne elektritoide TEN-T põhi- ja üldvõrgu siseveesadamates, sealhulgas asukoht (sadam) ja võimsus;
 - elektritoide seisvatele õhusõidukitele, seadmete arv TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaama kohta;

- muud riiklikud eesmärgid, mille puhul ei ole seatud kogu ELi hõlmavaid kohustuslikke riiklikke eesmäärke, kui see on asjakohane. Alternatiivkütuste taristu puhul sadamates, lennujaamades ja raudteel tuleb teatada seadme asukoht ja võimsus/suurus;
2. kasutamise määrad: punkti 1 alapunktis b osutatud kategooriate puhul asjaomase taristu kasutamisest teatamine;
 3. alternatiivkütuste kasutuselevõttuga seoses teatatud eesmärkide saavutamise tase eri transpordiliikide puhul (maantee-, raudtee-, vee- ja lennutransport):
 - punkti 1 alapunktis b osutatud taristu kasutuselevõtu eesmärkide saavutamise tase kõikide transpordiliikide puhul, kui see on asjakohane, eelkõige laadimisjaamade, elektriteede (kui see on asjakohane), vesinikutanklate, mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite, TEN-T põhivõrgu meresadamates veeldatud metaani punkerdamise, muu sadamates asuva alternatiivkütuste taristu ning seisvate õhusõidukite elektriga varustamise puhul;
 - laadimispunktide puhul täpsustada avaliku ja erasektori taristu suhe;
 - alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt linnatranspordisõlmedes;
 - 3a. erandi läbivaatamine vastavalt artikli 3 lõikele 2b;
 4. õiguslikud meetmed: teave õiguslike meetmete kohta, mis võivad olla alternatiivkütuste taristu rajamise toetamiseks võetavad seadusandlikud, regulatiivsed ja haldusmeetmed, nagu ehitusload, parkimisload, ettevõtete keskkonnasäästlikkuse sertifitseerimine ja tanklate kontsessioonid;
 5. teave riikliku poliitikaraamistiku rakendamist toetavate poliitikameetmete kohta, sealhulgas:
 - otsesed stiimulid alternatiivkütuseid kasutavate transpordivahendite ostmiseks või taristu rajamiseks;
 - võimalus kasutada maksusoodustusi, et edendada alternatiivkütuseid ja asjaomast taristut kasutavate transpordivahendite kasutuselevõttu;
 - riigihanked, sh ühishanked alternatiivkütuste kasutamise toetamiseks;
 - nõudlusega seotud mitterahalised stiimulid, näiteks eelisjuurdepääs piiratud juurdepääsuga aladele, parkimispoliitika ja eraldi sõidurajad;

6. taristu kasutuselevõtu ja tootmisega seotud avaliku sektori toetus, sh:
- iga-aastased avaliku sektori eelarve eraldised alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks, jaotatud alternatiivkütuste ja transpordiliikide (maantee-, raudtee-, vee- ja lennutransport) järgi;
 - iga-aastased avaliku sektori eelarve eraldised, millega toetatakse alternatiivkütuste tehnoloogiaid kasutavaid tootmisettevõtteid, jaotatud alternatiivkütuste järgi;
 - kõikide erivajaduste arvessevõtmine alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu algjärgus;
7. teadusuuringud, tehnoloogiaarendus ja tutvustamistegevus: iga-aastased avaliku sektori eelarve eraldised, millega toetatakse alternatiivkütustega seotud teadusuuringuid, tehnoloogiaarendust ja tutvustamistegevust.

Tehnilised kirjeldused**1. Maanteedtranspordi elektrivarustuse tehnilised kirjeldused****1.1. Mootorsõidukite tavalaadimispunktid:**

- vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite tavalaadimispunktid varustatakse koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi pistikupesade või pistmikega.
- alalisvoolul töötavad elektrisõidukite tavalaadimispunktid varustatakse koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis EN 62196-3:2014 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ pistmikega.

1.2. Mootorsõidukite kiiralaadimispunktid:

- vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite kiiralaadimispunktid varustatakse koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi pistmikega;
- alalisvoolul töötavad elektrisõidukite kiiralaadimispunktid varustatakse koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis EN 62196-3:2014 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ pistmikega.

