



Brüssel, 19. november 2021
(OR. en)

13896/21

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0223(COD)

TRANS 673
CLIMA 373
ECOFIN 1090
AVIATION 282
MAR 212
ENV 875
ENER 494
CODEC 1473
IND 347
COMPET 818

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	ST 12495/21 + REV1
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 – Eduaruanne / poliitiline mõttevahetus

Eesistujariik on kavandanud 9. detsembri 2021. aasta transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu istungiks (transport) eduaruande ja poliitilise mõttevahetuse eespool nimetatud ettepaneku teemal. Selleks et teavitada ministreid seni tehtud edusammudest ja suunata arutelu järgmiste sammude üle, on eesistujariik koostanud eduaruande (I lisa) ja küsimused poliitiliseks mõttevahetuseks (II lisa).

Alaliste esindajate komiteel / nõukogul palutakse võtta teadmiseks I lisa esitatud eduaruanne. Nõukogul palutakse käsitleda II lisa esitatud küsimusi.

I. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas 14. juulil 2021 Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse ettepaneku (milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu) osana paketist „Eesmärk 55“,¹ mille eesmärk on muuta ELi kliima-, energia-, maakasutus-, transpordi- ja maksustamispoliitika sobivaks, et saavutada ELi eesmärk vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aastaga.

Paketi „Eesmärk 55“ siht on saavutada Euroopa kliimamääruses² kokku lepitud eesmärgid, et muuta põhjalikult majandust ja ühiskonda, nii et tulevik oleks õiglasem, keskkonnahoidlikum ja jõukam. Heitkoguste vähendamine järgmisel kümnendil on otsustava tähtsusega, et Euroopast saaks 2050. aastaks maailma esimene kliimaneutraalne maailmajagu ja et Euroopa roheline kokkulepe saaks tegelikkuseks.

Selleks et saavutada eesmärk muuta EL 2050. aastaks kliimaneutraalseks, oleks vaja vähendada transpordisektori heitkoguseid ligikaudu 90 %. Eespool nimetatud ettepanek etendaks selles üleminekus keskset rolli, kuna selle peamine eesmärk on toetada maantee-, lennundus- ja veetranspordisektoris alternatiivkütuste üldkasutatavate laadimis- ja tankimistaristute kasutuselevõttu kogu liidus.

Sellel ettepanekul on kolm eesmärki:

- i) tagada piisav taristuvõrk maantesõidukite või laevade laadimiseks või tankimiseks alternatiivkütustega;
- ii) pakkuda alternatiive (fossiilkütusel töötavate) pardamootorite kasutamisele kai ääres seisvatel laevadel või seisvatel õhusõidukitel ning
- iii) tagada taristu täielik koostalitlusvõime ja kasutajasõbralikkus.

¹ Pakett koosneb kaheteistkümnest komisjoni ettepanekust energia, keskkonna, maksustamise, kaubanduse ja transpordi valdkonnas; enne käesoleva aasta lõppu oodatakse veel täiendavaid ettepanekuid energiapoliitika valdkonnas. Kolm seadusandlikku ettepanekut on otseselt seotud transpordipoliitikaga: eespool nimetatud ettepanek ning algatused „ReFuel Aviation“ ja „FuelEU Maritime“.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021).

Eespool nimetatud ettepanek on seotud paketi „Eesmärk 55“ muude ettepanekutega. Eelkõige on käesolev ettepanek tihedalt seotud ettepanekuga vaadata läbi sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite norme käsitlev määrus ning ettepanekuga vaadata läbi raskeveokite CO₂ heite norme käsitlev määrus, mis on ette nähtud 2022. aastaks. Heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu mõjutab laadimisparkide ja tanklate kasutuselevõtu tempo ja nende koostalitlusvõime ja kasutajasõbralikkus. Samuti on alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt seotud algatusega „FuelEU Maritime“, kuid on oluline ka lennunduse heitkoguste vähendamisel. Lisaks määratletakse ettepanekus alternatiivkütused kooskõlas taastuvenergia direktiivi läbivaatamise ettepaneku sätetega.

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

Euroopa Parlament on määranud selle ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) ja raportööriks Ismail Ertugi (DE, S&D).

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komitee ei ole oma arvamusi ettepaneku kohta veel vastu võtnud.

III. TÖÖ NÕUKOGUS JA SELLE ETTEVALMISTAVATES ORGANITES

Sloveenia eesistumise ajal on eespool nimetatud ettepanekut käsitletud korduvalt mitmeliigilise transpordi ja transpordivõrgustike töörühma tasandil toimunud koosolekutel. Praeguseks on mõjuhinnangu läbivaatamisele, ettepaneku artiklite kaupa läbivaatamisele ning eesistujariigi konsolideeritud kompromissi³ läbivaatamisele ja arutamisele täielikult või osaliselt pühendatud neliteist koosolekut.

Lisaks käsitleti alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu ettepanekut laiema arvamuste vahetuse raames paketi „Eesmärk 55“ kolme transpordiga seotud ettepaneku üle, mis toimus alaliste esindajate komitee 12. novembri 2021. aasta koosolekul.

Alternatiivkütuste taristu teemat käsitleti ka 2021. aasta septembris Sloveenias toimunud mitteametlikul ministrite kohtumisel.

³ Dok ST 12495/21

Eesistujariik Sloveenia koostas ka aruande (dok ST 13977/21), mille eesmärk on anda üldine ülevaade olukorrast ja edusammudest, mis on tehtud mitte ainult kõnealuse ettepaneku, vaid ka paketi „Eesmärk 55“ osas. Aruandes keskendutakse selle horisontaalsetele aspektidele, nagu ettepanekute omavaheline seotus, ja seni arutelude käigus tõstatatud peamistele küsimustele. Käesolev aruanne on taustdokumendina jagatud kõigile nõukogu koosseisudele, kes vastutavad paketi erinevate ettepanekute eest.