1.4. L-kategooria mootorsõidukite laadimispunktid:

L-kategooria mootorsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatavad vahelduvvoolul töötavad laadimispunktid võimsusega kuni 3,7 kW varustatakse koostalitluse võimaldamiseks vähemalt ühega järgmistest:

- a) standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 3A tüüpi pistikupesade või pistmikega (3. laadimisviisi jaoks);
- b) standardile IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 vastavad pistikupesad (1. või 2. laadimisviisi jaoks);
- L-kategooria mootorsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatavad vahelduvvoolul töötavad laadimispunktid võimsusega kuni 3,7 kW varustatakse koostalitluse võimaldamiseks vähemalt standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi pistikupesade või pistmikega.

1.5. Elektribusside tava- ja kiirlaadimispunktid:

- vahelduvvoolul töötavad elektribusside tava- ja kiirlaadimispunktid varustatakse vähemalt standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi pistmikega;
- alalisvoolul töötavad elektribusside tava- ja kiirlaadimispunktid varustatakse vähemalt standardis EN 62196-3:2014 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ pistmikega.

1.5a. Standardi EN 61851-23-1:2020 kohaselt elektribusside 4. režiimi juhtivusliku laadimissüsteemi kontaktliidese automaatseade peab olema varustatud vähemalt standardis EN 50696:2021 määratletud mehaaniliste ja elektriliste liidestega seoses järgmisega:

- taristule paigaldatud vastav automaatne ühendusseade (ACD) (vooluvõttur);
- sõiduki katusele paigaldatud automaatne ühendusseade (ACD);
- sõiduki alla paigaldatud automaatne ühendusseade (ACD);
- taristule paigaldatud ning sõiduki küljega või katusega ühenduv automaatne ühendusseade (ACD).

1.6. Raskeveokite laadimisseadmete (alalisvoolul laadimine) pistmiku tehniline kirjeldus.

1.7. Sõiduautode ja kergsõidukite induktiivse staatilise juhtmeta laadimise tehniline kirjeldus.

1.8. Raskeveokite induktiivse staatilise juhtmeta laadimise tehniline kirjeldus.

1.9. Sõiduautode ja kergsõidukite induktiivse dünaamilise juhtmeta laadimise tehniline kirjeldus.

1.10. Raskeveokite induktiivse dünaamilise juhtmeta laadimise tehniline kirjeldus.

1.11. Elektribusside induktiivse staatilise juhtmeta laadimise tehniline kirjeldus.

1.12. Elektribusside induktiivse dünaamilise juhtmeta laadimise tehniline kirjeldus.

1.13. Elektritee tehniline kirjeldus: raskeveokite dünaamiline elektrivarustus õhuliinidelt pantograafi kaudu.

- 1.14. Elektritee tehniline kirjeldus: sõiduautode, kergsõidukite ja raskeveokite dünaamiline maapealne energiavarustus voolu juhtivate rööbaste abil.
- 1.15. L-kategooria sõidukite akuvahetuse tehniline kirjeldus.
- 1.16. Sõiduautode ja kergsõidukite akuvahetuse tehniline kirjeldus, kui see on tehniliselt teostatav.
- 1.17. Raskeveokite akuvahetuse tehniline kirjeldus, kui see on tehniliselt teostatav.
- 1.18. Laadimisjaamade tehniline kirjeldus, eesmärgiga tagada ligipääs puuetega kasutajate jaoks.

2. Elektrisõiduki laadimise ökosüsteemi sisese teabevahetuse tehnilised kirjeldused

- 2.1. Elektrisõiduki ja laadimispunkti vahelise teabevahetuse (sõiduki ja võrgu vaheline side) tehniline kirjeldus.
- 2.2. Laadimispunkti ja laadimispunkti haldussüsteemi vahelise teabevahetuse (tagasüsteemi side) tehniline kirjeldus.
- 2.3. Laadimispunkti käitaja, elektromobiilsusteenuste osutajate ja e-rändlusplatvormide vahelise teabevahetuse tehniline kirjeldus.
- 2.4. Laadimispunkti käitaja ja jaotusvõrguettevõtjate vahelise teabevahetuse tehniline kirjeldus.

3. Maanteetranspordi vesinikuvarustuse tehnilised kirjeldused

- 3.1. Välitingimustes paiknevad vesinikutanklad, mis väljastavad mootorsõidukite kütusena kasutatavat gaasilist vesinikku, peavad vastama vähemalt standardis EN 17127:2020 kirjeldatud koostalitlusvõime nõuetele.
- 3.2. Vesinikutanklate väljastatava mootorsõidukitel kasutatava vesiniku kvaliteediomadused peavad vastama standardis EN 17124:2022 kirjeldatud nõuetele. Standardis on kirjeldatud ka meetodeid, millega tagatakse vesiniku kvaliteedi nõuetele vastavus [...].
- 3.3. Tankimisalgoritm peab vastama standardi EN 17127:2020 nõuetele.
- 3.4. Kui standardi EN ISO 17268:2020 kohaste tankimispesade sertifitseerimine on lõpule viidud, peavad mootorsõidukite tankimispesad gaasilise vesiniku tankimiseks vastama vähemalt kõnealusele standardile.
- 3.5. Raskeveokite gaasilise vesiniku (suruvesiniku) tankimispunktide pistmike tehniline kirjeldus.
- 3.6. Raskeveokite veeldatud vesiniku tankimispunktide pistmike tehniline kirjeldus.

3a. Maanteetranspordiks metaani kasutamise tehnilised kirjeldused

- 3a.1. Mootorsõidukite surumaagaasi tankimispunktid peavad vastama nõudele, mille kohaselt tankimisrõhk (töörõhk) on 20,0 MPa (200 baari) 15 °C juures. Temperatuuri korrigeerimisega on suurimaks tankimisrõhuks lubatud 26,0 MPa, nagu on kirjeldatud standardis EN ISO 16923:2018.
- 3a.2. Tankimispesa omadused peavad vastama ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskirjale nr 110, milles viidatakse standardi ISO 14469:2017 I ja II osale.
- 3a.3. Mootorsõidukite veeldatud metaani tankimispunktid peavad vastama nõudele, mille kohaselt tankimisrõhk peab olema madalam kui sõiduki paagi suurim lubatud töörõhk, nagu on kirjeldatud standardis EN ISO 16924:2018 „Maagaasi tanklad. Veeldatud maagaasi tanklad sõidukite jaoks“. Lisaks peavad tankimispesa omadused vastama standardile EN ISO 12617:2017 „Maanteesõidukid. Veeldatud maagaasi tankimispesa. 3,1 MPa pesa“.

4. Meretranspordi ja siseveelaevanduse elektrivarustuse tehnilised kirjeldused

- 4.1. Merelaevade kaldaäärne elektritoide, sealhulgas süsteemide kavandamine, paigaldamine ja katsetamine peab vastama vähemalt standardi IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 tehnilistele kirjeldustele, mis käsitlevad kõrgepingeühendusi maismaaga.
- 4.1a. Maismaa-kõrgepingeühenduse pistikud, pistikupesad ja laevasidurid peavad vastama vähemalt standardi IEC 62613-1:2019 tehnilisele kirjeldusele.
- 4.2. Siseveelaevade kaldaäärne elektritoide peab olenevalt energiavajadusest vastama vähemalt standardile EN 15869-2:2019 või standardile EN 16840:2017.
- 4.3. Merelaevade kaldaäärsete akulaadimispunktide tehniline kirjeldus, mis hõlmab ühenduvust ja süsteemi koostalitlusvõimet.
- 4.4. Siseveelaevade kaldaäärsete akulaadimispunktide tehniline kirjeldus, mis hõlmab ühenduvust ja süsteemi koostalitlusvõimet.
- 4.5. Tehniline kirjeldus laeva ja sadama vahelise võrgu sideliidese kohta merelaevade automatiseeritud kaldaäärses elektritoites ja akulaadimissüsteemides.
- 4.6. Tehniline kirjeldus laeva ja sadama vahelise võrgu sideliidese kohta siseveelaevade automatiseeritud kaldaäärses elektritoites ja akulaadimissüsteemides.
- 4.7. Tehnilised kirjeldused siseveelaevade akuvahetuse ja laadimise kohta kaldaäärsetes laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav.