IV. PEAMISED POLIITILISED KÜSIMUSED JA EDUSAMMUD

Arutelu on näidanud, et ettepaneku eesmärgid ja põhimõtteline lähenemisviis on leidnud laialdast toetust. Samas on see ka näidanud, et ettepanek on tehniliste aspektide ja erinevate poliitiliste seisukohtade tõttu komplitseeritud. Samuti see keerukas seetõttu, et teatavad aspektid tuginevad tulevaste arengutele, mida ei ole alati lihtne täielikult ette näha, näiteks linnatranspordisõlmede määratlemine TEN-T määruse oodatava läbivaatamise käigus. Seepärast on selle korralikult läbivaatamiseks vaja lisa-aega.

Ettepaneku läbivaatamine on näidanud, et oluline on tagada, et enne kui kasutajad otsustavad osta ja kasutada alternatiivkütusel töötavaid sõidukeid või laevu, saaksid nad olla kindlad alternatiivkütuste piisava taristu võimsuses ja kättesaadavuses. Laadimis- või tankimistaristute kasutuselevõttu tuleb kiirendada, et püsida samas tempos selliste sõidukite ja laevade eeldatava müügikiirusega, vastasel juhul ei ole need sõidukid ja laevad turustatavad ja nende kasutuselevõtt lükkub edasi. Sama oluline on pakkuda puhtaid alternatiive fossiilkütuseid kasutavatele laevadele, mis seisavad sadamakai ääres ning kaubanduslikul eesmärgil kasutatavatele õhusõidukitele, mis seisavad väravas või terminalist eemal asuval seisuplatsil.

Lisaks näitab läbivaatamine, et ettepaneku üksikasjade täielikuks analüüsimiseks kõigi selliste toetavate uuringute põhjal, mis ei ole veel üldsusele kättesaadavad, on vaja rohkem aega. Lisaks on vaja teha rohkem tööd, et täpsustada tehnilisi nõudeid ja saada parem ülevaade tulevaste standardite väljatöötamisest, eelkõige selleks, et paremini mõista maanteeõidukite turu raskeveokite segmendi tulevast arengut.

Arutatud on eri võimalusi seoses lepinguvaba makseviisiga ja rändlusega. Lepinguvaba makseviisi peetakse oluliseks funktsiooniks, mis peaks olema laadimispunktides kättesaadav ja mis võiks täiendada üldkasutatavates taristustes laadimise ja tankimise eest tehtavaid lepingupõhiseid makseid.

Liikmesriigid mõistavad, kui oluline on jälgida nii praeguste kui ka tulevaste tehnoloogiate arengut. See on oluline ka selleks, et otsustada, millal ja kuidas tuleks turu arengut ja tehnoloogilisi uuendusi silmas pidades õigusakte ajakohastada. Siiski on oluline leida tasakaal selliste riiklike poliitikaraamistike üksikasjalikkuse taseme ja nende ajakohastamise sageduse vahel.

V. KOKKUVÕTE

Seni tehtud töö põhjal teeb eesistujariik järgmised järeldused.

1. Liikmesriigid on ettepaneku eesmärkidega üldiselt nõus.
2. Siiski vajavad täiendavat tööd ja kaalumist konkreetsete aspektid:
 - liikmesriikide konkreetsete olude, mis on seotud liiklustiheduse ja geograafilise kaetusega;
 - ambitsioonikuse tase iga transpordiliigi ja eri segmentide puhul;
 - nõuded makseteenustele nii maanteeõidukite laadimisel kui ka tankimisel;
 - riiklikud poliitikaraamistikud ja see, kuidas tagada lisaväärtus nende kavade kohta aruannete esitamise puhul.
3. Kuigi eesistujariik leiab, et esimene kompromisstekst on oluline samm, on kõnealuse ettepaneku puhul märkimisväärsete edusammude tegemiseks vaja siiski teha rohkem tööd.

Eespool toodut arvesse võttes palutakse alaliste esindajate komiteel ja nõukogul võtta teadmiseks käesolev eduaruanne alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva määruse kavandatava läbivaatamise raames tehtud töö kohta.

Sloveenia eesistumise ajal analüüsiti ettepanekut ja selle mõjuhinnangut põhjalikult mitmeliigilise transpordi ja transpordivõrgustike töörühma tasandil. Üldine arutelu näitas, et liikmesriigid peavad seda ettepanekut väga oluliseks. Selle väga tehniline olemus, mõnede sätete poliitiline keerukus ning erinevad olud ja turusuundumused nõuavad siiski suurt tähelepanu ja täiendavat uurimist.

Võttes arvesse üht käesoleva ettepaneku väljakutsetest, kutsutakse liikmesriike üles jagama oma seisukohti eelkõige järgmistes küsimustes (kuid nendega piirdumata):

- Milline on nende ettekujutus alternatiivkütustel töötavate raskeveokite segmendi käivitamisest ja kasutuselevõtmisest turul?*
- Kuidas nad kavatsevad jälgida raskeveokite laadimise ja tankimise avaliku ja erasektori taristu kasutuselevõtul tehtud edusamme?*
- Kas nad näeksid ette konkreetseid stiimuleid või meetmeid, mis võiksid aidata hõlbustada alternatiivkütuseid kasutavate raskeveokite kiiremat integreerimist igapäevasesse kasutusse ja seega aidata kaasa täiendavatele jõupingutustele, mida on vaja, et saavutada vaheeesmärk vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks?*