- 5. Meretranspordis ja siseveelaevanduses vesiniku punkerdamise tehnilised kirjeldused**
- 5.1. Vesinikkütusega merelaevade puhul gaasilise vesiniku (suruvesiniku) punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 5.2. Vesinikkütusega siseveelaevade puhul gaasilise vesiniku (suruvesiniku) punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 5.3. Vesinikkütusega merelaevade puhul veeldatud vesiniku punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 5.4. Vesinikkütusega siseveelaevade puhul veeldatud vesiniku punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 6. Meretranspordis ja siseveelaevanduses metanooli punkerdamise tehnilised kirjeldused**
- 6.1. Metanoolkütust kasutavate merelaevade puhul [...] metanooli punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 6.2. Metanoolkütust kasutavate siseveelaevade puhul [...] metanooli punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 7. Meretranspordis ja siseveelaevanduses ammoniaagi punkerdamise tehnilised kirjeldused**
- 7.1. Ammoniaakkütust kasutavate merelaevade puhul [...] ammoniaagi punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 7.2. Ammoniaakkütust kasutavate siseveelaevade puhul [...] ammoniaagi punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 8. Meretranspordi ja siseveelaevanduse veeldatud metaani tankimispunktide tehnilised kirjeldused**
- 8.1. Merelaevade veeldatud metaani tankimispunktid, mis ei ole hõlmatud rahvusvahelise koodeksiga veeldatud gaasi mahtlastina vedavate laevade ehituse ja seadmete kohta (IGC koodeks), peavad vastama vähemalt standardile EN ISO 20519:2017.
- 8.2. Siseveelaevade veeldatud metaani tankimispunktid peavad vastama vähemalt standardile EN ISO 20519:2017 (osad 5.3–5.7) üksnes koostalitluse võimaldamiseks.

9. Kütuse märgistamisega seotud tehnilised kirjeldused

- 9.1. „Kütuse ja sõiduki ühilduvuse tähistamine. Tarbijateabe graafiline tähis“ peab vastama vähemalt standardile EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. „Sõiduki ja taristu ühilduvuse tähistamine. Elektrisõiduki energiavarustust käsitleva tarbijateabe graafiline tähis“ peab vastama vähemalt standardile EN 17186.
- 9.3. Komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2018/732 sätestatud alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühine metoodika.

Elektrisõidukite ja üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtu aruandlusnõuded

1. Liikmesriigid peavad liigitama oma aruanded elektrisõidukite kasutuselevõtu kohta järgmiselt:
 - akutoitega elektrisõidukid, eraldi M1-, N1-, M2/3- ja N2/3-kategooria kohta
 - pistikühendusega hübriidelektrisõidukid, eraldi M1-, N1-, M2/3- ja N2/3-kategooria kohta
2. Liikmesriigid peavad koostama üldkasutatavate laadimispunktide kasutuselevõtu aruanded järgmiselt:

Kategooria	Alamkategooria	Maksimaalne väljundvõimsus	Käesoleva määruse artikli 2 kohane määratlus
Kategooria 1 (vahelduvvool)	Aeglase vahelduvvoolul laadimisega laadimispunkt, ühefaasiline	$P < 7.4 \text{ kW}$	Tavalaadimispunkt
	Keskmise kiirusega vahelduvvoolul laadimisega laadimispunkt, kolmefaasiline	$7.4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Kiire vahelduvvoolul laadimisega laadimispunkt, kolmefaasiline	$P > 22 \text{ kW}$	Kiiralaadimispunkt
Kategooria 2 (alalisvool)	Aeglase alalisvoolul laadimisega laadimispunkt	$P < 50 \text{ kW}$	
	Kiire alalisvoolul laadimisega laadimispunkt	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Tase 1 – ülikiire alalisvoolul laadimisega laadimispunkt	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Tase 2 – ülikiire alalisvoolul laadimisega laadimispunkt	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Kergsõidukitele ja raskeveokitele mõeldud üldkasutatava laadimistaristu kohta tuleb eraldi esitada järgmised andmed:
 - laadimispunktide arv, millest tuleb teatada iga punktis 2 nimetatud kategooria kohta;
 - laadimisjaamade arv, järgides sama liigitust kui laadimispunktide puhul; [...]
 - laadimisjaamade kogu summaarne väljundvõimsus.

Correlation table

Direktiiv 2014/94/EL	Käesolev määrus
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikli 2 lõige 1	Artikli 2 lõige 3
Artikkel 2	Artikkel 2
-	Artikkel 3
-	Artikkel 4
Artikkel 4	Artikkel 5
-	Artikkel 6
-	Artikkel 7
Artikli 6 lõige 4	Artikkel 8
-	Artikkel 9
-	Artikkel 10
Artikli 6 lõige 1	Artikkel 11
-	Artikkel 12
Artikkel 3	Artikkel 13
Artikkel 10	Artiklid 14, 15 ja 16
Artikkel 7	Artikkel 17
	Artikkel 18
	Artikkel 19
Artikkel 8	Artikkel 20
Artikkel 9	Artikkel 21
	Artikkel 22
Artikkel 11	Artikkel 23
–	Artikkel 24
Artikkel 12	Artikkel 25
Artikkel 13	